Centre-ville de Montréal

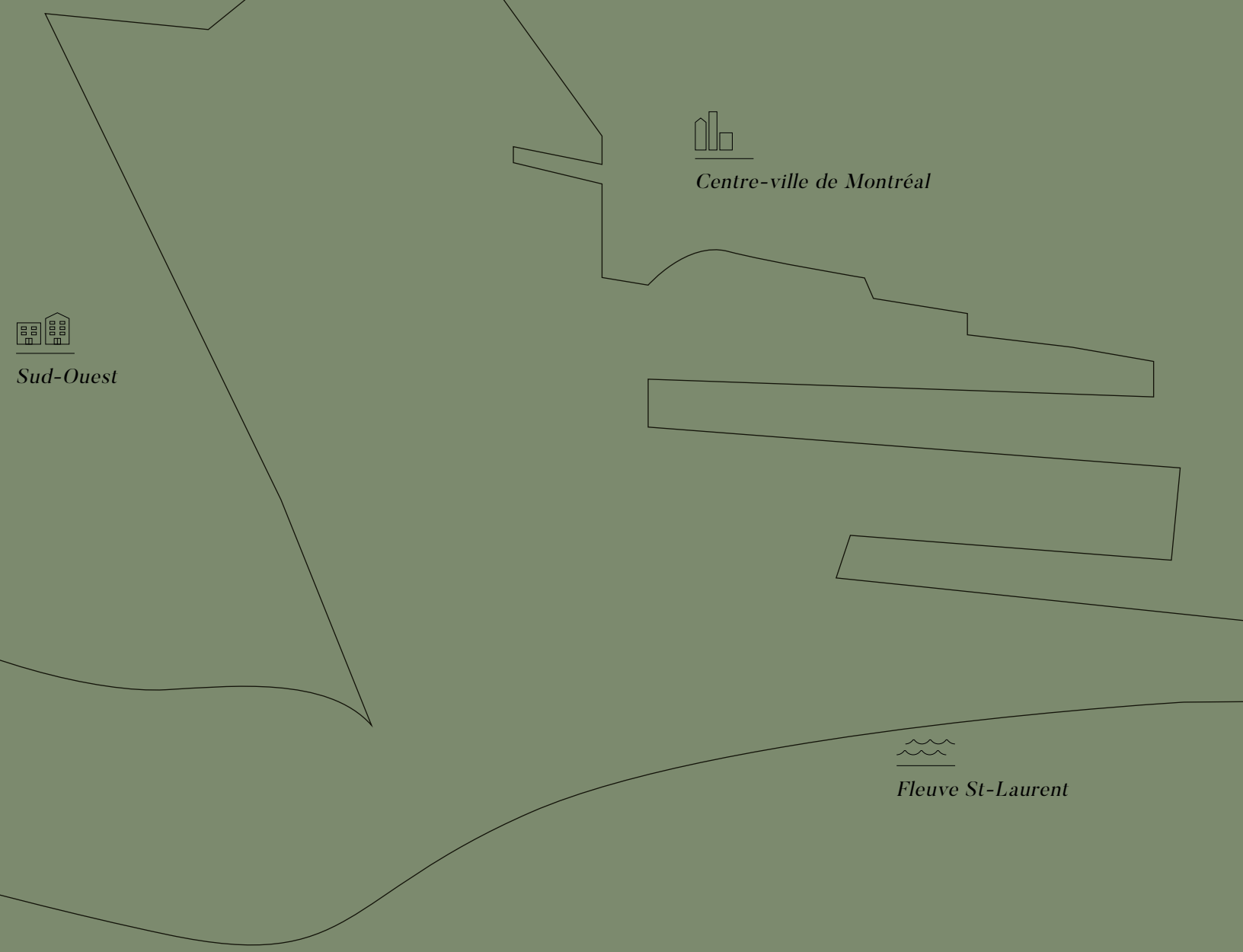
Secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin

Sud-Ouest

Fleuve St-Laurent

Pour une vision commune, écoresponsable et intégrée du développement

fahey



CRÉDITS

Brian Fahey, urbaniste, président

Geneviève Tremblay, directrice de projet

Patrick Aouad, urbaniste, chargé de projet

Channa Ly, graphiste

fahey

Table des matières

INTRODUCTION 4

STRUCTURE DE LA VISION PROPOSÉE 5

1. UN PORTRAIT COMPLET POUR UNE VISION COHÉRENTE, ÉCORESPONSABLE ET VIABLE 7

2. LES ENJEUX SPÉCIFIQUES AU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE ET À LA POINTE-DU-MOULIN 12

3. DIVERSITÉ DES ACTIVITÉS ET PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT POUR LES NOUVEAUX QUARTIERS 20

4. DES EXEMPLES À FAVORISER DANS CE CONTEXTE 36

CAMBRIDGE – KENDALL SQUARE, GREEN TOWN LAB BOSTON ET CAMBRIDGE INNOVATION CENTER 37

HAMBOURG – HAFENCITY 42

CHICAGO – RIVERWALK ET SECTEUR SOUTH LOOP 43

SYDNEY – DARLING HARBOUR & KING STREET WHARF - SECTEUR BARANGAROO 48

OTTAWA – PLAINES LEBRETON 52

CONCLUSION 54

ANNEXES 57

Introduction

La vision que nous présentons tient compte d'un ensemble de contraintes et d'enjeux à différentes échelles pour en assurer la faisabilité. Malgré cela, elle vise à fédérer les forces du milieu et veut participer notamment à la reconnaissance du patrimoine industriel local ainsi qu'à une redynamisation économique inclusive prévoyant le soutien aux artisans, entreprises et travailleurs qui souhaitent demeurer dans le secteur.

Elle mise aussi sur un renouvellement des activités pour les sites délaissés par la création d'un pôle d'innovation axé sur les technologies propres soutenant l'inventivité montréalaise et alimentant les autres pôles d'innovation. La vision prévoit un réaménagement important des abords des quais à des fins collectives et récréotouristiques arrimées au canal de Lachine et au Vieux-Port.

Ce nouvel élan s'appuie également sur la création de milieux de vie complets incluant une forte proportion de composantes résidentielles, des espaces et équipements collectifs et communautaires, des commerces et services de proximité. Elle vise à réduire au minimum l'empreinte écologique de ces futurs occupants, notamment en misant sur la mobilité active et la réduction des espaces dédiés à l'automobile.

Ce document a aussi pour objectif de contribuer à la réflexion et à un dialogue constructif pour l'avenir du secteur. Devimco, Broccolini, Coprim et Groupe Mach espèrent qu'il aidera la Ville à traiter ce secteur à la hauteur de son potentiel et à encadrer son développement selon des principes ambitieux, ouverts et écologiques. L'adhésion d'un ensemble d'acteurs à une vision intégrée pour le secteur est essentielle à la réussite et à la cohérence des futurs projets sur tout le territoire Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin.

Un pôle d'innovation axé sur les technologies propres, un corridor récréotouristique et des milieux de vie adaptés autant aux citoyens, aux artisans qu'aux travailleurs.

Structure de la vision présentée

Ainsi, le présent document vise à exposer cette vision en présentant d'abord un portrait de la situation actuelle aux échelles globales, québécoises, métropolitaines qui nous concernent tous. Par la suite, le portrait est ramené à l'échelle locale pour identifier les enjeux spécifiques au secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin (tel que délimité à la carte ci-dessous), puis sa complémentarité et sa connexion au centre-ville. Puis, les principes privilégiés ainsi que les intentions des acteurs impliqués dans l'élaboration de cette vision commune pour assurer la réussite du redéveloppement du secteur seront présentés.

Finalement, des fiches présentant quelques exemples de projets inspirants (pôles d'innovation, redéveloppement portuaires, densification en respect du patrimoine, etc.) sont présentées afin de nourrir les réflexions collectives. À travers ces divers éléments, l'approche collaborative dans laquelle s'engagent Devimco, Broccolini, Coprim et Groupe Mach sera mise de l'avant.

1. Un portrait complet pour une vision cohérente, écoresponsable et viable

LA COMPLEXITÉ DE LA RÉALITÉ ACTUELLE

Le débat public devrait être un lieu qui permet non seulement de confronter les visions, mais devrait offrir l'occasion de considérer l'avenir ouvertement et dans toute sa complexité. En ce sens, nous croyons que la vision du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin ne peut être élaborée adéquatement sans considérer à la fois une échelle globale, métropolitaine, municipale et locale où il s'inscrit inévitablement.

1.1 CONSTATS À L'ÉCHELLE GLOBALE ET QUÉBÉCOISE

À l'échelle globale, soit le contexte de la crise climatique, nous avons comme obligation collective de protéger davantage les milieux naturels et les terres agricoles en limitant l'étalement et les formes urbaines qui engendrent des déplacements quotidiens de grandes distances, encouragent un usage intensif de l'automobile et génèrent des GES. Outre ces impacts environnementaux, nous devons aussi considérer et lutter contre les impacts sociétaux, économiques et sur la santé que génèrent les modèles de développement étalés. Il est donc plus que jamais essentiel de reconstruire la ville sur la ville et d'optimiser notre usage des ressources foncières dans les quartiers centraux de la région et la métropole.

D'ailleurs, le nouveau rapport du GIEC souligne le rôle des villes dans la lutte contre les changements climatiques. Il précise que les actions telles que l'amélioration, la réaffectation ou la modernisation efficace du parc immobilier, le soutien aux transports non motorisés et au transport collectif pourraient réduire les émissions de 40 à 70 % d'ici 2050. L'aménagement du territoire urbain (densité, connectivité et accessibilité) *« [...] en combinaison avec des programmes qui encouragent les changements de comportement des consommateurs (par exemple, la tarification des transports) pourraient réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au transport dans les pays développés »*[1].

Les enjeux de réduction des G.E.S. et de « gaspillage » des ressources foncières nous apparaissaient déjà importants avant la crise sanitaire du coronavirus. Toutefois, nous nous devons désormais de considérer que les changements climatiques favorisent la propagation des virus[2], puis la pression que nous mettons sur l'environnement entraîne l'émergence de nouvelles maladies infectieuses. Par ailleurs, le contexte pandémique et les mesures sanitaires qui en découlent ont aussi des impacts sur les choix d'habitation et les habitudes de vie, puis conséquemment sur l'environnement. Certains experts s'interrogent, voire s'inquiètent, du recul urbain que pourrait entraîner la pandémie : *« Cette crise majeure présente la maison individuelle comme l'ultime refuge pour se protéger du monde extérieur, remettant potentiellement en cause 30 ans de lutte contre l'étalement urbain et ses conséquences environnementales*[3] *»*. Que le modèle de la maison individuelle soit un héritage de nos racines rurales ou de notre américanisation, la propension des Québécois à choisir ce modèle demeure réelle. En plus d'une certaine peur de l'autre associée à la transmissibilité du virus, on constate aussi que les mesures adoptées à l'échelle provinciale pendant la pandémie supportent davantage le modèle économique des villes étalées : *« La maison de banlieue est aussi proche des grandes chaînes commerciales bien approvisionnées qui ont résisté à la fermeture (Costco, Walmart, etc.) »*[4].

Bien que les experts n'en soient pas à parler d'un nouvel exode massif et permanent des populations urbaines vers les régions, ceux-ci admettent que des *« changements se feront aux échelles métropolitaine ou infrarégionale »* notamment parce qu'il a affecté le dynamisme des centres-villes et que la maison individuelle, puisqu'elle est associée à la distanciation (et donc une impression de sécurité accrue), mais aussi une plus grande liberté d'activité individuelle en période de confinement. Par ailleurs, le contexte pandémique favorise les achats en ligne, multipliant les livraisons, puis les besoins d'aseptisation entraînent l'usage croissant de biens jetables. Il nous faudra collectivement compenser, d'une façon ou d'une autre, pour l'adoption de ces habitudes nocives à grande échelle.

1 La Presse (5 avril 2022) Nouveau rapport du GIEC - Les villes au coeur de la lutte
2 Harvard School of Public Health (2021) Coronavirus, Climate Change, and the Environment
3 Martin Simard (1 juillet 2020) La pandémie de COVID-19 et le débat sur l'étalement urbain
4 *Idem.*

1.2 APPROCHES STRATÉGIQUES À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

Depuis plusieurs décennies, la rareté foncière au cœur des métropoles et, conséquemment la valeur accrue des terrains dans les quartiers centraux, font en sorte que la densification est à nouveau considérée. La plupart des villes ne souhaitent pas répéter les erreurs urbanistiques du passé, toutefois, la pression et les besoins croissants en matière de logement sont encore bien réels. Si on observe de plus grands mouvements des régions rurales vers les villes dans les pays en développement, on constate quand même que le mouvement amorcé avec la révolution industrielle se poursuit même au Canada. Au 1er juillet 2019, 71,7 % des Canadiens habitaient en région urbaine (Statistique Canada), puis la croissance était de 1,7 % dans les régions métropolitaines, comparativement à 0,6 % pour le reste du pays. Liés aux impératifs environnementaux, ces réalités présentent des défis importants et militent en faveur d'une densification des milieux centraux qui offrent un éventail d'emplois et sont déjà bien desservis en transports et en autres équipements collectifs.

Selon Catherine Morency, professeure à Polytechnique Montréal et titulaire de la Chaire de recherche du Canada sur la mobilité des personnes, ce sont les mauvaises décisions d'urbanisme qui sont responsables de nos problèmes de transports. *« Si les résidents sont incapables de répondre à leurs besoins sans véhicule, ça ne fonctionne pas. »* Pour que les gens se déplacent à pied, il leur faut une mixité et des services à distance de marche. Pour le transport en commun, une certaine densité de population est nécessaire, sinon le faible nombre d'usagers rend les coûts d'opération très élevés. Dans les quartiers à forte densité avec de nombreux services de proximité (comme le Centre-Sud), seulement 36 % des résidents vont travailler en voiture, dont 2 % comme passager. La majorité choisit le transport en commun, le vélo ou la marche. Toutefois, moins de 1 % des zones urbanisées construites lors des 20 dernières années correspondent à ce profil.[5] (Voir l'infographique en annexe).

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) en 2012 est d'ailleurs en faveur de modèles et de formes qui favorisent les transports actifs, la densification et la diversification en milieu urbain, particulièrement autour des points d'accès aux transports collectifs structurants. Si ce modèle est plus difficilement applicable dans des milieux construits, cohérents et consolidés, il demeure une avenue intéressante pour les milieux déstructurés à fort potentiel comme le secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin.

D'autres approches, comme celle du chrono-urbanisme, mieux connu sous les appellations *Ville de 15 minutes* (Paris et Portland), *Quartier 20 minutes* (Melbourne) et *Région à 30 minutes* (Sydney), sont des approches de densification et de renouvellement urbain que l'on pourrait qualifier comme complémentaires ou connexes au concept de *Transit Oriented Development* (TOD). Cette nouvelle approche est moins technocratique, puis davantage ancrée dans les spécificités des quartiers et des éléments qui favorisent une saine cohabitation en milieu dense. Déployées à grande échelle, ces approches visent une densification par pôles, une réduction de l'étalement, une optimisation des investissements, puis un modèle de développement viable sur le plan environnemental, social et économique.

1.3 MODÈLES DE DÉVELOPPEMENT URBAIN, ABORDABILITÉ ET DURABILITÉ.

Aujourd'hui, la crise du logement et le déséquilibre du marché résidentiel confirment le besoin d'offrir rapidement de nouveaux logements, particulièrement dans le créneau locatif et abordable[6]. De plus, dans les deux dernières années, les faibles taux d'intérêt et les nouveaux besoins associés au télétravail ont entraîné un élan d'acquisitions résidentielles rehaussant ainsi les valeurs de 15 à 20 % en un an dans certaines régions. À ce point qu'il *« faudrait tripler le nombre de logements disponibles pour la revente afin que le marché, qui [favorise fortement les vendeurs], redevienne [équilibré] dans la grande région de Montréal »* selon l'économiste Francis Cortellino, de la SCHL. À cela s'ajoute la hausse significative des coûts des matériaux (environ 15 %) aussi entraînés par la pandémie, qui a également pour effet de rehausser les coûts des loyers et des assurances.

5 Radio-Canada (7 mars 2022) On a utilisé une intelligence artificielle pour mesurer l'étalement urbain au Canada (voir l'infographique en annexe au présent document.)

6 Le Devoir (8 janvier 2022) La pénurie de logements sera encore présente en 2022

Divers nouveaux facteurs comme les enjeux sanitaires, le confinement récurrent, le besoin changeant des ménages et la pérennisation du télétravail contribuent depuis peu à complexifier les projets immobiliers. Ces facteurs s'ajoutent aux paramètres d'adaptation des milieux de vie, en plus de ceux relatifs aux changements climatiques. Tous ces enjeux impliquent une grande agilité en matière de planification et font en sorte que les promoteurs immobiliers ayant besoin de plus de flexibilité sont attirés vers les villes en périphérie, dans la métropole, mais également dans les couronnes autour de celles-ci.

En 2019, on constatait que *« [...] la région métropolitaine de Montréal a perdu 14 117 habitants au profit des zones situées tout juste à l'extérieur. Statistique Canada signale par exemple que Contrecœur, en Montérégie, a connu une croissance démographique de 3,9 % »*[7].

Considérant cela, il faut non seulement offrir davantage de logements et d'options abordables, mais aussi en venir à l'évidence : la quantité et l'abordabilité sont des enjeux intrinsèquement liés. En effet, puisque la disponibilité de terrains en milieux centraux sont rares, leur coût est élevé. Lorsqu'ils ne le sont pas, c'est en raison du coût élevé de la décontamination des sols et des démolitions requises pour les redévelopper, d'un faible potentiel de densification associé à la présence d'une composante patrimoniale à préserver, ou encore de contraintes techniques majeures associées au site ou à son voisinage. À cela s'ajoutent désormais les coûts associés au contexte pandémique, tels qu'abordés précédemment. Aujourd'hui, dans les quartiers centraux, l'absorption des divers coûts ne peut se faire qu'en répartissant ceux-ci sur un nombre plus élevé d'unités résidentielles, soit en prévoyant une densité adéquate pour soutenir un redéveloppement qui tient compte de tous ces enjeux et frais actuels[8].

