

Revalorisation du site des anciens garages du M.T.Q

Mémoire déposé par Jerome Glad pour l'ADUQ –
Association du design urbain du Québec

INTRODUCTION

- l'ADUQ

L'Association du design urbain du Québec est un organisme à but non lucratif fondé en février 2012 sous l'impulsion de jeunes professionnels oeuvrant dans le domaine, ayant pour but de promouvoir la qualité et les connaissances autour du design urbain au Québec. Souhaitant s'impliquer sur la scène locale et dans le débat public, l'ADUQ a déposé en février dernier un mémoire sur l'avenir de Griffintown, sous le nom de *Regroupement des finissants à la maîtrise en design urbain de l'Université de Montréal*.

- Pourquoi s'exprimer sur le projet de revalorisation du site des anciens garages du M.T.Q ?

L'association souhaite défendre la qualité de l'environnement bâti. Ainsi, considérant l'étendue considérable des terrains amenés à être développés dans le futur sur l'île de Montréal, dans un souci de densification et de revitalisation, et considérant que l'ensemble des projets nouveaux seront la matière première de la ville du XXI^e siècle, les typologies ainsi que les visions qu'ils véhiculent sont au cœur de nos préoccupations.

Or, l'association note que la tendance actuelle est l'arrivée de projets immobiliers marquant une rupture d'échelle avec le passé du tissu urbain montréalais. De plus en plus, des projets naissent de dérogations aux plans d'urbanisme ; si cela apparaît parfois nécessaire pour la poursuite d'un modèle urbain plus dense axé sur les transports actifs, nous notons pourtant un manque de vision globale, une rupture avec la qualité du tissu urbain de nos quartiers, et un effritement du grain propre et unique à Montréal faisant son caractère.

Certains de ces projets prennent notamment place sur des îlots de très grandes dimensions – anciens secteurs d'activités, friches - marquant également un changement majeur dans la morphologie urbaine. Ce phénomène appuie la tendance des développements en clusters, assemblages de pièces aux dimensions variables et sans cohérence, marqués par l'absence de planification en amont des territoires en mutation.

Le projet de revalorisation du site des anciens garages du M.T.Q est à nos yeux révélateur de cette tendance, et de la prolifération à Montréal d'un modèle urbain néfaste, marquant une rupture avec son environnement d'insertion, comme pour nier sa valeur, négligeant la vision à long terme, et

négligeant le projet commun de la création de la ville du XXI^e siècle, plus responsable, plus solidaire, plus communautaire.

I UNE AIRE « TOD »

A première vue, l'arrivée d'un projet de cette envergure dans un quartier dont l'échelle est principalement comprise entre deux et quatre étages est une surprise. A l'instar de l'édifice de la SAQ et des logements du Bourg de la Rive, les projets récents dans ce secteur semblent respecter une échelle de référence inscrite dans la morphologie du secteur, ainsi qu'au plan d'urbanisme.

L'élément permettant de justifier cette dérogation au plan d'urbanisme est la création d'une aire TOD ; il nous paraît alors important de revenir sur ce principe de développement et d'en décortiquer les composantes :

- L'établissement d'aires TOD est une des priorités du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), celui-ci prévoyant orienter 40% de la croissance des ménages dans ces aires desservies par les transports en commun. Voici la définition qu'en propose le PMAD :

« Le TOD est un secteur de développement de moyenne à haute densité, situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, offrant des opportunités de logement, d'emploi et de commerce, conçu pour le piéton mais n'excluant pas l'automobile. Le TOD peut être un nouveau projet ou le redéveloppement d'un secteur selon une conception facilitant l'usage des transports collectifs et actifs. »

- Le PMAD définit également les stratégies à mettre en place afin d'assurer le bon développement d'une aire TOD. Étonnamment, en reprenant les 7 recommandations du PMAD (en *italique*), il est facile d'établir une première liste des lacunes que rencontre le projet du promoteur Musto (commentaires de l'ADUQ en lettres droites) :