Si la rareté des logements se fait désormais sentir dans les municipalités périphériques de la métropole, ces dernières offrent un contexte de développement nettement allégé au niveau des frais de développement et de la fiscalité, s'avérant ainsi attractives pour les promoteurs immobiliers comme les acheteurs et les locataires. Aussi séduisants que puissent avoir été les modèles de redéveloppement de friches à la fin des années 1990 et au début des années 2000, dont l'échelle s'apparente davantage aux modèles urbains industriels avec lesquels nous sommes familiers, cette forme de *statu quo* urbain ne peut être maintenue. Force est de constater que, malgré notre attachement collectif aux « plexs » et aux formes urbaines typiques des quartiers centraux, il n'est plus possible de construire des habitations de ce type tout en offrant des produits abordables ou accessibles à la moyenne des ménages. Par ailleurs, ce modèle occupe un espace au sol relativement important par rapport au nombre de personnes qu'il peut accueillir, ce qui ne permet pas d'internaliser les coûts d'un stationnement intérieur et s'adapte mal au contexte de vieillissement de la population.

À plus grande échelle, maintenir cette approche a pour effet de soutenir les mouvements vers la périphérie, soit en raison d'une offre insuffisante, mal adaptée ou en raison des coûts associés à une densité limitée. Ainsi, il nous faut regarder la réalité en face : la promotion au cours des dernières décennies de ce modèle résidentiel compact, mais timide en termes de hauteurs est en partie responsable de l'étalement urbain et des effets néfastes qui en découlent. Cette hésitation à densifier est aussi en partie responsable de la crise du logement que l'on observe aujourd'hui. Conséquemment, il nous faut admettre que cette approche n'est plus soutenable sur le plan économique et environnemental, il nous faut désormais développer, tester et miser sur d'autres modèles.

Dans un contexte de crise du logement, d'étalement urbain et de crise climatique, les rares opportunités de densification significative au cœur de la métropole doivent être saisies, notamment pour enlever la pression sur les milieux déjà construits et les composantes que l'on veut préserver. *« La pandémie doit surtout pousser à repenser ses habitudes de vie en milieu urbain ainsi que l'aménagement des espaces publics pour les rendre plus attrayants et cohérents avec les mesures de santé publique en temps de crise sanitaire »* selon Raphaël Fischler, Doyen de la Faculté d'aménagement de l'UDM et Sylvain Gariépy président de l'Ordre des urbanistes du Québec.[9]

7 La Presse canadienne (13 février 2020) La population du Canada de plus en plus urbaine en raison de l'immigration
8 Incluant la décontamination, la démolition, la restauration et la conservation du patrimoine, etc.
9 Le Devoir (14 avril 2020) Les atouts de la ville mis à mal par la pandémie

S’inspirer de projets européens : les pour et les contre

Tant dans les médias que chez les participants de divers processus de concertation, nous observons une forte tendance à prendre en exemple des projets urbains européens. Bien que ceux-ci puissent être inspirants et certaines initiatives reproductibles, il nous importe de rappeler que le contexte européen est à bien des égards fort différent du nôtre. Les réalités sont divergentes sur plusieurs plans, soit en termes d’historique de développement, de densité de population dans les hypercentres (soit les centres-villes) et du pouvoir politique et économique détenu par villes et les régions. En ce sens, le développement immobilier au Québec, mené la plupart du temps par le secteur privé, peut difficilement être comparé avec les grandes démarches européennes.

Dans bon nombre de cas étudiés en sol européen, les divers paliers gouvernementaux sont étroitement impliqués dans les opérations immobilières. Très souvent propriétaires et maîtres d’œuvre, ceux-ci investissent massivement dans la planification et la gestion des projets urbains, puis dans les équipements de transports collectifs et locaux assurant ainsi une mixité et une desserte optimale. Ces dernières n’ont pas nécessairement la viabilité économique comme premier enjeu et peuvent même supporter des investissements connexes plus importants pour répondre à d’autres objectifs, de santé publique ou de culture, par exemple. Les projets européens reposent aussi sur un modèle de financement des municipalités, des services et des programmes complètement différents de ceux du Québec et d’Amérique du Nord. Aussi inspirants qu’ils puissent être, une grande part des projets immobiliers européens sont très difficiles, voire impossibles, à reproduire ici.

Malgré un ensemble de paramètres qui diffèrent (notamment en terme de financement) et les enjeux d’insertion au sein de tissus urbains plus anciens que l’on retrouve généralement en Europe, on constate néanmoins que les autorités européennes acceptent désormais d’intégrer des bâtiments de plus grande hauteur dans les projets de redéveloppement urbains. Que ce soit en raison de la rareté foncière dans les centres, dans le but d’assurer un usage optimal des ressources et équipements, ou bien dans l’optique d’accueillir une grande croissance démographique, on voit les tours se multiplier dans le paysage de grandes villes d’Europe, et ce, au cœur de divers pôles, tant anciens que nouveaux. On remarque un retour simultané des tours résidentielles en Europe, notamment à Rotterdam, Barcelone, Milan, Francfort, Malmö, Londres et Marseille. À ce titre, les exemples d’Hambourg (présentés à la fiche 2 de la section 4 du présent document) et de Lyon ci-dessous sont éloquents en la matière. Loin de servir strictement à l’habitat social comme ce fut le cas dans l’urgence de loger de l’après-guerre jusque dans les années soixante, les logements en hauteur sont désormais offerts à tous et offrent des avantages notoires, notamment en termes d’accessibilité universelle, d’ensoleillement et de dégagement des vues.

Source : Vergély Architectes

Projet Ydéal, un des divers projets à usages mixtes s’inscrivant dans la requalifications du secteur industriel Confluence (2è arr. de Lyon) visant à doubler la capacité d’accueil de son centre-ville.

Ce projet d’ensemble prévoit : « *Logements pour tous, bureaux, équipements et espaces publics... Sa conception préserve l’identité industrielle du sud de la Presqu’île et l’adapte au réchauffement climatique* ».

Source : www.lyon-confluence.fr/fr/ydeal-une-nouvelle-nature-de-ville#gallery-paragraph-id-1202-1 et www.lyon-confluence.fr/fr/lyon-confluence-un-projet-urbain-dexception

2. Les enjeux spécifiques au secteur Bridge-Bonaventure et à la Pointe-du-Moulin

2.1 UNE LOCALISATION EXCEPTIONNELLE

Par sa localisation portuaire et centrale, ce site n'est pas un territoire comme les autres et devrait être traité avec toute l'attention qu'il mérite. Il ne s'agit pas d'un simple territoire de potentielle expansion pour Pointe-Saint-Charles, mais aussi d'un secteur unique à la croisée du Vieux-Montréal, du centre-ville, des installations portuaires et du bassin Peel, à l'embouchure du canal de Lachine et aux abords du fleuve Saint-Laurent. Comme illustré sur la carte ci-après, il comporte également plusieurs sous-secteurs, soit : le bassin Wellington, la Pointe-du-Moulin, le quai Bickerdike, puis le parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

À propos des rives, la Ville énonce dans son Projet de Ville la volonté de : *« Créer, aménager et mettre en valeur des lieux de contact avec les rives, les cours d'eau et les iles montréalaises[10]»*. Les propriétaires du secteur croient que le secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin constituent des lieux exceptionnels pour démontrer concrètement comment peut se déployer cette volonté de renouer avec notre insularité et de mettre en œuvre cette vision riveraine plus globale.

L'arrimage du redéveloppement de ce secteur avec les canaux, les bassins et le fleuve au sein d'un corridor riverain cohérent et connecté entre le Vieux-Montréal, le Vieux-Port, le canal de Lachine et le bassin Peel, ainsi que l'esplanade linéaire prévue depuis le pont Samuel-De Champlain, seront des éléments essentiels de la mise en valeur du secteur et de notre histoire.

10 Ville de Montréal (2021) Projet de ville

Source : OCPM

Secteur Bridge-Bonaventure et ses sous-secteurs et la Pointe-du-Moulin

2.2 LA PROXIMITÉ ET LA COMPLÉMENTARITÉ DU CENTRE-VILLE

Comme évoqué auparavant, la pandémie a donné plusieurs coups durs à nos villes et à notre économie. Proactive, la Ville de Montréal a énoncé rapidement sa volonté et sa stratégie de relance, particulièrement pour son centre-ville. Ces efforts appréciables pour le plus gros pôle d'emplois au Québec aussi déstabilisé par les divers chantiers dans les axes McGill College et Sainte-Catherine sont les bienvenus. Toutefois, les actions concrètes doivent aussi englober les quartiers adjacents au centre-ville, car sa vitalité est aussi associée au dynamisme des autres secteurs centraux, et plus largement à la vitalité des divers pôles d'emplois et d'innovation qui lui sont complémentaires.

Par leur localisation et la taille des espaces qui y sont disponibles, le secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin font partie des secteurs à fort potentiel qui peuvent jouer ce rôle de soutien à la relance économique et au dynamisme du centre-ville, si les actions clés y sont menées. Tout d'abord, il est prévu que plusieurs activités existantes dans le secteur, telles que les activités industrielles et portuaires soient maintenues. La présence des artisans établis dans le quartier sera également soutenue mise en valeur par la création du Quartier des artisans.

Une autre action clé pour le secteur qui pourrait avoir une portée encore plus grande est la création d'un pôle d'innovation dédié à la recherche et au développement de technologies vertes. Les entreprises et les organismes pourront y partager des connaissances, expérimenter et mettre en oeuvre de nouvelles idées et technologies. En s'associant au centre-ville, la zone d'innovation Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin axée sur la recherche et le développement engendrera et alimentera d'autres zones d'innovations sur l'île ou ailleurs, dont l'antenne prévue à l'est sera vouée à des activités plus lourdes.

En plus d'être attrayante pour des entreprises qui revoient leur ancrage dans la ville et souhaitent collaborer ou innover au sein de pôles, cette nouvelle source d'emplois dans le secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin sera tout aussi bénéfique pour ses futurs résidents et travailleurs. Les secteurs adjacents au centre-ville, mais à courte distance de celui-ci présentent notamment un attrait pour beaucoup d'entreprises en termes de loyers plus abordables, par exemple Saint-Henri, le Mile-Ex et le Technopôle Angus.

Source : Ville de Montréal

Vue vers le secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin, depuis l'extrémité du boul. Robert-Bourassa

2.3 UNE HISTOIRE D'INNOVATIONS INSPIRANTES

Localisés à la confluence du fleuve et du canal de Lachine, à proximité du port de Montréal, le secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin deviennent la plaque tournante des marchandises, des exportations canadiennes, ainsi que d'autres activités industrielles à la fine pointe de la technologie (canaux hydrauliques). Ce territoire a été le lieu de diverses innovations effectuées au fil du temps, puis son dynamisme fera l'envie de tout le Canada jusqu'en 1959.

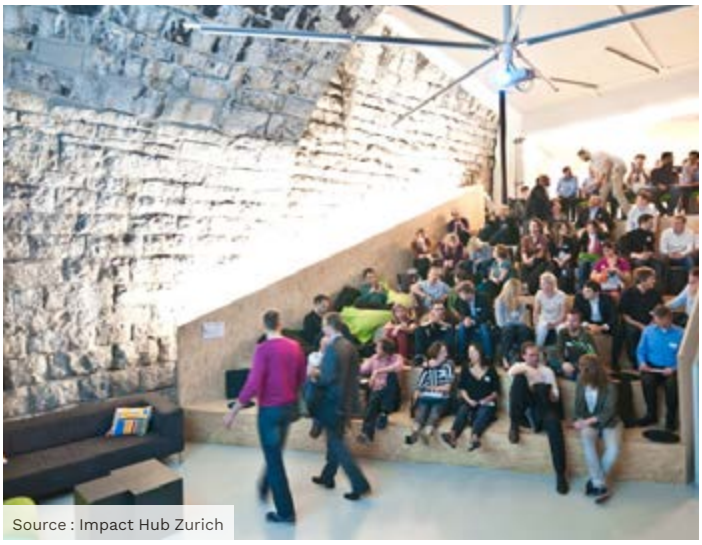
Ainsi situés entre le lieu historique national du Canal-de-Lachine et l'arrondissement historique du Vieux-Montréal (qui inclut le Vieux-Port), le secteur du bassin Peel et son prolongement, soit la Pointe-du-Moulin, sont au cœur de deux vastes composantes industrielles de valeur patrimoniale très importante. Considérant cela, son redéveloppement doit soutenir la restauration, la conservation et la mise en valeur de ce riche patrimoine, puis de générer les ressources financières nécessaires à cette fin.

Afin d'assurer une pérennité des investissements, le redéveloppement du secteur doit aussi considérer le mouvement de délocalisation des emplois industriels vers la périphérie qui prend son cours depuis 40 ans et qui a libéré plusieurs espaces. Les secteurs en dévitalisation économique voient leurs industries se relocaliser en banlieue ou à l'étranger (Ex: Lumenpulse ou Artissimo), c'est le cas dans la majorité des pôles industriels plus anciens. Tout en soutenant les entreprises et les travailleurs toujours actifs dans ce secteur, il y a donc lieu de diversifier les activités, d'encourager le développement d'une économie plus polyvalente et innovante, orientée vers l'avenir.

Pour accueillir les nouvelles entreprises et soutenir une diversification des activités, il nous faudra cependant tenir compte du fait que bon nombres de bâtiments ou locaux industriels du secteur ne sont plus adaptés aux besoins contemporains des entreprises. Il faudra également considérer l'important passif environnemental laissé par les industries présentes auparavant, et notamment décontaminer les sols, prévoir la gestion mutualisée des eaux de ruissellement et de drainage (vue la relation au canal et aux bassins) et s'adapter à la présence de certaines contraintes comme les équipements souterrains qui longent le bassin Peel jusqu'au pont Wellington ou les voies ferrées qui ceinturent le secteur.

Source : Musée de l'ingéniosité J.Armand Bombardier

Source : Impact Hub Westminster


Source : Impact Hub Zurich

Divers exemples démontrent que l'implantation de zones d'innovation arrimées à des institutions de recherche (universitaires ou autres) peut fortement redynamiser les quartiers existants et favoriser la création de milieux résilients, modernes et aménagés pour tous. En effet, il est souhaité que l'ajout d'activités liées à l'innovation en matière de technologies propres engendre un cycle vertueux dans le secteur, puis que la dimension écologique fasse partie de son ADN, attirant ainsi les entreprises, organismes et travailleurs soucieux de réduire leur impact environnemental et plus largement celui de notre société. Le choix d'un tel type de pôle d'innovation induit donc des choix urbains différents, notamment au niveau de la qualité des espaces verts et des équipements et des réseaux soutenant la mobilité active, entre autres. Des milieux de vie de qualité pourront être créés pour bénéficier à tous.

Le secteur de Kendall Square à Cambridge au Massachusetts (voir fiche 1) est un exemple éloquent de la synergie qu'il peut y avoir entre différents pôles d'innovation, lesquels concentrent et mettent en relation de nombreux organismes privés et publics et favorisent le redéveloppement d'un quartier central de façon dense et saine. Tout comme l'important pôle d'innovation de Cambridge, le secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin bénéficie déjà de la proximité de quatre universités engagées dans la recherche relative aux innovations technologiques, lesquelles pourront contribuer à des recherches complémentaires et au développement des technologies propres et écoresponsables au sein du nouveau pôle.

Par ailleurs, un pôle permettant de concentrer un ensemble d'acteurs privés, publics et institutionnels constitue aussi un atout local, car il offrira un ensemble d'opportunités d'emplois, que ce soit des emplois de bureau, de commerces ou de services de proximité qui y seront implantés. La présence de cette masse de travailleurs contribuera aussi à soutenir les entreprises et les artisans déjà présents dans le secteur.

Dans cette optique, le rôle et l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin et sa requalification doivent être perçus comme de potentielles contributions à l'écosystème local, mais doivent aussi l'être à l'échelle métropolitaine.

LA VALLÉE DE LA CHIMIE DE LYON : UN EXEMPLE DE DIVERSITÉ ET COMPLÉMENTARITÉ DES PÔLES D'INNOVATION

GRANDLYON la métropole

Plus qu'un projet industriel, la Vallée de la chimie est une stratégie économique et environnementale axée sur l'innovation qu'a adopté la collectivité du Grand Lyon afin de requalifier et redynamiser un ensemble de friches, mais également faciliter la cohabitation des usages industriels avec les secteurs habités. Malgré le lourd passif environnemental associé à de tels activités industrielles, les nouvelles initiatives entourant la Vallée de la chimie sont exemplaires à plus d'un point de vue.

Source : Ville de Lyon

En effet, cette stratégie repose notamment sur un soutien de la recherche dans les institutions et laboratoires (privés et publics) et implique une multitude d'instances publiques et d'entreprises. Au sein de cet écosystème d'innovation, les énergies des divers acteurs sont déployées à travers un réseau de pôles complémentaires qui collaborant entre eux. Les pôles créés prennent en compte les spécificités territoriales de chaque portion du Grand Lyon. Ceux-ci sont aussi arrimés à un réseau national assurant une compétitivité globale du territoire français (et évitant notamment les doublons d'un territoire à l'autre).

Cette stratégie économique et industrielle a aussi des incidences bénéfiques en matière de développement et renouvellement urbain puisqu'elle motive la métamorphose de divers secteurs urbains de façon à assurer une meilleure harmonie entre les activités sur le territoire. Ces transformations urbaines justifient aussi le redéploiement des transports collectifs structurants pour mieux desservir les secteurs en redéveloppement , notamment dans le secteur Confluence/Perrache auparavant mal desservis. Plusieurs projets industriels permettent aussi de ramener la nature en ville.