« Les aires « TOD » doivent faire l'objet d'une planification détaillée (via, par exemple, l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme) de façon à :

1. *définir une vision de développement pour l'ensemble de l'espace TOD »;*

Le projet tel que présenté s'insère en fonction d'une trame de rue projetée – se rendant jusqu'à l'avenue McDuff – représentant les limites de l'aire de développement TOD. Or, le projet ne propose qu'une vision partielle de ce développement et ne peut donc en aucun cas être un scénario fonctionnel, puisqu'il ne considère qu'un morceau de l'ensemble des composantes du site.

2. *« moduler la densité en respect avec les composantes du territoire de chacune des aires « TOD » »;*

Le projet marque une rupture d'échelle significative avec son environnement ; juxtaposition sur un même morceau de territoire

d'édifices unifamiliaux à deux étages et d'édifices en copropriété de 12 étages.

3. *« établir des séquences de développement de manière à tenir compte du potentiel actuel et projeté du service de transport collectif »;*

Le projet n'est pas modulé en fonction de l'évolution de l'offre que peut offrir la gare Bois-de-Boulogne. L'infrastructure ferroviaire présente peut permettre l'établissement à terme d'un réseau viable, mais celle-ci ne peut présentement en aucun cas satisfaire la demande d'un nouveau quartier. Il existe à nos yeux un flou sur la question de savoir la capacité de la gare Bois-de-Boulogne à générer un milieu de vie TOD. La proximité avec la station de métro Henri-Bourassa nous apparaît en ce sens plus attrayante, offrant un meilleur service et une meilleure desserte du réseau de la STM.

4. *« faciliter l'accès aux services et infrastructures de transport collectif, intégrer des réseaux piétonniers et voies cyclables et gérer le stationnement hors rue »;*

En l'absence d'une planification d'ensemble, ce point nous apparaît difficile à discuter. Cependant, dans la mesure où la gare Bois-de-Boulogne n'offre qu'une capacité de service restreinte, il nous semble qu'une augmentation de la fréquence des bus desservant la station de métro Henri-Bourassa devrait être étudiée à court terme.

5. *« favoriser des milieux de vie multifonctionnels et inclusifs »;*

Le projet tel que présenté ne démontre pas vouloir s'ouvrir à son environnement, tant au niveau de sa forme bâtie qu'au niveau de la manière dont le projet est présenté à la population, sans consultation préalable. Le résultat est de créer un clivage engendrant un climat d'affrontement plutôt qu'une démarche de participation. Les intentions du promoteur semblent claires et ne pas inclure les citoyens concernés. L'attitude de l'arrondissement est confuse sur la question.

6. *« favoriser un environnement convivial et un aménagement distinctif »;*

Le projet est déconnecté de son environnement, par sa rupture d'échelle et son enclavement. Du point de vue de la convivialité, le projet apparaît comme « violent » à l'égard de son environnement, austère, et il prévoit la création d'un espace public renfermé en son centre, présentant plutôt les caractéristiques d'une cour intérieure que d'un parc de quartier.

7. *« favoriser des constructions et des aménagements durables »;*

Les composantes d'un projet durable vont au delà de la présence de végétation, d'une toiture blanche et d'un stationnement Communauto. Un aménagement durable doit être un milieu convivial et doit favoriser un sentiment d'appartenance et un attachement au lieu. Sur ce point, nous considérons que le projet a de fortes lacunes.

II UNE DENSITE SENSIBLE

- La densité est la composante principale pour la réalisation d'une aire TOD.
- Cependant, nous déplorons que la notion de densité soit trop souvent utilisée comme l'outil irréfutable pour un aménagement responsable des territoires.

« Today, density is being pursued as an end in itself, rather (sic) than as one means to building better cities. » (source : Edward T. McMahon, citiwire.net, mai 2012)

- De plus, un réflexe primitif et profondément ancré dans les pratiques de l'aménagement associe une forte densité à un développement en hauteur des édifices.

« The problem is that many developers and urban planners have decided that density requires high rises : the taller, the better. To oppose a high-rise building is to run the risk of being labeled a NIMBY (« not in my backyard »), a dumb growth advocate, a Luddite – or worse. » (source : Edward T. McMahon, citiwire.net, mai 2012)

- Le risque sous-jacent à ce modèle de densité, que nous jugeons erroné, est de subir la prolifération d'une typologie urbaine dans laquelle le rapport au sol et au territoire est perturbé ; un modèle générant des milieux urbains austères, difficilement appropriables, et surtout, l'érection de formes régies par des logiques économiques, dissociées de leur milieu, et n'étant pas capables de reproduire le caractère d'un milieu de vie à l'échelle humaine. C'est la création d'une « geography of nowhere » (Edward T. McMahon)
- Afin d'éviter la prolifération d'un modèle de densité purement quantitatif (nombre de logements par hectare, entassement) et non qualitatif (qualité de l'environnement, milieu de vie complet, interactions sociales naturelles), il faut se donner les outils pour un processus d'aménagement responsable, et être capable de détourner les logiques économiques à court terme pour faire valoir le durable.
- Il faut se donner les moyens d'utiliser des outils qualitatifs pour créer une densité sensible qui ne soit pas la simple résultante de considérations quantitatives.
- L'enjeu est la mise au point d'une densité juste, adaptable et viable à long terme. On évoque souvent l'exemple du Plateau Mont-Royal, mais on peut aussi évoquer une multitude d'exemples de réalisations récentes exemplaires alliant forte densité et création d'un milieu de vie durable.

III UN GRAND ENSEMBLE



Source : Musto construction

La comparaison entre le projet de revalorisation du site des anciens garages du M.T.Q avec un grand ensemble peut sembler extrême, mais nous pensons pourtant qu'elle est expressive et révèle les craintes émanant de l'actuelle proposition du promoteur Musto. Nous allons donc essayer de faire ressortir les composantes nous amenant à ce parallèle :

- Le projet représente un retour en arrière sur l'usage de la notion de densité ; pour construire plus dense, on construit plus haut, et pour contrebalancer cette surhauteur, on libère plus d'espace au sol. C'est avec cette même logique qu'ont été développés les grands ensembles, dans le but de libérer plus d'espaces au sol pouvant être utilisés par tous les résidents. Cependant, cette logique dénature l'échelle humaine, et crée une multitude d'espaces n'appartenant finalement à personne. On parle d'une perte de potentiel et d'une mauvaise occupation du sol ;
- Cette typologie peut s'avérer viable dans des milieux denses très recherchés, comme les centres-villes, avec pour clientèle cible les jeunes professionnels, mais elle semble néfaste lorsqu'elle est implantée dans un milieu qui ne présente aucune similitude, et lorsque les familles sont la clientèle cible (logements allant jusqu'au 6 1/2). En effet, les logements ayant une plus grande relation avec un terrain au sol nous semblent plus adaptés aux besoins des familles. Ainsi, on retrouve souvent dans ce type d'ensemble une population y habitant par défaut et non par attachement au lieu.
- Le projet est marqué par une densité de la dispersion ; abondance d'espaces indéfinis, entre béton, asphalté, parking, espaces verts, reculs d'alignement inappropriables et espaces verts aménagés en parc ;
- La forme urbaine projetée est confuse : difficulté de déterminer une hiérarchie, entre arrière-cours et cours avant. Le modèle ressemble à un

macro-îlot définissant une cour privée en son centre. Or, cet espace est traité comme public, entouré d'une rue publique, sur laquelle six édifices orientent leur façade principale. Ce modèle confus et atypique obligera un défi d'intégration encore plus complexe pour les projets connexes à venir ;