2.4 UNE PLAQUE TOURNANTE DES TRANSPORTS

Le canal de Lachine permet dès 1825 d'éviter l'importante limite de navigation que constituent les rapides de Lachine. Il fut sans contredit un élément crucial à l'origine de l'essor industriel du Canada et de la Ville de Montréal. En matière d'innovation, plusieurs entités publiques et organismes de recherches à ses abords investissent de façon majeure dans la recherche et le développement en lien avec le transport collectif et l'électrification. Le secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin pourrait accueillir des entreprises, des organismes et des pôles voués au développement de technologies d'avenir. Par exemple, l'état australien du New South Wales investit massivement dans la création d'un pôle d'innovation situé en milieu portuaire, le secteur Darling Harbour de Sydney (voir fiche 4 de la section 4).

Toujours dans une optique de favoriser la mobilité durable, de limiter les emprises routières et d'optimiser les retombées positives du développement, le secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin devrait être desservi par un mode de transport collectif structurant comme le REM, dont le tracé traverse déjà. En plus de réduire au minimum les espaces de stationnement et la circulation, une telle desserte permettrait de traiter le secteur comme une nouvelle aire de *transit oriented development* (TOD), soit en articulant le développement autour d'un réseau de mobilité active à échelle humaine. Ce nouveau pôle pourrait alors accueillir une offre de nouveaux logements de typologies variées accessibles à tous les profils socio-économiques (notamment pour les familles) ainsi qu'un éventail de commerces et de services de proximité.

Source : Musée McCord

Pont Wellington lors de sa mise en place.

Source : Parcs Canada

Par ailleurs, l'implantation d'une station de REM dans le secteur serait aussi bénéfique pour les habitants et travailleurs des secteurs voisins, comme le faubourg aux Récollets, la cité du Multimédia, ainsi que Griffintown dont le redéveloppement et la densification avancent à grands pas. Alors que les portions nord du faubourg aux Récollets et de Griffintown bénéficient de la proximité des stations de métro de la ligne orange, les portions plus au sud de ces quartiers n'ont pas cette desserte stratégique qui leur permettrait d'atteindre leur plein potentiel. Ce manque de desserte en transport collectif justifie l'utilisation de l'automobile et le maintien de vastes aires de stationnement dans ces sous-secteurs. Ces besoins seraient sérieusement amoindris par l'ajout d'une nouvelle station.

Soulignons finalement que ces quartiers sont aussi aux abords de l'entrée de ville la plus directe vers le cœur de la métropole et son centre des affaires, un traitement s'impose pour soutenir leur vitalité, contribuer à l'image de la métropole tout en participant à la qualité de vie de ses travailleurs et de ses résidents. Le développement longeant cette entrée de ville représente une vitrine pour la métropole qui se doit de refléter l'image que nous souhaitons collectivement pour son avenir, soit une métropole dynamique, avant-gardiste, innovante et résiliente, puis de l'orienter vers le renouvellement de notre économie et un assainissement des technologies dont nous faisons l'usage et la promotion.

2.5 UN PATRIMOINE RICHE

Différentes études ont été réalisées concernant le patrimoine du secteur. Outre les bassins et les canaux eux-mêmes qui possèdent une valeur incontestable, il est prévu de dégager et de décontaminer l'ancien bassin Wellington. Les diverses infrastructures ferroviaires ainsi que le Pont Victoria demeureront évidemment présents dans le paysage.

En ce qui a trait aux bâtiments industriels, témoins particulièrement éloquents de l'histoire du lieu, les divers éléments à préserver et à mettre en valeur seront confirmés avec la Ville en s'appuyant sur l'énoncé patrimonial en cours d'élaboration pour le secteur. Par exemple, il est certain que le Silo no. 5, la station de pompage Riverside, l'ancienne caserne de pompier no. 21, puis le bureau de l'ancienne douane sur la rue Bridge sont des composantes à préserver et que ces bâtiments comme les espaces adjacents devraient être mis en valeur. Le respect et la mise en valeur de ces lieux permettra aussi de contribuer à « reconnaître et protéger le patrimoine vivant du secteur ».[11] Ce secteur offre aussi des vues exceptionnelles vers le fleuve, les ponts, le havre, le Mont Royal et le Vieux-Montréal. Le Silo no. 5 et l'enseigne de Five Roses ne sont que quelques éléments clés du paysage urbain montréalais.

Il est temps de redonner à tous les citoyens un accès à ce secteur important de notre histoire. La programmation sur ces sites incluant l'agriculture urbaine, le marché, l'Ambassade Autochtone, le Musée Pointe-à-Callière et le Quartier des artisans participeront aussi à en faire des lieux animés et attrayants qui contribueront à notre fierté collective.

11 Parcs Canada (2019) Mémoire présenté à l'OCPM - Secteur Bridge-Bonaventure

Source : Parcs Canada

Source : Société immobilière du Canada

Source : OCPM

Source : OCPM

Source : OCPM

Source : Centre d'histoire de Montréal

Source : OCPM

Source : OCPM

3. Diversité des activités et principes d'aménagement pour les nouveaux quartiers

3.1 UNE MOBILITÉ DURABLE, UNIVERSELLE ET SÉCURITAIRE

Il n'est pas toujours aisé de départager les enjeux à prioriser dans un contexte aussi complexe que celui d'aujourd'hui. Toutefois, tel qu'évoqué précédemment, certaines approches urbanistiques permettent heureusement de répondre à divers enjeux et à plusieurs échelles.

C'est exactement ce que vise le PMAD depuis 2012 et c'est d'ailleurs les principes dont font la promotion notamment les villes de Paris, de Portland et de Melbourne dans leurs programmes respectifs de *« Ville du quart d'heure »* et du *« Quartier 20 minutes »*[12] qui passent par la mise en place de diverses conditions permettant de créer ou de consolider des quartiers pour en faire des milieux résilients, écoresponsables et dynamiques. L'illustration ci-dessous résume ces principes applicables à l'échelle locale (et multipliable à plus grande échelle), reposant essentiellement sur une mixité et densité suffisante permettant de donner accès à des ressources, des services de proximité et des équipements communautaires (scolaires, culturels, sportifs et de santé notamment) dans un rayon de marche ou de vélo de 15 à 20 minutes, ou par transport collectif pour les activités d'emplois ou les déplacements plus ponctuels.

Source originale : Victoria State Government (2022) 20-minute neighbourhoods

Illustration des principes du « Quartier 20 minutes »

12 Une étude de cas en annexe du document Décoder la densité, publié en ligne par la Ville de Montréal présente plus en détail le concept de chrono-urbanisme ainsi que le détail des approches de Paris, Melbourne et Sydney (page 3-15) : [https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/vdm_decoderdensite_urbanisme_mobilite.pdf] - aussi disponible en annexe de ce document)

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 en favorisant de façon maximale la mobilité durable, universelle et sécuritaire, tant pour les déplacements locaux qu'à plus grande échelle. De nos jours, une stratégie de mobilité crédible, à l'échelle d'une ville, d'un quartier ou d'un sous-secteur ne peut plus tabler principalement sur les enjeux véhiculaires en traitant les autres formes de mobilité de façon marginale. À ce titre, il est très préoccupant que l'étude de mobilité réalisée pour la Ville de Montréal ne repose que sur des scénarios d'accès au pont Victoria et de raccordement à l'autoroute Bonaventure. La stratégie de mobilité du secteur doit possiblement inclure des stratégies de déviation de certains véhicules, mais comme le confirme cette étude, celui-ci ne suffit pas, car cette déviation ne permet pas de répondre aux problèmes de congestion actuels et futurs.

Cette étude repose également sur l'hypothèse d'un transfert modal vers le transport collectif de l'ordre de 30 %, et ce, sans station REM ou tout autre accès à un mode de transport collectif lourd. On remarque que la grande majorité du territoire du secteur soit le secteur Centre-Ville périphérique, se situe dans un rayon de l'ordre de 500 m de marche de stations des lignes verte et orange du métro. Or, le secteur de Bride-Bonaventure se situe à plus de 1,7 km de la station REM Bernard-Landry. Un tel éloignement représente une marche de 25 minutes et rend donc très peu probable le transfert modal projeté par la Ville. De plus, malgré ce taux de transfert modal très optimiste et impossible à atteindre en l'absence d'un accès à un mode de transport collectif lourd, les niveaux de service de plusieurs intersections seraient médiocres.

Afin de permettre au secteur d'atteindre son plein potentiel, il nous faut pallier aux problèmes actuels de congestion et favoriser un transfert modal de l'automobile vers le transport collectif pour enrayer les futurs problèmes. La stratégie de mobilité pour le secteur doit donc viser la réduction à la source de toute nouvelle génération de déplacements automobiles en prévoyant une nouvelle station REM dans le secteur et en arrimant celui-ci au réseau de transport collectif et à un réseau actif extensif.

D'après Christian Savard, directeur général de l'organisme Vivre en ville *« la présence d'une station du REM au sud du canal de Lachine est souhaitable pour désenclaver ce quartier à fort potentiel. Pour justifier cette éventuelle gare, il faudra toutefois accepter une certaine densité autour de la gare »*, reconnaît-il.[13]

Les raisons pour cela sont diverses. Un accès aux transports collectifs structurants associé à un réseau actif de qualité, convivial, sécuritaire et conçu en fonction de nos conditions climatiques permet de connecter aisément et rapidement à l'ensemble de la ville et de ses ressources. Cet accès enraye en amont les enjeux de mobilité physique et sociale, car il permet de vivre sans posséder et utiliser une automobile au quotidien.

Carte du tracé du REM dans le secteur (CDPQ Infra)

13 La Presse+ (27 janvier 2022) Quel avenir pour le bassin Peel ?

Une desserte structurante permet aussi de limiter l'empreinte en surface dédiée aux automobiles en éliminant ou réduisant radicalement les stationnements dans l'espace privé et sur rue. Complémentairement, le partage et la mutualisation des stationnements, la réservation d'espaces pour les véhicules d'autopartage encourageant aussi des pratiques plus durables dans le secteur et libèrent également des aires urbaines qui peuvent aisément être utilisées à d'autres fins. Les espaces libérés peuvent alors être occupés par des corridors voués aux déplacements actifs plus généreux et confortables, aux parcs, aux équipements collectifs et espaces d'interprétation du patrimoine et du paysage local, etc.

En plus de cette connexion plus structurante dans l'axe nord-sud, des services de transports collectifs efficaces dans l'axe est-ouest seraient aussi appréciables tant pour les résidents que pour les visiteurs.

Dans cet esprit, le redéveloppement de l'ensemble du quartier doit se faire en prévoyant un espace accru pour les piétons et les cyclistes par rapport au réseau « standard », une nouvelle trame urbaine plus fine et une perméabilité des îlots (par des passages piétonniers) afin de créer un réseau viaire priorisant réellement les déplacements actifs. La connectivité optimale du quartier doit aussi inclure les liens actifs vers les différents sous-secteurs (parfois contraints par les équipements ferroviaires ou routiers) et vers les secteurs voisins qui doivent impérativement être consolidés. Tel que mentionné auparavant, les connexions sécuritaires et fluides avec l'esplanade des ponts (entre le pont Victoria et le pont Samuel-De Champlain), vers le Vieux-Montréal et vers le parc Jean-Drapeau seront des composantes importantes de mobilité active et récréotouristique.

Afin qu'ils soient inclusifs, la conception des espaces urbains, commerciaux et des services localisés aux rez-de-chaussée des bâtiments devra être faite en appliquant les paramètres d'accessibilité universelle.

Source : We Love Cycling

Pont Cyclable et quais à Copenhague, Danemark

Source : Claude Cormier + Associés

Place D'Youville et son design fort esthétique et ultra perméable

Source : Le journal Métro

Piétonnisation estivale, une approche conviviale et appréciée par tous pendant les périodes de fort achalandage

3.2 LA RELATION AU FLEUVE, AU CANAL ET AUX BASSINS

En raison de son emplacement unique au croisement du canal de Lachine et du bassin Peel, mais aussi du fait qu'une large portion se situe en rive du fleuve, le développement du secteur doit faciliter un accès avec ces composantes incontournables et de mettre en évidence et en valeur l'insularité de la Ville. Réfléchir à l'aménagement des berges, des abords des bassins et canaux est aussi une opportunité d'engager la discussion avec le public en matière d'accès à l'eau, incluant la baignade et les activités nautiques.

Les investissements pour l'aménagement et la mise en valeur prévus dans le secteur participeront à souligner l'importance des cours d'eaux et canaux dans l'histoire de Montréal et reconnaître la valeur du patrimoine industriel associé. Ils amélioreront par le fait même l'attractivité du secteur. Ces composantes complémentaires seront bien évidemment planifiées de façon cohérente et intégrée avec les autres composantes du secteur.

Tel qu'évoqué à la section 2.1, l'arrimage du secteur avec les corridors riverains sous forme d'un tout cohérent, notamment en reliant le pont Samuel-De Champlain, le Vieux-Port, le canal de Lachine et le bassin Peel est un élément incontournable pour la mise en valeur du secteur. Cette approche mettra en évidence le rôle de ces composantes clés dans notre histoire collective, rétablira un lien avec le fleuve, puis contribuera à maintenir une fierté aux citoyens de l'île en lien avec ce patrimoine.

Aménagements prévus pour la réappropriation des berges dans un contexte de requalification, à Portland (Oregon).

Aménagements prévus au Lakeview Village community, Mississauga

Aménagement ludiques de la promenades Bonaventure

3.3 DESIGN URBAIN ET ARCHITECTURE ÉCORESPONSABLES

Que ce soit à l'échelle du secteur ou des bâtiments, les propriétaires impliqués dans le redéveloppement du milieu souhaitent que l'approche écologique de la zone d'innovation en technologies propres deviendra la signature de l'ensemble du secteur.

Afin d'y offrir une meilleure qualité de vie, puis dans le but d'encourager les déplacements actifs, tout le secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin doit être aménagé en misant sur des espaces urbains privés et publics de haute qualité. La conception des rues, des corridors et des sentiers piétonniers ainsi que des parcours cyclables devront viser à créer des lieux conviviaux et attrayants afin de favoriser des déplacements fluides et sécuritaires pour les résidents, incluant les familles. En plus de basilaires à échelle humaine et d'une architecture soignée, la proportion importante d'espaces voués à la mobilité active ainsi que la qualité du design et du mobilier urbain encourageront la fréquentation du secteur, qu'on y vive ou non. Parmi les interventions clés qui en feront un lieu de résidence et d'emploi de choix pour les piétons et les cyclistes sont l'atténuation des barrières physiques avec les secteurs adjacents, l'arrimage avec les pistes existantes bordant le canal de Lachine, puis la bonification de l'offre de stationnement pour vélos.

L'implantation de modes de gestion optimale des eaux de surface (PGO) par des systèmes végétalisés et durables ainsi que l'inclusion d'autres composantes végétales, notamment verticales, seront étudiées. La mise en place de systèmes de bouclage ou de partage de chaleur pourraient aussi être explorés. Outre le partage et la mutualisation de divers espaces, les projets immobiliers tendront ainsi vers la carboneutralité à travers l'intégration de mesures en matière d'efficacité énergétique. Il est également prévu d'intégrer des équipements qui sauront encourager des pratiques plus durables au quotidien, incluant la gestion des matières résiduelles.

Source : Origine Habitation

Végétation insérée en façade d'un projet résidentiel de Verdun

Source : Fahey et Associés

Mur végétal sur l'ancienne usine Evergreen Brickworks, Toronto

Source : Civiliti

Aires de rétention près des Bassins du Havre (Conception Civiliti)

Source : Civiliti

Aires de rétention et de gestion optimale des eaux de surfaces près des Bassins du Havre (Conception Civiliti)

3.4 ESPACES PUBLICS ET OUVERTS

Les parcs, divers espaces publics et espaces riverains seront aménagés pour offrir des expériences et des activités extérieures aussi diverses qu'agréables. En complément, les espaces extérieurs privés seront ouverts à tous, décloisonnés pour permettre la multiplication des parcours piétonniers et ainsi créer des milieux de vie plus conviviaux et inclusifs.

Pour le confort des usagers comme la réduction radicale des îlots de chaleur, un verdissement important des espaces extérieurs sera privilégié. La riche biodiversité du nouvel écosystème créé réconciliera le secteur avec le milieu naturel et contribuera à renforcer le corridor écologique le long du canal.

Source : www.chicagomag.com

Cour intérieure ouverte à tous, projets Riverland et Southbank, secteur South Loop de Chicago

Source : Pinterest

Espace vert et connexions piétonnières vers la East River, Brookyn, NY

Photo de Michael Feser : https://divisare.com

Cour intérieure d'un complexe résidentiel offrant intimité, espaces paysagers invitants

Source : Urban Toronto

Quai de Toronto, réaménagé et généreusement planté.

Par ailleurs, les structures industrielles (abandonnées ou encore en fonction) aujourd'hui perçues comme hétéroclites pourraient faire partie intégrante de la requalification urbaine du secteur et participeraient ainsi à préserver des ancrages du passé. Ceux-ci pourraient être des composantes clés de l'identité du secteur si elles sont savamment combinées à la vision contemporaine souhaitée par divers acteurs dans le renouveau de ce secteur névralgique.

Source : Sasaki

Structure industrielle préservée et intégrée au paysage urbain, Zidell Yards Master Plan, Portland Oregon

Source : Sasaki

Zidell Yards Master Plan, Portland Oregon

Source : Arch Daily

Vue paysagée vers la Hudson River depuis le High-Line, un exemple éloquent de projet de réemploi et mise en valeur d'infrastructures rendu possible grâce à la densité urbaine.

3.5 INNOVER POUR LA MIXITÉ SOCIALE ET LES ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

Les propriétaires impliqués dans le redéveloppement du secteur planifient des projets qui sauront répondre aux besoins des populations de tous les niveaux de revenus. Il est prévu d'inclure de l'habitation pour les familles, ainsi que des logements sociaux.

Concernant l'habitat social, il est pertinent de reconsidérer certains paramètres trop souvent considérés comme indiscutables. Dans un contexte fort différent de ce qui a précédé (en terme environnemental notamment), nous avons le devoir de rester ouverts aux nouvelles approches et souhaitons que l'innovation ne soit pas simplement une marque de commerce, mais bien inscrite dans toutes les fibres de ce vaste projet de requalification et redéveloppement urbain.

Si certaines grandes opérations immobilières de logements sociaux ont été décriées par le passé, il est important de noter que ces sites ont beaucoup changé depuis. Certes, l'isolement et la trop grande concentration de logements sociaux, l'insuffisance de services de proximité engendrent divers problèmes que personne ne souhaite. Toutefois, il suffit de visiter les Habitations Jeanne-Mance aujourd'hui pour réaliser qu'avec les espaces urbains aménagés de façon conviviale, les parcs, équipements sportifs, jardins et nombreuses murales ce milieu résidentiel est désormais exemplaire en termes de vitalité et d'animation. Ainsi, avec les interventions et aménagements complets, densité et habitat social ne forment plus nécessairement des conditions de vies intenables que l'on avait à l'époque où l'asphalte et les voitures dominaient dans le paysage.

Source : Olivier Bousquet

Les habitations Jeanne-Mance aujourd'hui, vue du boulevard de Maisonneuve

Source : Corporation d'habitation Jeanne-Mance

Planification soignée de la Chaire en paysage et environnement de Université de Montréal ayant redonné vie aux pourtours des habitations Jeanne-Mance

3.6 GESTION DES NUISANCES

Finalement, la gestion des nuisances ambiantes (vents, bruit, vibrations, etc.) sera aussi considérée dans la répartition des usages proposés ainsi que la conception des espaces. On observe d'ailleurs à plusieurs endroits dans le monde une rénovation intéressante des grands complexes d'habitat social et la construction de nouvelles tours pour l'habitat social (voir l'exemple de Milan, p. 29). La qualité des bâtiments et des logements, ainsi que des espaces collectifs offerts jouant pour beaucoup dans la qualité de vie offerte. L'option de jumeler l'habitat social et abordable à des équipements publics, comme les projets de Chicago jumelés à des bibliothèques, est aussi une approche innovante qui gagnerait à être considérée.

Toujours dans une optique de complémentarité des activités et d'accessibilité à tous et de desserte dans un rayon de 15 à 20 minutes, les équipements publics, tels qu'une école, un centre communautaire et sportif pourront être intégrés au projet. Ces composantes, potentiellement rassemblées autour d'un même cœur civique seront assortis d'espaces publics extérieurs polyvalents et attrayants. En ce sens, les développeurs impliqués dans le secteur souhaitent discuter avec les autorités locales afin d'identifier les aménagements, services et investissements publics prioritaires pour ce territoire afin qu'ils soient planifiés conjointement en amont des autres composantes immobilières et ainsi s'assurer la disponibilité des espaces requis, mais aussi une intégration optimale au projet de quartier. En ce sens, leur conception pourra être réalisée en considérant leur faisabilité en mixité verticale et dans une optique de mutualisation optimale des espaces (intérieurs et extérieurs). Des partenariats publics/privés pourront être envisagés pour la planification des besoins en équipements publics ainsi que la réalisation conjointe de ces projets visant, entre autres, la réduction des coûts pour la collectivité.

Cette prévision en amont par les divers acteurs impliqués permettra aussi aux autorités publiques d'effectuer les démarches pour obtenir les ressources financières du gouvernement du Québec (ex.: logement social et abordable, transport en commun, infrastructures routières, décontamination et équipements collectifs) et de réserver les sommes requises aux budgets et leurs programmes d'investissements afin de soutenir la réalisation ou la transformation souhaitée (infrastructures et aménagements publics), en suivant un échéancier arrimé à celui de l'arrivée des nouveaux travailleurs et résidents dans le secteur.

Source : MJMA Architecture & Design

Palm McConnell Aquatic Centre et une petite portion des aires de jeux aménagées autour, Regent Park, Toronto

Source : Chicago Architecture

Illustration de la Northtown Branch Libraryde Chicago Incluant des logements pour aînés (Source : Evergreen Real Estate Group)

Source : New York Times

La bibliothèque de la Petite Italie (Chicago) jumelée aux appartements Taylor Street, des logements sociaux, abordables et au prix du marché, offerts dans un même édifice.

3.7 MIXITÉ D'ACTIVITÉS ET DENSITÉ : DEUX MAILLONS D'UNE MÊME CHAINE

Comme évoqué en abordant la création d'un pôle d'innovation et illustré dans la « rosace » de Melbourne (p.20), la mixité des fonctions, incluant les commerces et les services de proximité, est requise pour répondre aux besoins quotidiens dans un rayon raisonnable et pour offrir une qualité de vie aux occupants. La présence d'équipements collectifs et d'espaces publics de typologies variées sont aussi des composantes clés qui servent d'incitatifs aux déplacements actifs et améliorent la qualité de vie dans un contexte urbain. La cohabitation de ces fonctions est aussi bénéfique à l'animation du milieu de vie, contribuant à assurer la présence de publics et un sentiment de sécurité à toute heure de la journée.

La densité est quant à elle requise pour rendre possibles l'implantation et le maintien d'une véritable mixité de fonctions. Au même titre que la diminution des espaces véhiculaires, elle permet de dégager des espaces afin de mettre en valeur le patrimoine et de créer des espaces collectifs (parcs, plateaux sportifs, etc.). Dans un contexte relativement enclavé et isolé des autres secteurs, la densité est d'autant plus importante puisqu'elle permet de créer et de maintenir une certaine autosuffisance au niveau de l'offre en commerces et en services de proximité. Toutefois, cette autosuffisance dépend de la pérennité des établissements, qui eux dépendront d'une masse critique de clients à proximité pour les soutenir.

Selon Danielle Pilette, professeure associée au département de stratégie, responsabilité sociale et environnementale de l'ESG (UQÀM), il n'est pas opportun que le projet soit entièrement consacré aux habitations à loyer modique. *« L'esprit est d'avoir une mixité sociale »*, dit-elle. Avec le règlement pour une métropole mixte, il est obligatoire de livrer des logements sociaux et abordables. *« En raison de contraintes financières comme la décontamination du terrain, le reste du projet va être relativement cher. »* D'après elle, la Ville de Montréal devra tenir compte de la concurrence de ce qui se construit autour des gares du REM à Brossard. Le bassin Peel doit reprendre, probablement en plus dense et de meilleure qualité, ce qu'on trouve à Brossard.[14]

Source : Yarraville Pop-Up Park

Aménagements saisonniers soutenant l'animation locale

Source : Midway Team

Restaurants, cafés et autres espaces commerciaux au rez-de-chaussée de bâtiments à bureaux et résidentiels, East River, Houston Texas

Source : Kid on the Town

Aire de jeux sur le Pier 25, un des quais requalifié donnant sur la rivière Hudson, NY

14 La Presse+ (27 janvier 2022) Quel avenir pour le bassin Peel ?

Il est important de souligner, afin que cette réflexion et que cette vision proposée soit complète, que la Ville devra éventuellement faire une mise à niveau de la zone au sud de la rue Mill dans le Bassin Wellington ainsi que le parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles, tant en termes des affectations du sol, des densités, puis des connectivités en matière de mobilité active et collective. Plus particulièrement, il faudra se pencher sur l'avenir du quai Bickerdike et de ses abords.

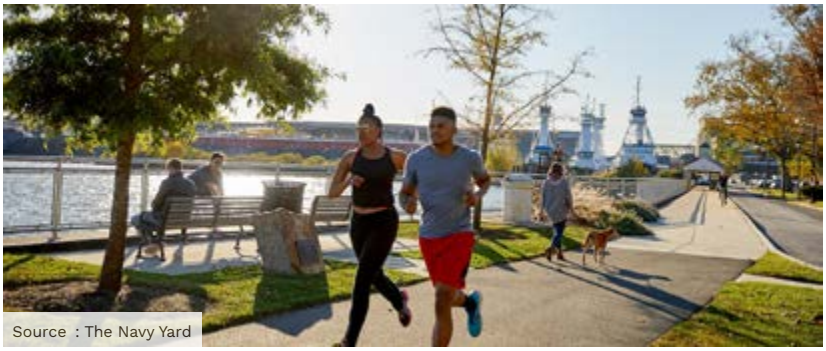
En plus de ces emplois divers qui soutiendront l'accès aux ménages de tous les profils socio-économiques, la densité sera dans ce contexte un élément clé d'une réelle mixité sociale, car une offre accrue en logements sera forcément synonyme d'un plus grand nombre de logements sociaux, abordables et familiaux dans le secteur.

Par ailleurs, la densification de la portion nord-ouest du secteur pourra également contribuer à la consolidation des activités sur la rue Centre, qui met beaucoup de temps à se revitaliser. Une répartition adéquate des usages dans le secteur, notamment aux rez-de-chaussée des axes stratégiques, pourra contribuer à un tel renforcement et à l'animation des rues.

Pour toutes ces raisons, il est nécessaire de faire de ce secteur à la fois un milieu de vie dense, mais aussi d'y prévoir une mixité d'activités incluant des composantes résidentielles et un pôle d'emplois, car c'est le jumelage de ces deux stratégies qui amènera ladite masse critique de clientèle pour soutenir une diversité de commerces et services, leur viabilité et, au bout du compte leur pérennité. Les résidents et les travailleurs de la zone d'innovation participeront conjointement au dynamisme économique local, à l'animation et au soutien des commerces et services locaux, mais aussi à la création d'emplois complémentaires dans les commerces et services locaux. Précisons que c'est l'ajout de composantes résidentielles qui donnera une réelle valeur foncière au milieu.

Dans le domaine culturel, il est aussi prévu d'inclure et soutenir dans le secteur les projets de Quartier des artisans, celui de l'Ambassade autochtone et du Musée Pointe-à-Callière.

Source : Shutterstock


Source : The Navy Yard

Source : Les Bontes

Source : OMA

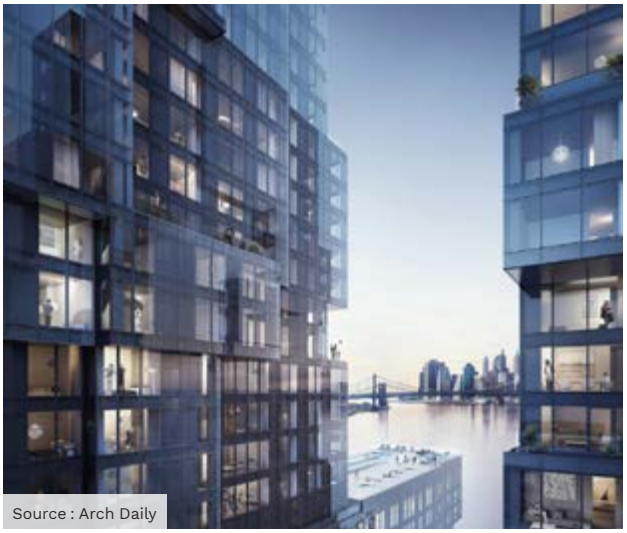
3.8 LA DENSITÉ ET LES HAUTEURS

Outre les différents coûts à absorber dans le projet et mentionnés auparavant, l'offre d'espaces urbains de haute qualité entraîne aussi des coûts significatifs. Afin de rendre possible cette vision inclusive et riche en espaces collectifs, le redéveloppement du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin doit générer des revenus suffisants pour financer ces composantes complémentaires. Une offre généreuse en espaces collectifs, publics ou privés et ouverts à tous ne peut cependant se faire que par une densification en hauteur du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin.

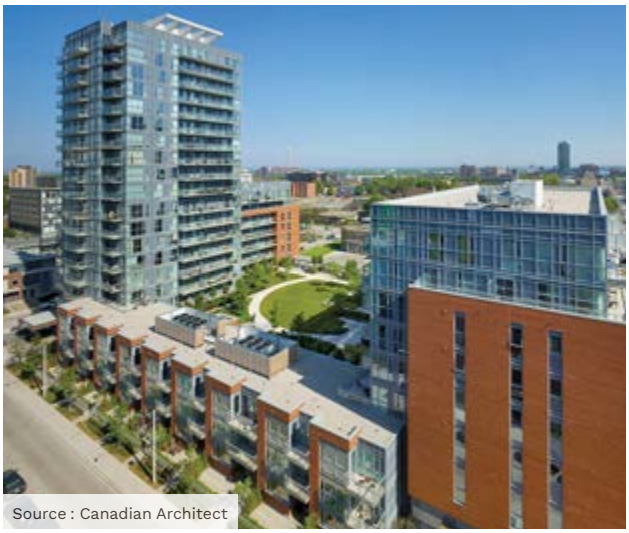
Si la densité urbaine est progressivement apprivoisée par la population, la question des hauteurs demeure souvent très sensible et décriée dans le débat public montréalais, plusieurs projets du passé ayant marqué les esprits. Pourtant, les projets en hauteur, s'ils sont bien conçus et bien intégrés à leur milieu, présentent des atouts incontestables.

La densité urbaine en version compacte (ou plus horizontale) est un héritage de la réalité socio-économique de l'aire industrielle où les terrains n'étaient pas rares, les méthodes de construction peu avancées, les valeurs foncières bien moindre. Malgré l'appartenance des Montréalais pour ce modèle, il faut admettre qu'il est loin d'être parfait ou idéal pour répondre aux besoins et enjeux d'aujourd'hui. Tout d'abord, celui-ci nécessite des réseaux viaires et d'infrastructures extensifs pour rejoindre et desservir un nombre relativement limité de ménages. Par conséquent, ces réseaux occupent de vastes espaces au sol et sont plus coûteux, au prorata des ménages desservis. En termes d'architecture, ils limitent aussi l'ensoleillement potentiel des logements. En utilisant plus de ressources foncières et financières, ce modèle gruge les ressources requises pour offrir l'ensemble des autres composantes que l'on souhaite voir dans nos quartiers et dont la population a réellement besoin. Par le fait même, on limite aussi le nombre de logements sociaux, abordables et familiaux qui pourront y être construits.

Pour préserver cet héritage du passé, nous avons le devoir collectif de saisir les opportunités de requalification urbaine de secteurs comme Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin pour créer de nouveaux quartiers selon un modèle plus dense. En plus de préserver notre patrimoine, nous avons dorénavant la responsabilité de tenir compte de la lutte aux changements climatiques, des effets néfastes de l'étalement urbain et nous devons offrir une réponse à long terme à la crise du logement auquel nous faisons face aujourd'hui, mais aussi de façon récurrente depuis un certain temps.


Source : Arch Daily

Tour prévue aux abords de la East River (New York) et offrant une gradation des hauteurs et des vues exceptionnelles grâce à un basilaire et un volume en surhauteur.


Source : Canadian Architect

Combinaison de différentes typologies résidentielles dans un même bâtiment à Regent Park, Toronto, secteur incluant un fort pourcentage d'habitat social et abordable.

L'introduction de bâtiments en hauteur est donc nécessaire. Sans répliquer la démesure des villes d'Asie, la hauteur peut s'inspirer de modèles plus nuancés et être complémentaire au profil du centre-ville, permettant de réaliser un quartier durable et de plus haute qualité, car elle :

- Libère plus d'espaces pour les parcs, les parcours riverains, les équipements collectifs et culturels (ceci est optimisé si la hauteur est jumelée à une desserte en transport collectif structurante) ;
- Permet de financer l'aménagement d'espaces verts plus généreux qui eux réduisent les surfaces minéralisées ainsi que les impacts environnementaux (îlots de chaleur) et les coûts afférents ;
- Dégage des fonds permettant de décontaminer et libérer tous les terrains du secteur, incluant le bassin Wellington ;
- Permet de construire un nombre plus élevé de logements et donc de mieux répartir et absorber les coûts des services d'utilités publiques et sanitaires (installation, opération et entretien futurs) ;
- Dégage des espaces qui favorisent une préservation de vues et améliorent l'ensoleillement à l'intérieur des bâtiments;
- Dégage des espaces libres pouvant être voués à l'agriculture urbaine adaptée de façon créative à différents contextes et environnements urbains. La culture au sol ou dans les bacs au sol n'étant qu'une façon de faire (consommant beaucoup d'espace). Des systèmes de culture verticaux (dans l'esprit des silos !) et sur les toits doivent être préconisés ;
- Permet de financer la construction de stationnements souterrains plutôt qu'en surface où ils sont source d'îlots de chaleur.

Source : Maître Carré

Le Brickfields intégrant un bâtiment ancien, Griffintown

Source : Arch Daily

Cascina Merleta, tour résidentielle récente dédiée au logement social à Milan.

Source : https://archive.curbed.com

Toits verts, écologiques et contribuant à la qualité des vues

Rappelons que la perception de la densité et des hauteurs, puis la crainte de ceux-ci sont liées en grande partie au contraste ou au raffinement de leur insertion dans le contexte urbain local et global. Dans le cas qui nous occupe, la présence des plans d'eau du bassin Peel et Wellington, du canal de Lachine et la présence des infrastructures ferroviaires qui ceinturent le secteur font en sorte qu'il y aura toujours une distance entre les nouveaux développements et les quartiers voisins existants. La plus grande partie du secteur du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin est localisée à bonne distance des quartiers voisins et son tissu bâti est déjà fortement contrastant, avec ses silos et autres bâtiments et équipements industriels atypiques. Au même titre que ces silos ou Habitat 67, des projets ayant des hauteurs bien réparties et bien dosées permettront de mieux répondre aux besoins en logements, d'inclure un ensemble d'activités complémentaires dont la communauté a besoin et limiteront la pression sur les milieux de vie existants ainsi que leurs résidents.

Les bâtiments dans les secteurs voisins (comme les Bassins du Havre, Griffintown, ceux de la cité du Multimédia, le long du boulevard Robert-Bourassa) atteignent à certains endroits des hauteurs qui dépassent 65 m. Sans rivaliser avec les hauteurs plus importantes du centre-ville (où l'on trouve des hauteurs de 120 à 210 m), il est possible d'envisager dans le secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin des hauteurs ou surhauteurs supérieurs au 65 m, dans la mesure où celles-ci s'inscrivent dans le paysage urbain recherché. Ces bâtiments ou complexes peuvent devenir les marqueurs du 21e siècle tout en contribuant à la nouvelle image de cette porte d'entrée importante de la Ville.