- Le projet marque une rupture d'échelle considérable avec son environnement. L'échelle d'intégration des hauteurs est trop élevée ; il existe des couples de hauteurs complémentaires permettant d'établir une hiérarchie, une diversité, tout en assurant une bonne intégration (2-4 étages, 3-6 étages, 8-12 étages...). Dans le cas présent, le 8-12 étages du projet ne fait écho à aucune composante territoriale et le contraste avec le 2-4 étages du secteur a pour effet néfaste de créer deux milieux sensiblement distincts et en opposition ;
- Le forme du projet crée une enclave, sans interaction avec le quartier. Celui-ci semble en autarcie, créant sa propre contextualité ;
- Le projet a une typologie de ghetto avec un espace public ne desservant que ses propres habitants ;
- Les édifices se regardent, se font de l'ombre, et définissent un espace central froid, austère et venteux. Cet espace étriqué au milieu de tous les regards n'est pas capable de générer un milieu de vie appropriable pour les résidents ;
- L'austérité des formes du design architectural préliminaire renforce la perception du projet comme un ensemble architectural moderniste ;
- D'après l'énumération de toutes ces caractéristiques, nous percevons un risque majeur de clivage social entre le futur projet et le quartier existant. Autrement dit, l'association s'inquiète de l'approbation d'un projet qui semble présenter plus de problématiques que d'intérêt.

Au-delà de l'énumération de toutes ces caractéristiques qualitatives, l'association recommande vivement à la Ville d'émettre des réserves sur la viabilité et la rentabilité à moyen et long terme d'un tel projet, cela pour les raisons suivantes :

- Les quartiers de grands ensembles en Europe sont marqués depuis près de 20 ans par d'importantes interventions des municipalités afin de rendre ces cadres de vie plus humains, moins austères, moins monotones :
 - Cosmétiques : nouveaux revêtements de façade, peintures...
 - Démolitions
 - Rénovations stratégiques : réagencement de morphologie (ex : Atelier Castro & Denissof), réappropriation typologique (ex : agence Lacaton & Vassal)
 - Rénovations urbaines : nouveaux aménagements, nouvelles constructions pour renforcer l'échelle humaine...
- En écho à ce phénomène européen, nous notons que Montréal connaît déjà un phénomène similaire pour des grands ensembles en cours de planification, qui font l'objet de concours de design urbain et cosmétique pour contrebalancer l'austérité des projets :
 - Concours de la place de l'Acadie
 - Concours Namur Jean-Talon
 - Concours de la promenade Smith

- L'acceptation de ce projet, sans avoir établi au préalable une vision d'ensemble pour le secteur, pourrait condamner la forme urbaine du lieu. L'acceptation d'une dérogation pour les hauteurs représenterait un appel d'air pour d'autres développement similaires dans le secteur.



Photo : Habitations Jeanne Mance, Archive de Montréal



Photo : Grand ensemble à Strasbourg, Bing map

IV LA NECESSITE D'UN PLAN DIRECTEUR

Afin de bien mettre en perspective les enjeux liés au projet, il nous apparaît important d'établir une comparaison d'échelle entre le projet de développement du secteur Henri-Bourassa Ouest et d'autres projets d'envergure à Montréal :

- Projet Musto : **4.1ha** ;
- Secteur Henri Bourassa Ouest (considérant l'étendue jusqu'à la rue McDuff, tel que montré dans les documents déposés par le promoteur Musto) : **23.5ha** (près de 6 fois la superficie du site des anciens garages du M.T.Q) ;
- Secteur Namur Jean-Talon : **24ha** – concours de design urbain pan-canadien ;
- Site de l'ancien hippodrome de Montréal : **45ha** – concours international de design urbain annoncé ;
- Cour de triage Outremont : **18ha** – projet d'ensemble développé par une firme de design urbain ;
- Secteur du PPU Peel Wellington : **22.5ha** ;
- Site du projet résidentiel Petite Rivière : **24ha** – design intégré exemplaire réalisé par des firmes expertes en développements responsables et durables ;