En matière de hauteurs et densités, dans son PPU pour le secteur Lachine-Est qui n'est pas aussi central, la Ville propose des hauteurs de 2 à 12 étages et des coefficients d'occupation du sol (COS) de 0,5 à 5. Dans une entrée de ville en milieu central comme le secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin, il apparait raisonnable de prévoir des paramètres de développement encore plus ambitieux que ceux de Lachine-Est.

Source : Design Boom

Architecture étonnante d'un édifice résidentiel planifié et inséré délicatement entre deux autres bâtiments existants à Quito, Équateur.

Source : Urban Toronto

Tour intégrant un bâtiment patrimonial, Toronto

3.9 GESTION DES NUISANCES

Finalement, la gestion des nuisances ambiantes (vents, bruit, vibrations, etc.) sera aussi considérée dans la répartition des usages proposés ainsi que la conception des espaces urbains et des bâtiments. Ainsi les usages plus sensibles seront tenus à l'écart des autres usages pouvant générer plus de nuisances, tels que les usages industriels plus lourds qui seront préservés dans le quartier. Au même titre que les activités résidentielles, la conception d'une école sera traitée de façon à respecter les niveaux sonores acceptables. Des activités comme celles du Quartier des artisans où un centre communautaire et sportif pourraient prendre place à proximité des activées industrielles pour créer une zone tampon.

Des activités comme celles du Quartier des artisans où un centre communautaire et sportif pourraient prendre place à proximité des activées industrielles pour créer une zone tampon. L'animation du secteur et la nature de ces activités devrait alors aider à atténuer les enjeux de sécurité publique observés dans ce secteur.

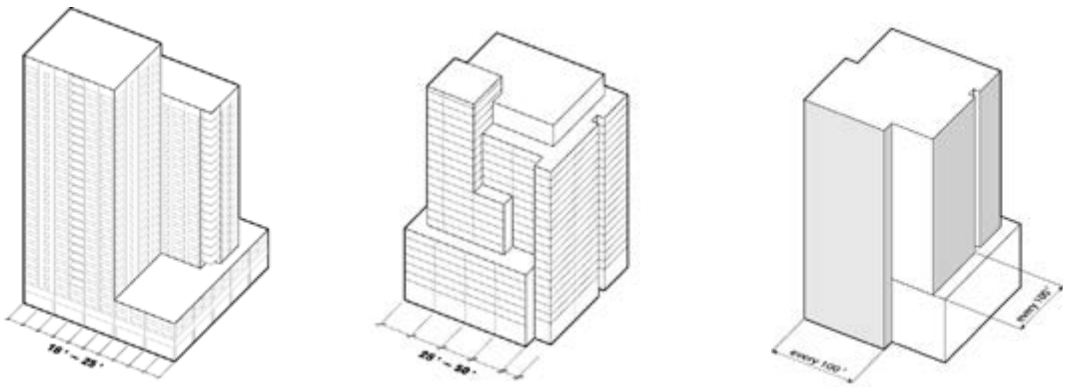
Les différentes sources de nuisances seront identifiées et évaluées grâce à des analyses scientifiques. Les données recueillies et analysées mèneront à la conception et la mise en place de mesures de mitigation pour réduire à la source les nuisances lorsque possible. Les bâtiments et espaces urbains seront aussi conçus en tenant compte de ces nuisances afin d'en limiter leurs effets au maximum.

3.10 UNE RÉGLEMENTATION ET UN ACCOMPAGNEMENT ADAPTÉS À LA VISION

Des balises réglementaires adéquates devront être prévue afin d'autoriser des hauteurs variées, tout en soignant la répartition des volumes et ainsi assurer une intégration des hauteurs. Les arrondissements de la Ville de Montréal gèrent déjà de telles questions par leur réglementation.

Les normes, objectifs et critères à prévoir pourront également traiter du langage architectural à privilégier, des concepts de basilaire et volumes en surhauteur, reconnus pour encadrer et assurer le confort du piéton sur la rue ainsi que dégager des vues et assurer l'ensoleillement dans les édifices et dans les espaces libres. Un cadre réglementaire plus axé sur les dimensions qualitatives (résultats souhaités) serait d'ailleurs un atout notoire pour le secteur, car il laisserait place à l'innovation et à la flexibilité dans la conception et l'analyse des projets.

Cette saine hauteur permettra ainsi de créer un quartier vibrant, convivial qui composera l'image d'une métropole moderne et résolument tourner vers l'avenir. Tout en assumant nos responsabilités face aux changements climatiques et la lutte contre l'étalement urbain, le paysage urbain du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin sera unique, à la hauteur de sa position stratégique dans la métropole



a. Bay widths of 16 to 25 feet for residential uses

a. Bay widths of 25 to 50 feet for commercial and institutional uses

b. Example of a vertical break

Source : Kendall Square Design Guide

Principes de conception des bâtiments en hauteur à privilégier pour le secteur Kendall Square à Cambridge. Pour plus de détails voir la fiche 1 de la section 4 (p. 40).

4. Des exemples à favoriser

Cette dernière section vise à présenter quelques projets urbains inspirants afin d'illustrer comment il est possible de répondre à des enjeux autant à l'échelle globale, métropolitaine que plus locale et humaine et, par le fait même, d'ouvrir de nouveaux horizons pour la redéfinition et requalification du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin en respect de ses caractéristiques historiques et sociales.

Les exemples ont été sélectionnés sur la base de leur succès à regrouper divers objectifs convoités, tel que l'innovation en tant que moteur de renouvellement urbain, l'intégration harmonieuse de composantes patrimoniales, la variété de formes bâties, la verticalité, la mixité d'activité, l'accès aux rives et aux cours d'eau, puis les approches durables en matière de mobilité et de verdissement. Un tableau synthèse présente aussi les composantes essentielles et communes de ces projets urbains. Les projets sélectionnés sont les suivants :

- **Cambridge** – Kendall Square, Green Town Labs et Cambridge Innovation Center
- **Hambourg** – HafenCity
- **Chicago** – Riverwalk et secteur South Loop
- **Sydney** – Darling Harbour & King Street Wharf - Secteur Barangaroo
- **Ottawa** – Plaines LeBreton

Cambridge

Kendall Square, Green Town Lab Boston
et Cambridge Innovation Center

Source : Akamai Technologies

1

Cambridge est reconnue pour ses institutions prestigieuses, soit l'Université Harvard et le *Massachussetts Institute of Technology (MIT)* qui sont toutes les deux parmi les plus réputées au monde. Séparée du centre-ville de Boston par la rivière Charles, Cambridge est également le siège de plusieurs sociétés de haute technologie et de centres de recherche, notamment en informatique, en biotechnologie et autres, qui profitent grandement de la proximité des universités. Cette synergie a entraîné l'émergence d'incubateurs et la création de pôles d'innovation dont Kendall Square incluant le Cambridge Innovation Center et le Greentown Labs. Aujourd'hui, Kendall Square est considéré comme étant le mile carré le plus innovant de la planète et Greentown Labs est le plus grand incubateur de technologies climatiques d'Amérique du Nord.

Le principal facteur de succès derrière ces écosystèmes d'innovation repose sur la concentration spatiale d'une mixité d'usages et d'activités qui, grâce à leur proximité, génèrent des bénéfices en matière d'intelligence, de savoir-faire et d'idéation. L'environnement de cohabitation et de collaboration ainsi créé offre l'expertise, les ressources et le soutien nécessaires pour avoir un impact, tant au niveau social et entrepreneurial. Cette stratégie génère une multitude d'opportunités de collaborer et d'échanger avec les différents acteurs du milieu, créer des partenariats, puis contribuer à l'innovation. Le secteur Kendall Square a fait l'objet d'une planification exhaustive pour une densification du bâti et des activités incluant des plans directeurs détaillés pour un meilleur arrimage aux transports collectifs structurants et la création d'un milieu de vie très vert (voir illustrations aux pages suivantes).

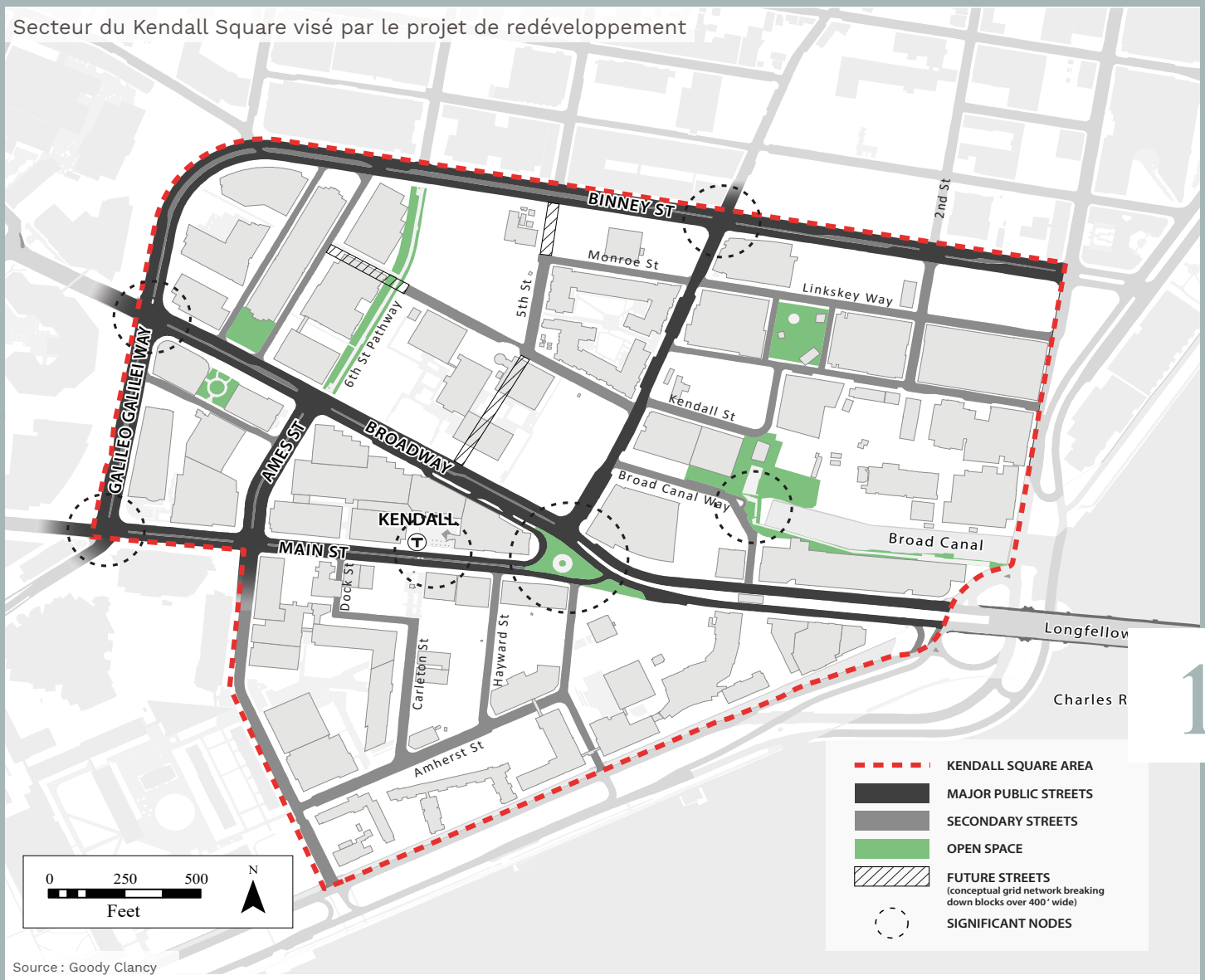
SIMILITUDES AVEC LE SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE ET LA POINTE-DU-MOULIN

- Kendall Square était autrefois une friche industrielle située en bordure de la rivière, à proximité des secteurs centraux, mais sans faire partie du centre-ville ;
- Proximité et présence de plusieurs campus universitaires, et autres, ce qui favorise la création d'un écosystème d'innovation et de partenariats ;
- Site stratégique et opportun avec fort potentiel pour la densification nécessaire à créer un pôle d'innovation.

ÉLÉMENTS INSPIRANTS

- Concentration et mixité d'activités créant un pôle d'emplois dynamique de portée internationale mais supportant l'économie locale ;
- Abondance et attractivité de l'espace public, transport en commun et mobilité active ;
- Programme supportant les ***start-ups*** visant à créer et enrichir un nouvel écosystème ;
- Des ateliers et laboratoire partagés (coworking) avec des outils/équipements que les start-ups ne peuvent se payer séparément et qui peuvent être mis à profit collectivement ;
- Bâtiments écologiques.

Secteur du Kendall Square visé par le projet de redéveloppement



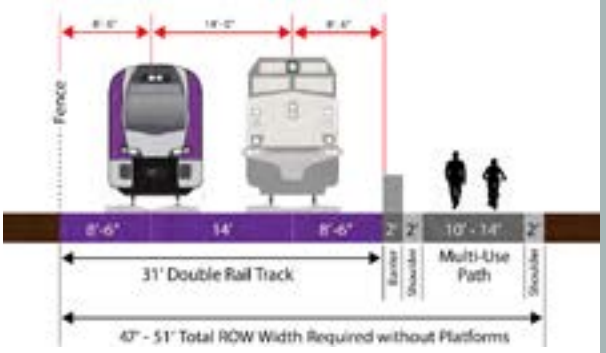
Source : Goody Clancy

1

Vue depuis le secteur du Kendall Square vers la baie de Boston

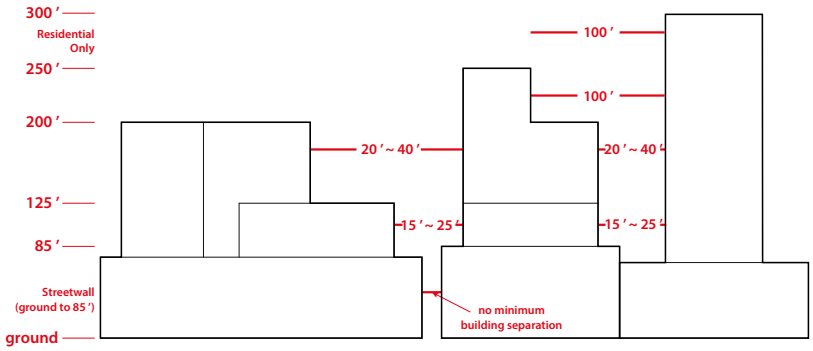
Source : MIT News

Extrait de l'étude du *Kendall Square Mobility Task Force* misant sur les transports collectifs structurants et la mobilité active.

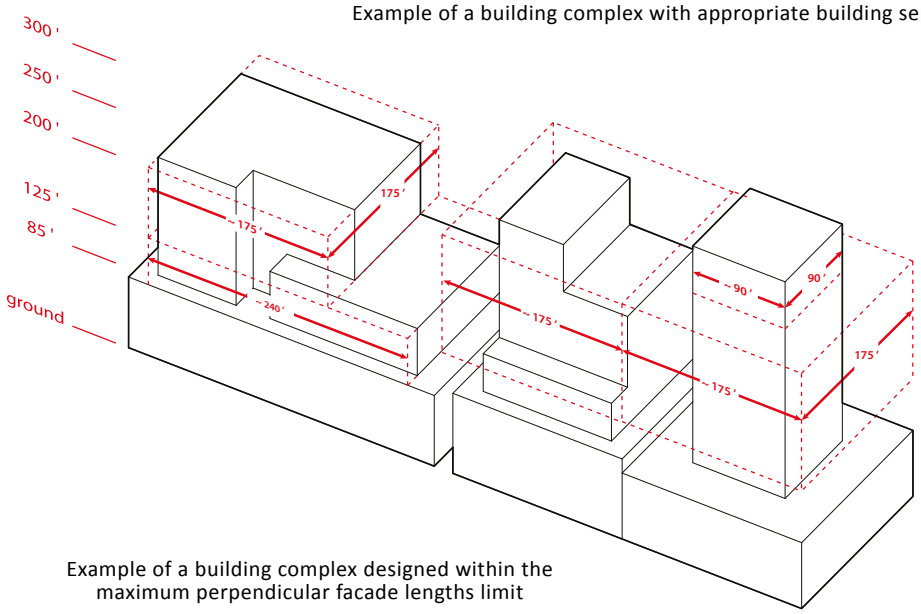


Source : Kendall Square Mobility Task Force

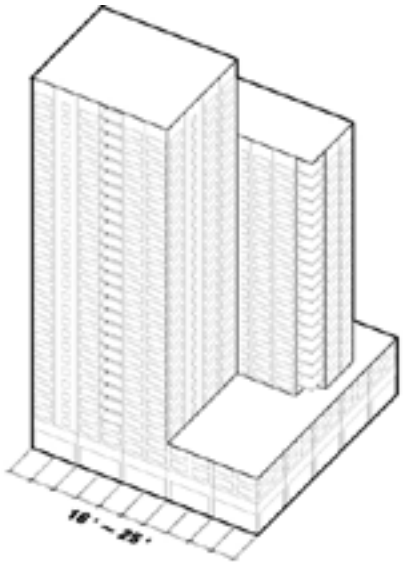
Extraits des lignes directrices de développement pour le secteur Kendall Square adoptées en 2013



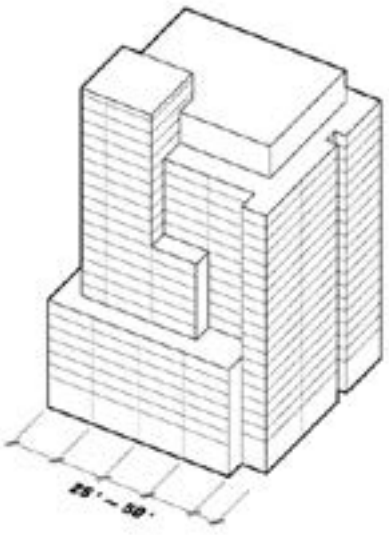
Example of a building complex with appropriate building separation



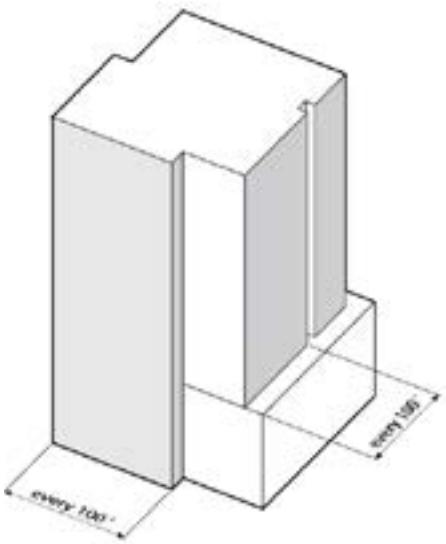
Example of a building complex designed within the maximum perpendicular facade lengths limit



a. Bay widths of 16 to 25 feet for residential uses



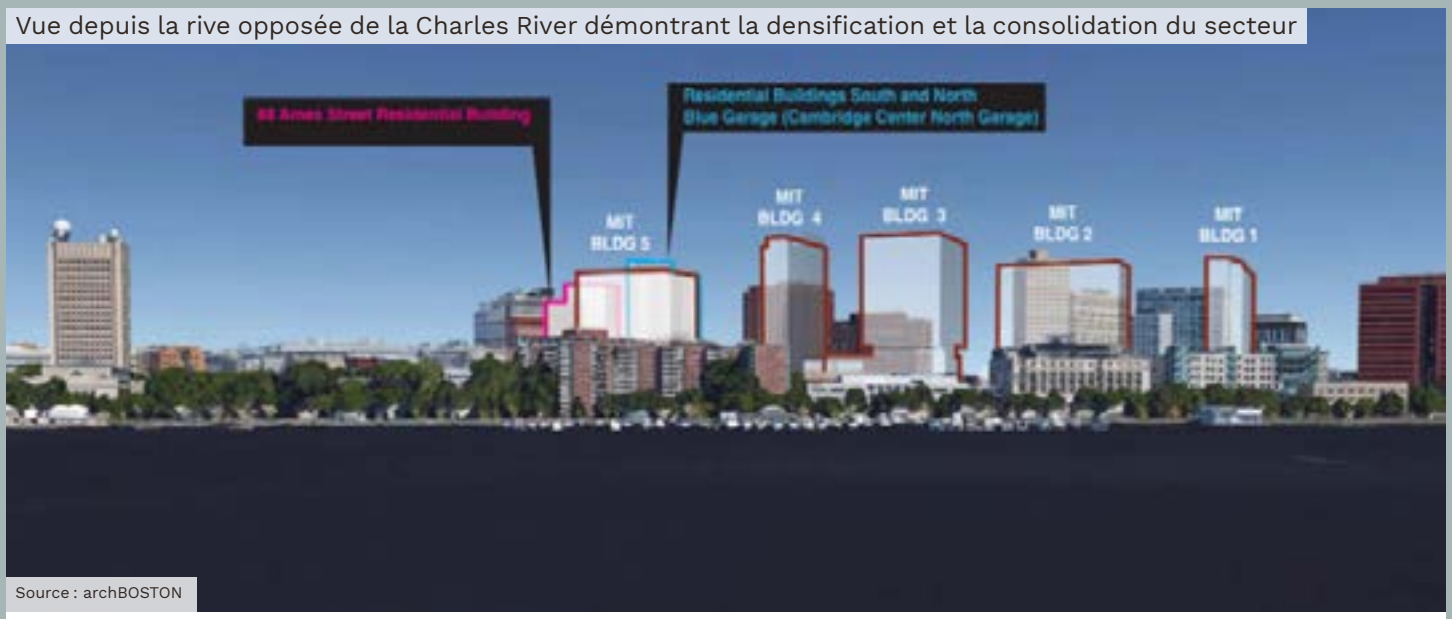
a. Bay widths of 25 to 50 feet for commercial and institutional uses



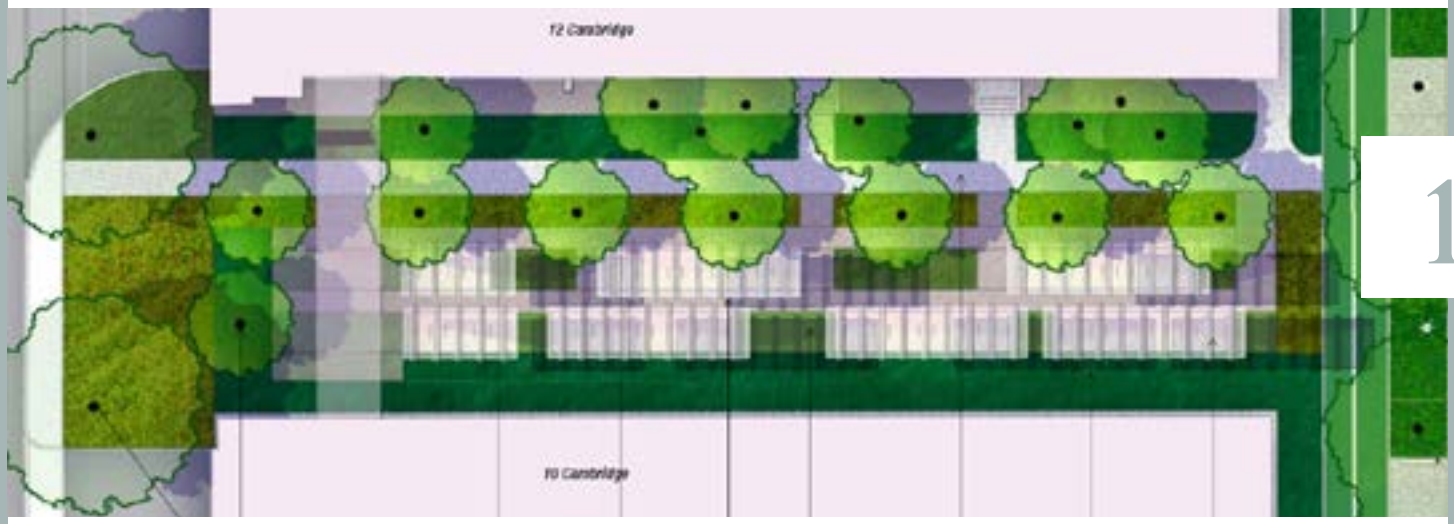
b. Example of a vertical break

Source : Cambridge Community Development Department

Vue depuis la rive opposée de la Charles River démontrant la densification et la consolidation du secteur



Source : archBOSTON



1

Extraits des lignes directrices de design du domaine public du secteur faisant la part belle aux plantations et espaces verts ainsi qu'aux parcours piétonniers et stationnements pour vélos (espaces pour vélos couverts ci-dessus).

Hambourg

HafenCity

Hamburg

Source : Flickr

2

HafenCity est un projet de reconversion de friches industrielles dans la zone portuaire réalisé avec l'objectif d'y intégrer des bureaux, du résidentiel, des équipements communautaires et des espaces publics. La qualité des aménagements et l'intégration des bâtiments en font une excellente référence. En misant sur la densité et la mixité des usages et des espaces publics de haute qualité, Hambourg a réussi à créer des quartiers attrayants, inclusifs et complets dans un secteur autrefois dominé par les activités portuaires. Les distances peuvent aisément être parcourues à pied, grâce à une trame urbaine encourageant la mobilité active.

HafenCity doublera l'offre de logements dans le centre-ville de Hambourg, y ajoutant environ 15 000 habitants. Chaque hectare accueille environ 118 habitants et génère 354 emplois. Cette densité répond à la demande croissante en matière d'habitations et d'emplois, puis contribue à une utilisation durable des sols. Cette densité est obtenue tout en conservant le gabarit d'îlot typique des grandes villes européennes. Le coefficient d'occupation du sol (COS) varie de 3,7 à 6,1 selon le secteur. HafenCity propose une haute qualité de vie au sein d'un milieu dense, compact et urbain.

SIMILITUDES AVEC LE SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE ET LA POINTE-DU-MOULIN

- Proximité des activités industrielles et portuaires ;
- Secteur marqué par les grandes infrastructures de transport et de logistique ;
- Cohabitation de composantes patrimoniales et de bâtiments de grande hauteur ;
- Participe à la création d'un nouveau front fluvial de qualité.

ÉLÉMENTS INSPIRANTS

- Mixité intensive des usages et des fonctions ;
- Pôle économique important pour la région (45 000 emplois) où les entreprises bénéficient d'un emplacement attrayant dans le projet ;
- Proportion élevée d'établissements et d'institutions de savoir ;
- Milieu de vie dense, compact et urbain ;
- Gamme variée de typologies résidentielles ;
- Projets résidentiels de tenure variée qui se côtoient (locatif, social, coopératif, privé, copropriété).

Source : KCAP

Source : Architectural Record

Source : Divercity

2

Source : Shutterstock

Chicago

Riverwalk et secteur South Loop

3

Le projet «The Cooper at Southbank», architecture raffinée, espaces riverains ouverts à tous.

Source : Southbank Chicago

Le Riverwalk est un vaste projet impliquant divers acteurs publics et privés et visant à mettre en valeur les berges de la rivière Chicago, tout en y redonnant un accès optimal pour tous. Les projets privés riverains doivent contribuer à cette mise en valeur et cette mise en accès des rives. La promenade comprend un éventail de commerces (bars, cafés, restaurants et terrasses), de parcs, de jardins publics, de jardins flottants, de squares, de points de location de bateaux et de kayaks et de stations de bateaux taxis. Cette promenade, faite de divers lieux et types d'aménagements puis encadrée par les édifices, s'avère à échelle plus humaine et intimiste que les abords du très vaste lac Michigan.

Le projet Southbank est un nouveau développement mixte situé sur les berges de la rivière. Il comprend cinq tours résidentielles situées autour d'un parc public de deux acres et d'une promenade fluviale. Étant donné le potentiel de croissance du South Loop, notamment en raison de sa proximité avec le quartier central des affaires du Loop et son accès inégalé à la rivière Chicago, la densification résidentielle était de mise pour ce projet. Dans cette perspective, la planification d'ensemble du projet est destinée à maximiser le potentiel de son emplacement stratégique en bord de rivière et à offrir de nouveaux espaces publics et récréatifs aux résidents de Chicago.

SIMILITUDES AVEC LE SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE ET LA POINTE-DU MOULIN

- Riverain d'une rivière ayant historiquement accueillie des activités industrielles ;
- Localisation près et au centre-ville ;
- Présence de composantes patrimoniales ;
- Ancien site industriel décontaminé et requalifié ;
- Création d'un nouveau front fluvial en milieu urbain ;
- Projet complexe avec interventions d'une diversité d'acteurs publics.

ÉLÉMENTS INSPIRANTS

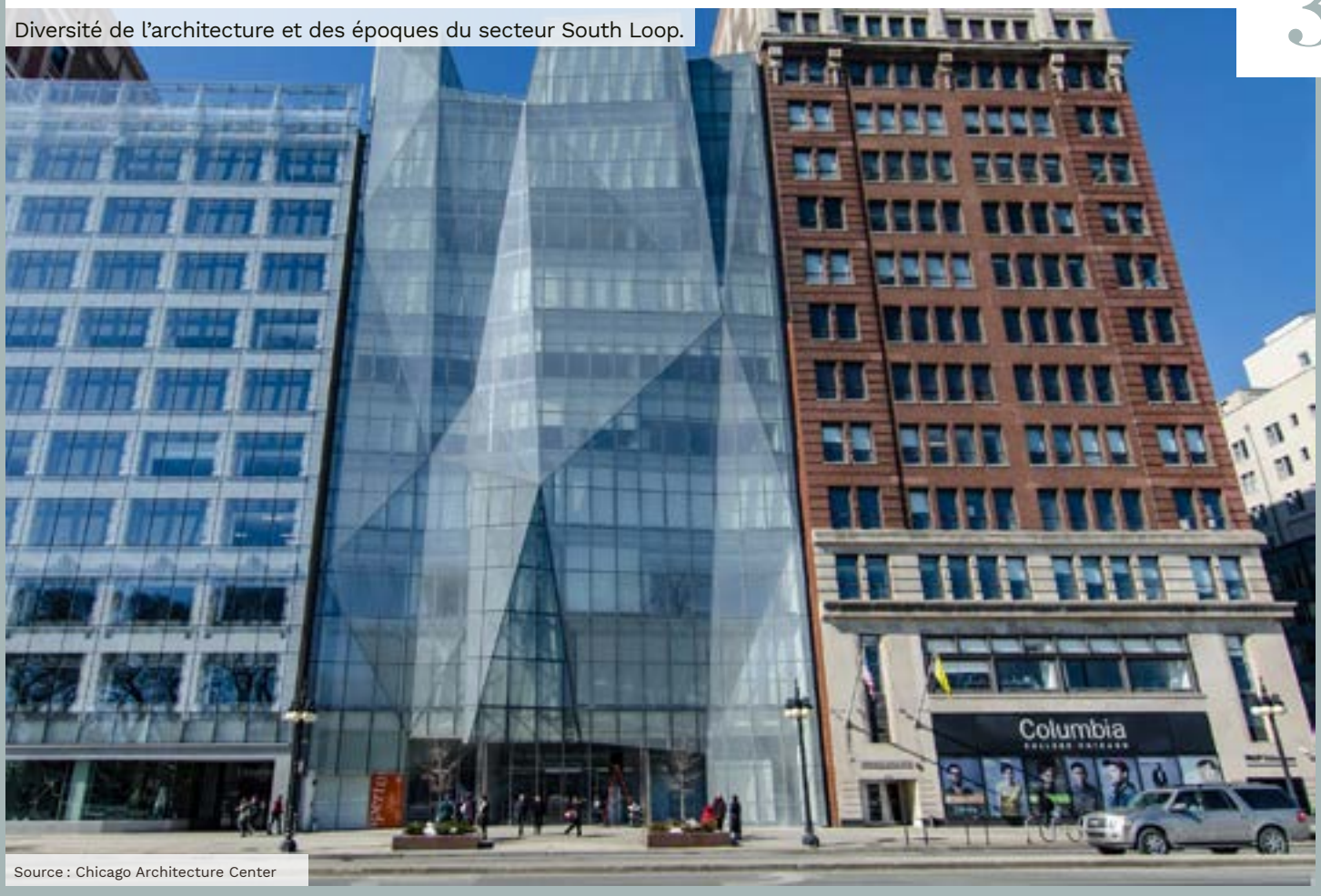
- Arrimage de projets dans une vision vaste de mise en valeur et de mise en accès des berges pour tous ;
- Création d'une trame d'espaces verts et collectifs connectés ;
- Création d'un projet mixte à dominance résidentielle à la fois dense et à échelle humaine ;
- Élégance et qualité de l'architecture et du design des espaces extérieurs.

Le projet « The Cooper at Southbank » et ses généreux espaces verts.

Source : Southbank Chicago

3

Diversité de l'architecture et des époques du secteur South Loop.



Source : Chicago Architecture Center

Autres segments du Riverwalk mis en valeur progressivement, au profit des citoyens et visiteurs.

Source : Chicago Architecture Center

Source : Chicago Architecture Center

3

Source : PRISM

Sydney

Darling Harbour & King Street Wharf - Secteur Barangaroo

King Street Wharf avec la Crown Tower au bout de son quai (aussi connue comme le One Barangaroo)

Source : King Street Wharf Darling Harbour

4

Comme l'Amérique du Nord, l'Australie est développée de façon globalement étalée. Faisant face aux enjeux environnementaux globaux, elle mise désormais sur des stratégies axées sur la densification et la mise en place des transports collectifs structurants à grande échelle pour atteindre des objectifs comme celui de la ***« ville de 30 minutes »*** à Sydney ou du ***« quartier 20 minutes »*** à Melbourne.

La transformation de Darling Harbour à Sydney, en Australie, est l'initiative de rénovation urbaine la plus importante de la ville en 20 ans - une occasion unique de refaire un quartier central et critique. L'enceinte abrite désormais un centre de congrès (ICC Sydney) comprenant trois nouveaux lieux exceptionnels et un hôtel de luxe. Un nouveau quartier à usage mixte est en cours de développement.

Darling Harbour est l'emplacement du *CBA Innovation Lab*, un incubateur en transports visant une collaboration directe avec le gouvernement de l'État du NSW pour développer des solutions et accélérer le développement des technologies de transport du futur.

SIMILITUDES AVEC LE SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE ET LA POINTE-DU-MOULIN

- Secteur portuaire avec fort potentiel de revéveloppement ;
- Site bordé par une infrastructure routière majeure ;
- Milieu auparavant très minéralisé.

ÉLÉMENTS INSPIRANTS

- Mixité et attractivité pour les citoyens comme les visiteurs ;
- Site d'un important laboratoire d'innovation et à proximité de campus universitaires ;
- Densité équilibrée par la diversité du cadre bâti (gabarits et architecture) et les espaces publics diversifiés et de haute qualité ;
- Audacieux bâtiment phare marquant la position du secteur dans le paysage urbain ;
- Diversité et attention au design des espaces publics ;
- Primauté des piétons et à la mobilité active, arrimage du secteur à un réseau extensif. de navettes maritimes ;
- Espaces publics de qualité ouverts à tous.

Source : Google Earth Pro

The Crown, plus récent bâtiment à l'extrémité du quai.

Source : MDRX

4

Source : Robert Bird Group

Diversité des espaces publics offrant des quais plus traditionnels, mais aussi des espaces plantés et illuminés dans la portion sud.