Ainsi, considérant l'étendue du territoire à projeter et considérant l'excellence de certains projets de développement d'envergure similaire à l'international et à Montréal, l'absence d'une planification responsable nous semble être un manque à gagner, une perte de potentiel, et entraînerait une fragmentation territoriale. Voici donc une multitude de précédents et de raisons d'enclencher un processus de planification :

- De même envergure que le site en question, Petite Rivière est un projet exemplaire de développement intégré, aussi bien au niveau du respect du milieu d'insertion, du développement durable, que des considérations sociales. Le quartier est conçu comme une aire TOD, organisée autour d'une gare de train de banlieue, et son cadre d'insertion, Côte St-Luc et Montréal-Ouest, est un milieu comparable à Ahuntsic. Il allie une densité sensible (3 à 6 étages) avec un cadre de vie mixte et complet, organisé à l'intérieur d'un cadre paysager exceptionnel découlant de la mise en valeur de la rivière. Son échelle, l'intégration à son environnement, ainsi que la structure urbaine clairement orientée vers la gare de train de banlieue en font un très bon précédent pour la planification du secteur Henri-Bourassa Ouest ;



Source : www.petite-riviere.com



- Cependant, le projet est actuellement freiné notamment parce qu'il s'intègre dans un milieu paysager exceptionnel, comprenant une rivière et une forêt centenaire. Mais pouvons-nous espérer que ce type de développement trouve un autre site d'accueil ? Faut-il nécessairement un site naturel d'exception pour développer un tel projet ?
- Un précédent dans l'actualité vient partiellement répondre à cette interrogation : le concours pour le secteur Namur Jean-Talon. En effet, prenant place dans un environnement relativement hostile, dominé par l'asphalte, l'objet du concours portait en partie sur la recherche de solutions novatrices afin de faire de ce lieu un réel écosystème. En ce sens, les propositions des finalistes peuvent être citées comme exemplaires quant à leur capacité à générer un milieu paysager d'une grande qualité et une plus value de la gestion des eaux de ruissellement *in situ* :
 - Le projet *Paysaïque* du groupe IBI/CHBA propose un aménagement paysager sur le thème de l'eau, avec un parc ludique incluant un « marais » comme un grand bassin de rétention des eaux pluviales ;
 - Le projet *Oasis* du consortium aRD/CTa/Vinci propose un nouveau type d'aménagement de rues vertes, longées d'une noue continue de récupération des eaux de pluie se jetant dans un grand bassin intégré à un parc au cœur du quartier et accommodant les différents niveaux de pluies diluviennes.
- Pour appuyer encore plus la nécessité d'une planification d'ensemble et d'une gestion éco-responsable du secteur Henri-Bourassa Ouest, une série d'inondations faisant suite à des épisodes de pluies diluviennes ont eu lieu dans le quartier d'Ahuntsic. Cela met en évidence une certaine surcharge du réseau de collecteurs des eaux de ruissellement, et l'arrivée de 1 000 à 4 000 nouveaux foyers dans le secteur ainsi que l'augmentation des surfaces asphaltées représentent alors un défi de taille. Cependant, cette contrainte majeure peut être perçue comme un grand potentiel : cela décrit la nécessité de mettre sur pied une planification intégrée du site prévoyant un stockage des eaux de ruissellement *in situ*. ;
- La nécessité de décontaminer les sols du site peut aussi être perçue comme un potentiel pour développer des solutions de phytoremédiation novatrices, intégrées à des aménagements paysagers ;
- Maintenant, en ce qui concerne la création d'une densité sensible, modulable et cohérente envers son milieu d'insertion, il existe de très nombreux précédents démontrant tout un panel de potentiels :
 - Dans une configuration similaire, le projet de redéveloppement des anciens ateliers du CN à Pointe-St-Charles, secteur à proximité du centre-ville, démontre une attention particulière quant à l'insertion dans son milieu. S'implantant sur une très grande parcelle ne comportant aucune structure urbaine, le projet a réussi à recréer une trame perpétuant la logique du quartier environnant et a mis en place une densité se voulant fidèle à un modèle urbain favorisant la vie de quartier ;