Source : HASSELL Studio

Source : HASSELL Studio

Source : HASSELL Studio

4

Source : HASSELL Studio

4

Source : Barangaroo Reserve

Ottawa

Plaines LeBreton

Source : Commission de la Capitale Nationale

5

Le Plan directeur des plaines LeBreton s'appuie sur une norme de carboneutralité audacieuse, combinant des rues partagées et des usages mixtes ainsi que de nombreux espaces ouverts. L'intention est d'y aménager un milieu de vie complet, dynamique et connecté qui s'intègre au paysage urbain. Le plan élaboré par la Commission de la capitale nationale prévoit un milieu dense et compact, intégrant 4 000 logements et 3 750 emplois. Il y est notamment proposé de créer trois types d'expériences, soit l'expérience de la capitale, l'expérience de destination et l'expérience à l'échelle humaine. Ces expériences seront transposées par la présence d'une bande riveraine animée par des activitées culturelles, puis par la mixité des usages et une forme urbaine dense à échelle piétonne. Le tout est soutenu par une stratégie de mobilité durable favorisant l'intermodalité, les déplacements actifs et le transport collectif. On y prévoit également faire place à l'innovation en matière de design et de durabilité, puis l'inclusion de mesures de résilience et d'atténuation des changements climatiques dans le but de bâtir un quartier carboneutre.

SIMILITUDES AVEC LE SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE ET LA POINTE-DU-MOULIN

- Vaste secteur en bordure de la rivière des Outaouais, à proximité du centre-ville ;
- Implantation d'un nouveau système de transport léger sur rail à proximité (similaire au REM) ;
- Vise à y créer un pôle d'innovations et d'emplois.

ÉLÉMENTS INSPIRANTS

- Application concrète des Lignes directrices sur l'esthétique urbaine des édifices de grande hauteur ;
- Tous les éléments pour créer un environnement attrayant, dynamique et mixte ;
- Intégration de logements abordables mixtes pour tous les types de revenus ;
- Le projet vise à être à l'avant-garde du développement durable (carboneutre).

Source : Commission de la Capitale Nationale

5

Source : Commission de la Capitale Nationale

Source : Commission de la Capitale Nationale

Source : Commission de la Capitale Nationale

Mobilité active

- Site du plan directeur conceptuel
- Trottoir ou sentier piétonnier
- Sentier polyvalent
- Piste cyclable séparée
- Voie partagée (10 km/h)
- Rue locale à vitesse réduite (30 km/h)

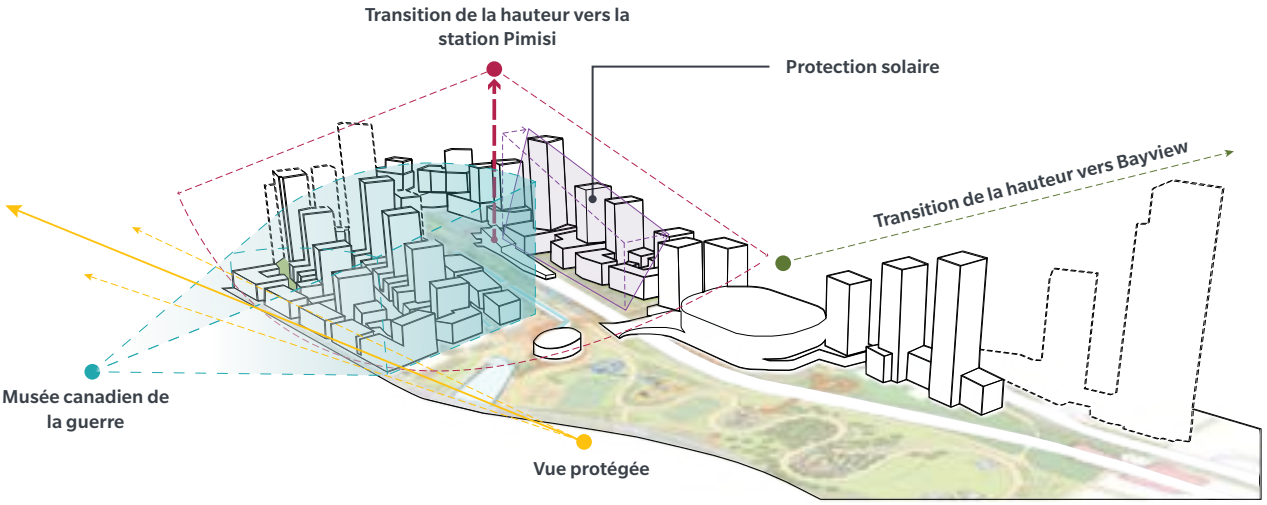
Éventuel centre d'événements majeurs

1

* Autre option

Source : Commission de la Capitale Nationale

5



Source : Commission de la Capitale Nationale

	CAMBRIDGE	HAMBOURG	CHICAGO	SYDNEY	OTTAWA
Densité	Sur 81 hectares : 7500 nouveaux emplois 11 200 m² de commerces Ajout de 1000 logements et 186 000 m² d'espaces de recherche.	Dense et compact (118 habitants et 354 emplois par hectare), COS de 3,7 à 6,1, répondant à la demande croissante en logement/emploi.	Sur 2,8 hectares : 2 700 logements dans 5 tours (Southbank) tout en offrant de nouveaux et généreux espaces publics et récréatifs.	Suite modulée du centre-ville de Sydney, équilibrée par la diversité du cadre bâti et la générosité des espaces publics et parcs.	Milieu de vie dense et compact, avec 4000 logements et 3750 emplois.
Hauteur	Hauteurs de bâtiments allant de 26 m à 91 m. Application éloquente des principes de conception adoptés en 2013.	Hauteurs variables allant de 55 m à 245 m selon le secteur.	Cinq tours atteignant jusqu'à 136 m de hauteur.	Bâtiment phare de 271 m qui marque le paysage urbain.	Plusieurs tours prévues Application concrète de lignes directrices.
Mixité	Concentration spatiale d'une mixité d'usages et d'activités : commercial, institutionnel, équipements collectifs, bureaux, coworking, laboratoires. Diverses composantes résidentielles présentes sur presque chaque ilot du secteur.	Intégration de bureaux, résidentiel, équipements collectifs, espaces publics, habitations de tenures variées (locatif, social, coopératif, privé, copropriété).	Commerces (bars, cafés, restaurants et terrasses), parcs et jardins publics, points de location de bateaux/kayaks et stations de bateaux, taxis, etc.	Usages mixtes, complémentaires au CV avec centre de congrès, incubateur de recherche, hôtels, habitations, musées, récréotourisme, emploi et commerce. Campus universitaires à proximité.	Mixité d'usages dont des logements abordables mixtes adaptés à tous types de revenus.
Équipements de transport collectif structurant (TCS)	Stratégie complète de mobilité axée une desserte en TCS vers le centre de la région et une diversité de connexions complémentaires.	Intermodalité, réduction de la place à l'automobile, augmentation de la desserte en TCS, réseau piéton et cyclable élaboré.	Proximité du réseau TCS « Chicago Loop », quartier des affaires ou se rejoignent toutes les lignes de transport.	Arrimage TCS et à un réseau extensif de navettes maritimes.	SLR à proximité, arrimage avec la STO et OC Transpo, stratégie de mobilité durable et intermodalité.
Patrimoine	Inclus la préservation et mise en valeur de bâtiments patrimoniaux.	Cohabitation du patrimoine bâti et des composantes historiques avec des bâtiments de grande hauteur.	Conservation et mise en valeur de composantes, intégration d'œuvres et d'éléments qui raconte l'histoire créative du site et du quartier.	Site ayant un passé industriel et maritime (avant 1984) redéveloppé en partie pour les J.O. de 2000 et poursuit dans une optique de mise en valeur des rives.	Programmation culturelle transposée dans l'espace public visant à mettre en valeur l'expérience de la capitale nationale.
Espaces publics	Espaces généreusement végétalisés et centrés sur la mobilité active.	Espaces publics attrayants, ouvert à tous, trame urbaine encourageant la mobilité active et les déplacements à pied.	Projet ancré autour d'un parc public de deux acres et d'une promenade fluviale, mise en valeur des berges de la rivière.	Suite du parcours riverain, diversité des types d'espaces et attention au design, primauté des déplacements actifs.	Création d'expériences à travers une riche trame d'espaces publics et bande riveraine animée.
Innovation	Le succès de cet écosystème d'innovation repose sur la proximité d'activités variées, laquelle permet l'échange, la collaboration, le partage de connaissances et ressources. Il S'agit de l'image même de la synergie entre industries et institutions en matière de recherche et innovation.	Mixité intensive d'usages et fonctions, pôle économique régional avec 45 000 emplois, entreprises bénéficient d'un emplacement attrayant dans le projet, présence d'institutions et d'équipements collectifs	Collaboration avec des acteurs du milieu culturel et des artistes locaux, mise en place d'une stratégie visant l'inclusion d'installations musicales, artistiques et artisanales pour les résidents.	Darling Harbour est l'emplacement du *CBA Innovation Lab*, un incubateur en transports visant une collaboration directe avec le gouvernement de l'État du NSW pour développer des solutions et accélérer le développement des technologies de transport du futur.	Pôle d'innovations et d'emploi misant sur durabilité, résilience, atténuation des changements climatiques, création d'un quartier carboneutre.

CONCLUSION

Cette vision tient compte d'un ensemble des contraintes et enjeux à différentes échelles pour en assurer la faisabilité. Malgré cela, elle vise à fédérer les forces du milieu et veut participer notamment à la reconnaissance du patrimoine industriel local ainsi qu'à une redynamisation économique inclusive prévoyant le soutien aux artisans, entreprises et travailleurs souhaitent demeurer dans le secteur.

Elle mise aussi sur un renouvellement des activités pour les sites délaissés par la création d'un pôle d'innovation axé sur les technologies vertes soutenant l'inventivité montréalaise et alimentant les autres pôles d'innovation. La vision prévoit un réaménagement important des abords des quais à des fins collectives et récréotouristiques arrimées au canal de Lachine et au Vieux-Port.

Ce nouvel élan est s'appuie également sur la création d'un milieu de vie complet incluant une forte proportion de composantes résidentielles, des espaces et équipements collectifs et communautaires, des commerces et service de proximité. Elle vise à réduire au minimum l'empreinte écologique de ces futurs occupants, notamment en misant sur la mobilité active et la réduction des espaces dédiés à l'automobile.

Ce document a aussi pour objectif de contribuer à la réflexion et à un dialogue constructif pour l'avenir de ce secteur unique à l'entrée principale du centre-ville de la métropole. Devimco, Broccolini, Coprim et Groupe Mach espèrent qu'il aidera la Ville à traiter ce secteur à la hauteur de son potentiel et à encadrer son développement selon des principes ambitieux, ouverts et écologiques. L'adhésion d'un ensemble d'acteurs à une vision intégrée est essentielle à la réussite et à la cohérence des futurs projets sur tout le territoire Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin.

Annexes

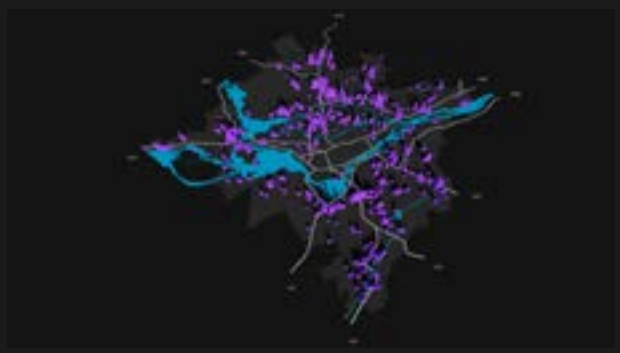
On a utilisé une intelligence artificielle pour mesurer l’étalement urbain au Canada

Par Naël Shiab +
et Isabelle Bouchard +
7 mars 2022

Pour lutter contre les changements climatiques, les villes doivent contrôler leur étalement urbain et densifier leur territoire. Mais en 20 ans, les zones urbanisées des grandes métropoles canadiennes se sont agrandies de 34 % et leur densité de population a chuté de 6 %.

Choisissez une région métropolitaine et voyez les zones qui se sont développées entre 2001 et 2021.

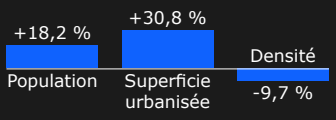
En 2001, 3,6 millions de personnes vivaient dans la région métropolitaine de Montréal. La zone urbanisée s’étendait alors sur **969 kilomètres carrés**.



Vingt ans plus tard, 4,3 millions de personnes vivent dans la région, soit 659 580 de plus. Et la zone urbanisée s’y est agrandie de **299 kilomètres carrés**.

En 20 ans, la région métropolitaine de Montréal a perdu de la densité. Et ce n’est pas la seule. En moyenne, la superficie des métropoles canadiennes s’est étendue plus vite que leur population.

Variation de 2001 à 2021 - Montréal



Thème 1

Chrono-urbanisme : le temps, indicateur et guide de conception urbaine

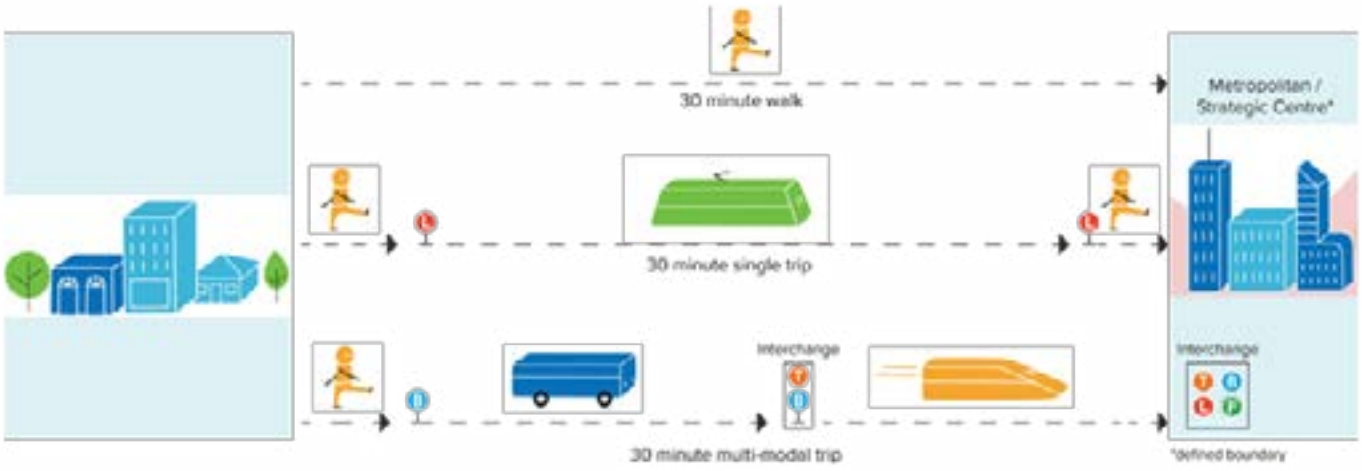
Fiche 1

VILLE 30 MINUTES - SYDNEY

En 2019, la population de la région de Sydney atteignait 5,3 millions d'habitants (ABS, 2020) et sa planification indiquait qu'une hausse d'en moyenne 56 650 habitants par an l'amènerait 6 millions d'habitants à l'horizon 2036, soit une croissance de 1,7 million de personnes en 20 ans. Avec un territoire de 12 367 km^2 et malgré des secteurs très compacts au centre-ville, sa densité moyenne était d'environ 430 habitants/km^2 en 2019.

Le concept de « 30-minute city » mis de l'avant dans cette ville s'appuie sur l'idée que les personnes ont un budget-temps de déplacement d'une heure par jour et que les individus devraient répondre à leurs besoins en respectant ce budget-temps. Différents modèles traditionnels répondaient déjà à cet objectif : la ville « marchable » historique présentait un diamètre de 2 à 4 km, la ville du tramway un rayon de 10 km et la ville du train à vapeur un rayon d'environ 20 km, et finalement, avec l'arrivée de la ville automobile ce rayon passe à 40 – 50 km (Newman, 2016). Toutefois, selon certains experts, en raison de la vitesse de circulation moyenne qui est affectée par la congestion lorsqu'une ville dépasse le diamètre de 50 km, elle deviendrait forcément dysfonctionnelle ou congestionnée (Newman, 2016). Il deviendrait difficile dans ce cas de respecter ce budget-temps de 30 minutes par déplacement. C'est du moins le cas des quatre plus grandes villes d'Australie, soit Sydney, Melbourne, Brisbane et Perth. Ainsi, lorsqu'une agglomération atteint une certaine échelle, il serait nécessaire de développer de nouvelles stratégies afin de maintenir le ratio 30 minutes et la qualité de vie des citoyens ainsi que l'habitabilité de la ville (« *liveability of a city* ») (NSW, 2018).

L'approche ne s'appuie pas seulement sur le transport actif et collectif, mais encourage une transition vers ceux-ci, notamment par une consolidation des réseaux afin d'atteindre l'objectif de la ville 30 minutes à l'horizon 2056, mais aussi celui de la carboneutralité d'ici 2050 (NSW, 2018).



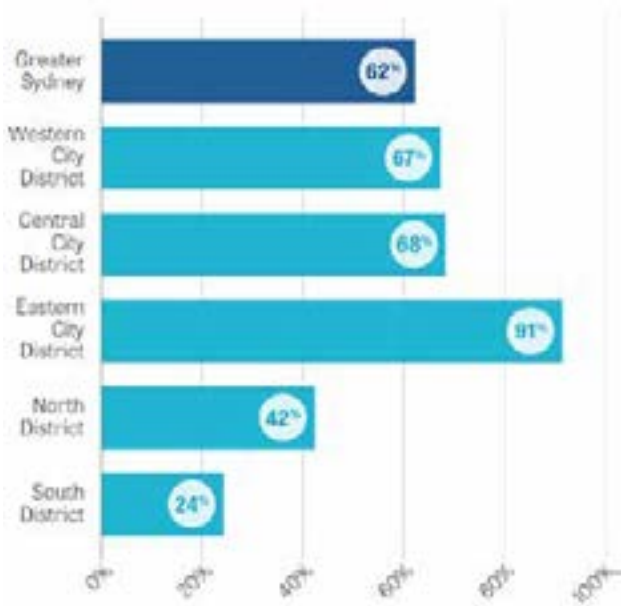
Le principe de la ville de 30 minutes tel qu'illustré par la ville de Sydney (Source : Greater Sydney commission, s.d.).