Source : Cardinal Hardy

- Au delà de cette comparaison de cas de figure, il existe un grand nombre d'exemples de nouveaux développements s'attachant à créer une échelle de quartier, comme le projet de Petite Rivière cité plus haut, Benny Farm, ou encore le Faubourg Québec ;
- A l'international, il existe un très grand nombre d'exemples de nouveaux quartiers recréant une structure sociale viable tout en offrant une densité comparable à celle du Plateau Mont-Royal. Citons par exemple les Pays-Bas qui ont connu une politique majeure de création de quartiers et villes nouvelles ces 20 dernières années. On y retrouve ainsi un catalogue considérable d'expérimentations sur des typologies urbaines contemporaines, dont certaines se sont imposées comme des références dans le domaine, comme les nouveaux quartiers de Borneo Sporenburg à Amsterdam, Nieuw Leyden à Leiden, ou bien la ville nouvelle de IJburg.



Photo : Borneo, Jerome Glad



Photo : IJburg, Jerome Glad

CONCLUSION – RECOMMANDATIONS

- Considérant les recommandations du PMAD au sujet des aires TOD ;
- Considérant la temporalité complexe du projet : acquisitions progressives des terrains (site de la SAAQ, prison de Tanguay) et temps nécessaire à la viabilisation de la gare Bois-de-Boulogne ainsi qu'à l'amélioration conditionnelle de l'offre des services de l'AMT ;
- Considérant l'étendue considérable du site à développer, de même ordre de grandeur qu'un grand nombre de projets majeurs à Montréal (superficie du secteur Namur Jean-Talon, moitié de la superficie du site de l'hippodrome) ;
- Considérant l'arrivée potentielle de plus de 4000 nouveaux foyers dans le secteur (calcul basé sur une densité moyenne de 200 logements par hectare) ;
- Considérant l'importance de l'intégration harmonieuse de ce nouveau développement avec le quartier, et de la gestion des interfaces ;
- Considérant les enjeux de l'arrimage de ce nouveau développement aux structures existantes : gestion des eaux de ruissellement *in situ*, du trafic, de l'offre en emploi et commerces, de la place dans les écoles du quartier ;
- Considérant que la typomorphologie actuelle du projet semble incapable de générer un milieu de vie de qualité, à l'échelle humaine, favorisant les transports actifs et les interactions sociales ;
- Considérant les aspects néfastes à long terme que peut causer une typologie du bâti telle que présentement proposée ;
- Considérant l'importance de développer une densité juste, sensible et adéquate au milieu ;
- Considérant que le projet peut être l'occasion d'apporter une plus value pour l'ensemble du quartier, offrant un nouveau milieu de vie de proximité pour les résidents actuels et futurs ;
- Considérant la qualité des précédents d'interventions à Montréal et à l'international ;
- Considérant le désir de la ville de Montréal de promouvoir l'excellence de son aménagement urbain, dans la poursuite de la création de la ville du XXI^e siècle, durable et responsable, et dans la démonstration de sa dénomination comme ville UNESCO de design ;

L'ADUQ recommande à la ville de Montréal d'émettre un avis défavorable envers ce projet, et de mettre en place un moratoire tant qu'une vision d'ensemble pour le secteur Henri Bourassa Ouest n'a pas été déposée.

L'ADUQ estime qu'un PPU est minimalement requis pour le secteur, mais estime que cet outil législatif n'aborde que des questions quantitatives et qu'il ne permet donc pas de faire ressortir le plein potentiel du secteur.

L'ADUQ recommande la mise en place d'un PDUI (plan de développement urbain intégré), outil permettant selon nous de développer une vision laissant plus de place à des considérations qualitatives.

Enfin, l'ADUQ souhaite qu'une démarche participative de projet soit mise en place, afin de résoudre l'actuel climat d'affrontement.