Stratégie

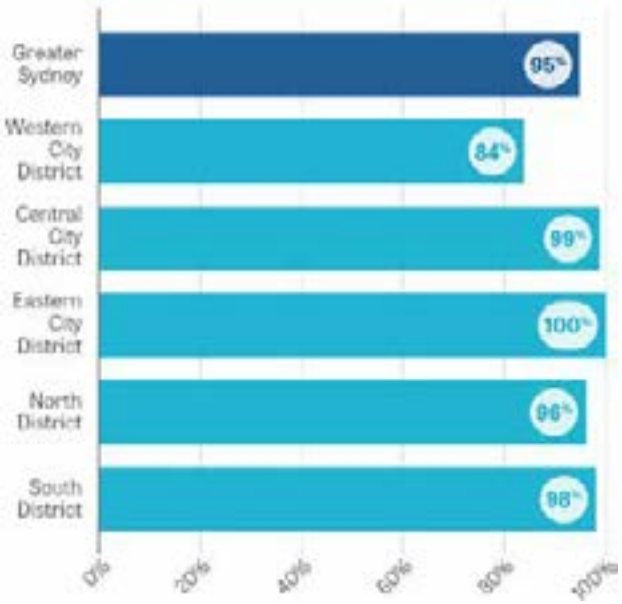
Plus qu'un concept, la « ville de 30 minutes » permet à Sydney de planifier de façon intégrée l'aménagement du territoire et la mobilité. Le document *Transport for NSW - Greater Sydney Services and Infrastructure Plan* (une partie du plan de transport 2056) en témoigne d'ailleurs en prévoyant une vision du système de transport visant à « *soutenir la vision territoriale* » par pôle permettant aux habitants de la région d'accéder au pôle le plus proche en maximum 30 minutes par transports collectifs, et ce, sur 7 jours sur 7.

Ainsi, la région et la Ville planifient et orientent leurs efforts en prévoyant agir sur deux principaux éléments. Premièrement, elles comptent réduire les distances de déplacement en multipliant les centres d'activités desservant les milieux de vie du territoire. Son plan inclut 6 pôles métropolitains (ces centres présentent une concentration d'emplois du savoir et un large éventail de services et équipements) et 34 centres stratégiques (échelle locale). Ces sous-centres regroupent une importante diversité d'usages ainsi qu'un haut niveau d'investissements privés (Greater Sydney Commision, 2019).

Le second élément essentiel de la stratégie est l'optimisation de l'accès à ces centres en facilitant et améliorant les déplacements actifs ainsi que la desserte en transport collectif. La planification des divers pôles est par la suite détaillée et adaptée par des documents et outils distincts.



Pourcentage de ménages situé à 30 minutes d'un centre d'activité métropolitain (pointe du matin) (Source : Greater Sydney commission, s.d.).



Pourcentage de ménages situé à 30 minutes d'un centre stratégique (pointe du matin) (Source : Greater Sydney commission, s.d.).

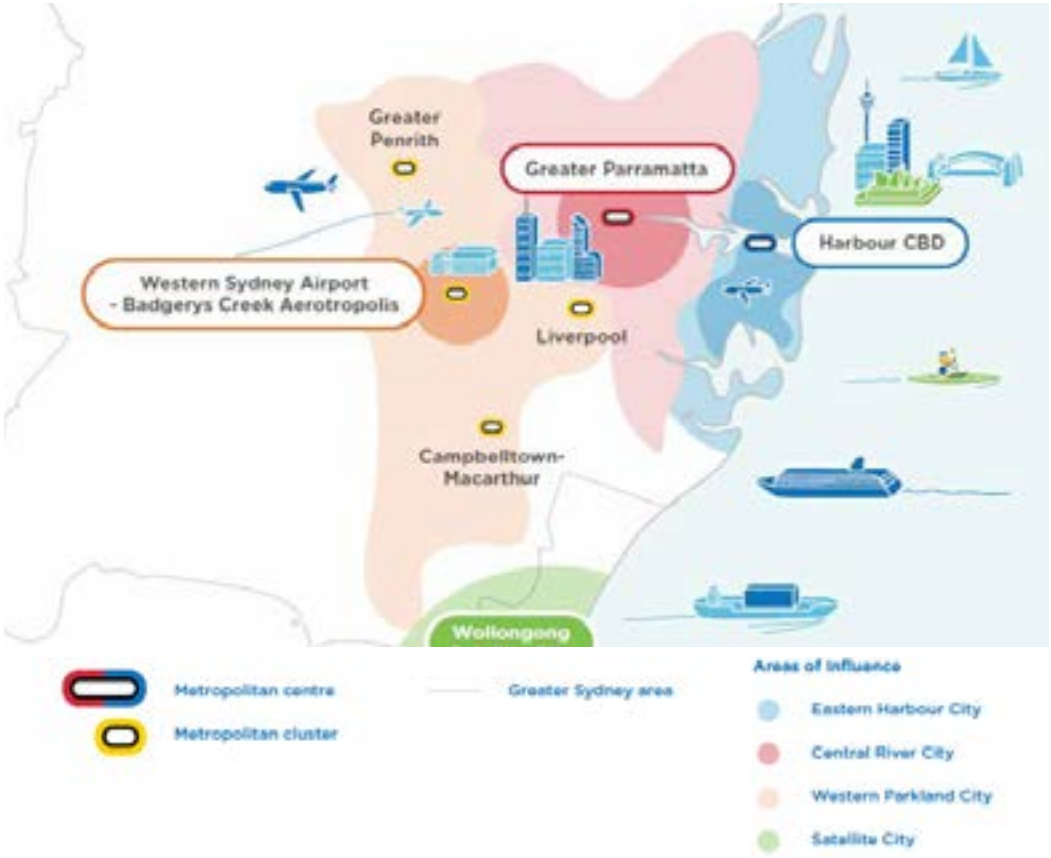


Illustration des centres métropolitains et stratégiques de la région de Sydney. (Source : NSW Government 2019)

Indicateurs de performance

Ce « 30 minutes » constitue aussi un indicateur de performance qui s'incarne plus concrètement dans le « *Network Capability Tool* ». Cet outil vise à mesurer le pourcentage de ménages situés à un maximum de 30 minutes d'un des *pôles métropolitains* ou *centre stratégique,* tels qu'identifiés dans sa stratégie. Les mesures sont actuellement concentrées sur les déplacements effectués en utilisant le transport collectif ou la marche lors de la pointe du matin. Bien que cet outil amène de pertinents constats sur les particularités des différents secteurs de la région, celui-ci ne tient pas compte de la fréquence des services ni de l'expérience client. Il exclut aussi les déplacements récréatifs et hors période de pointe. L'organisme compte développer de nouveaux outils, notamment pour obtenir un portrait plus clair de la connectivité de la grande région.

Cet indicateur seul ne suffit pas à guider la mise en œuvre du plan métropolitain, trois autres indicateurs permettent d'établir un portrait plus complet et d'effectuer un suivi des avancées de la mise en œuvre et des effets du plan régional. Ces autres indicateurs de performances sont :

- la répartition spatiale des emplois, des opportunités d'éducation et de la diversité de logements;
- la « marchabilité » et l'accessibilité, soit par l'analyse des choix modaux et de l'accessibilité à des espaces ouverts;
- le climat et la résilience, soit par la mesure du climat urbain, des îlots de chaleur urbains et du couvert végétal.

Synthèse : atouts, limites et applicabilité à Montréal

— **Approche polycentrique :** La création de deux échelles de centres (métropolitain et stratégique) vise à consolider des centralités plus accessibles pour les populations des quartiers périphériques situés à grande distance du centre principal de l'agglomération et ainsi de les rapprocher de zones d'emplois et de services tout en réduisant la pression sur un seul centre et le réseau de transport menant à celui-ci.

— **Consolider divers pôles :** La consolidation de divers secteurs implique toutefois une densité minimale pour que les investissements en infrastructures soient justifiés. De plus, lorsque les équipements de transports sont conçus pour desservir en priorité le cœur d'une ville-centre, un redéploiement des équipements et ressources importants est aussi requis.

— **Des pôles ayant des rôles différents :** Lorsque le centre-ville occupe toujours un rôle clé dans la région, un rôle de grappe plus ou moins spécialisée est souvent attribué aux autres pôles. La spécialisation des grappes signifie que les équipements, services ou types d'emplois offerts dans ces pôles secondaires ne seront pas nécessairement aussi diversifiés que l'est le centre-ville original et que l'accessibilité ne sera pas forcément améliorée pour tous les membres d'un ménage.

— **L'indicateur de performance de 30 minutes :** Il permet d'identifier les secteurs privés d'un accès facile à un centre d'activité métropolitain. Il présente des similitudes avec l'enquête origine-destination de la région de Montréal. Toutefois, comme ce dernier, l'outil demeure incomplet. Une étude sur la satisfaction des usagers a cependant été réalisée récemment par l'état. Les éléments qualitatifs, incluant la connectivité du réseau sur laquelle la région compte se pencher sous peu, méritent une attention accrue, car ils constituent des facteurs majeurs en matière de choix modaux.

— **Mise en œuvre multiscalaire :** Outre le suivi par pôle, un suivi est aussi effectué par district (la région est subdivisée en cinq districts).

— **Effort de vulgarisation des données :** Que ce soit à l'échelle de l'État (équivalent de nos provinces) ou de la région, un effort visible est consenti par les instances publiques pour rendre les données disponibles, accessibles et compréhensibles par des graphiques et présentations conviviales. Cela favorise certainement la compréhension des enjeux par les communautés et leur participation (voir les plateformes de l'état et de la région).

Médiagraphie

Australian Bureau of Statistics (ABS) *Regional population*, repéré à : www.abs.gov.au/statistics/people/population/regional-population/latest-release

GREATER SYDNEY COMMISSION (s.d.) *Performance Indicator: 30-minute city*, repéré à : https://www.greater.sydney/performance-indicator-30-minute-city

GREATER SYDNEY COMMISSION (2019) *Investment and business activity in centres*. Greater Sydney, repéré à : www.greater.sydney/metropolis-of-three-cities/productivity/jobs-and-skills-city/investment-and-business-activity

NEWMAN, P. (2016) *The 30 minute city: how do we put the political rhetoric into practice? The conversation*, repéré à : theconversation.com/the-30-minute-city-how-do-we-put-the-political-rhetoric-into-practice-56136

NSW Government (2018) *Greater Sydney Services and Infrastructure - Plan Transport for NSW*, repéré à : future.transport.nsw.gov.au/sites/default/files/media/documents/2018/Greater_Sydney_Services_and_Infrastructure_Plan_0.pdf

NSW Government (2010) *Metropolitan Plan for Sydney 2036,* repéré à : https://apo.org.au/sites/default/files/resource-files/2010-11/apo-nid93911_131.pdf

Thème 1

Chrono-urbanisme : le temps, indicateur et guide de conception urbaine

Fiche 2

QUARTIERS 20 MINUTES — MELBOURNE

En 2017, la population de Melbourne était de 4,5 millions d'habitant et il est prévu qu'elle croîtra pour atteindre 8 millions à l'horizon 2051.

Le concept porté par la Ville de Melbourne est l'un des 7 objectifs dans son plan d'urbanisme est structuré autour de l'idée de vivre localement en offrant aux gens l'opportunité de répondre à la plupart de leurs besoins quotidiens à moins de 20 minutes à pied de chez eux ou par un accès sécuritaire à vélo ou encore via le transport en commun (Victoria, 2017, A). Partie intégrante du Plan 2017-2050, ce concept, à travers des principes directeurs (et leurs effets souhaités), vise notamment à faire de Melbourne une ville qui possède des quartiers vibrants et en santé (Victoria, 2017, B).

L'aménagement des quartiers 20 minutes est guidé par des orientations compatibles avec les besoins de milieux de typologies urbaines variables, donc autant les quartiers centraux que dans les ensembles suburbains.

- Être sécuritaires, accessibles et conviviaux pour les piétons et cyclistes ;
- Offrir des espaces publics de haute qualité ;
- Fournir des services qui soutiennent le fonctionnement à l'échelle locale ;
- Faciliter l'accès aux infrastructures de transport collectif qui offrent un lien direct vers les pôles d'emplois et de services ;
- Développer des milieux de haute densité favorisant l'utilisation des services et moyens de transport en commun locaux ;
- Encourager l'économie locale.

Les quartiers 20 minutes se concrétisent à travers la création et la consolidation de centres d'activités à l'intérieur d'un rayon de 800 m de la centralité identifiée pour le quartier. Contrairement aux développements TOD, cette dernière ne possède pas nécessairement d'équipement structurant pour le transport collectif.

La mise en œuvre de cette vision est déclinée en trois volets clefs « *policy, place, partnerships* ». Le premier volet est donc l'intégration du concept des quartiers 20-minutes dans les politiques et donc la structure décisionnelle. Le second volet est l'établissement de balises pour améliorer la conception des milieux de vie. Le troisième volet vise des partenariats entre les gouvernements, les acteurs économiques et les communautés (Victoria, 2017, C).

(Source : Victoria State gov., 2017)

(Source : Victoria State gov., 2017)

Initiatives et mise en œuvre

Aujourd'hui, Melbourne est une région métropolitaine de grande dimension composée de plusieurs milieux de faible densité. Ainsi, cette dernière possède de nombreux quartiers monofonctionnels dont le fonctionnement est dépendant des centres d'agglomération pour les activités d'emplois, de commerces et de services. Les interventions mises en œuvre dans le cadre des quartiers 20 minutes visent, en ce sens, à consolider les milieux de faible et de forte densités. L'autonomisation des collectivités périphériques et centrales devient alors une condition gagnante pour assurer des milieux de vie de qualité.

(Source : Victoria State gov., 2017)

Les actions en lien avec la vision des quartiers 20 minutes se présentent à travers plusieurs sphères de l'aménagement urbain. On vise entre autres à assurer une croissance saine et durable des banlieues à travers un portfolio d'investissements dans le marché des emplois, des services et des infrastructures pour ces milieux. Il est également souhaité d'assurer un accès à des espaces publics de qualité pour les nouvelles communautés de Fishermans Bend, par l'acquisition publique de certains espaces (Victoria, 2017, D).

Programmes pilotes

En 2018, suite à la préparation du Plan 2017-2050, trois programmes pilotes ont été conduits dans les quartiers de Strathmore, Sunshine West et Croydon South. S'inscrivant dans le volet Espaces du Plan, le but de ces programmes était d'identifier des opportunités stratégiques de requalification de certains lieux afin d'en faire des centralités de quartier qui soutiennent les communautés locales. À plus courts termes, ceux-ci permettent de tester les stratégies d'engagement communautaire, d'établir des partenariats ainsi que d'identifier des stratégies pour améliorer la politique de planification.

Dans les trois cas, le processus incluait une évaluation technique du secteur selon cinq grands thèmes :

- Évaluation du design favorisant la santé et l'activité ;
- Évaluation de la « marchabilité » ;
- Évaluation des déplacements et des lieux ;
- Évaluation du développement de l'offre en logement ;
- Évaluation de la végétation et de la vulnérabilité à la chaleur.

Les processus ont été réalisés en étroite collaboration avec les communautés locales afin de s'assurer que les projets répondent à leurs besoins. Toutefois, les trois programmes ont inclus des activités différentes selon les secteurs et ce, telles que présentées à travers les deux exemples suivants :

Actions réalisées à Croydon :

- Sondage des citoyens sur leur perception de la vie dans leur quartier (« neighborhood liveability »), disponible en ligne et envoyé par la poste. Le sondage s'appuie sur 19 indicateurs de satisfaction ;
- Journées de marché communautaire avec diverses activités visant à faire la promotion du projet, à sonder les résidents sur les améliorations qu'ils aimeraient voir et à construire un partenariat avec les acteurs locaux (citoyens et commerçants) ;
- Ateliers avec la communauté sur une plateforme en ligne qui permet de spatialiser une carte les idées, enjeux et lieux de destination favoris.

Les aménagements prévus à Croydon

Plan d'aménagement (source : Victoria State Gov. 2017)

Espaces piétonniers et cyclables sécuritaires ainsi que des espaces évènementiels (source : Victoria State Gov. 2017)

Actions réalisées à Strathmore:

- Production de dix planches présentant l'histoire d'individus ayant contribué à la communauté de Strathmore à travers l'histoire et affichage à l'extérieur des entreprises locales ;
- Atelier d'idéation avec les citoyens ;
- Ateliers avec les adolescents pour identifier les lieux d'intérêt, les lieux où ils se sentent en sécurité ou inquiets, leurs trajets de marche habituels ;
- Affichage continu et renouvelé 4 fois l'an pour informer les gens et les inviter aux évènements ;
- Journée « street party » ;
- Ateliers avec la communauté sur une plateforme en ligne qui permet de spatialiser sur une carte les idées, enjeux et lieux de destination favoris ;
- Développement d'une page Web pour le quartier et ce projet ;
- Soirées cinéma dans un parc (moins formelles, mais donnant l'occasion aux gens du conseil de connecter avec la communauté) ;
- Café avec des policiers (échanges entre policiers et citoyens, car la police voulait s'impliquer, ce qui a permis de discuter des enjeux de sécurité avec d'autres acteurs du milieu).

Les trois processus ont permis l'élaboration d'une cartographie de toutes les opportunités d'amélioration à prévoir dans le secteur ainsi que l'élaboration d'un programme préliminaire pour l'aménagement d'espaces publics de nature transitoire (Victoria, 2017, E).

Les aménagements transitoires prévus à Strathmore

Plan d'aménagement (source: Victoria State Gov. 2017)

Espaces piétonniers et cyclables sécuritaires ainsi que des espaces évènementiels (source : Victoria State Gov. 2017)

Synthèse : atouts, limites et applicabilité à Montréal

— **L'approche de Melbourne :** Cette approche est à la fois une grande politique à l'échelle métropolitaine, mais aussi une diversité de stratégies de planification et mise en œuvre détaillées et adaptées aux spécificités des milieux. Elle combine certains éléments que l'on retrouve aussi à Sydney tels que le polycentrisme, la planification de milieux de vie par pôles complets et implique les acteurs locaux.

— **De très grandes similarités entre les projets pilotes menés et les projets réalisés à Montréal dans le cadre du Programme d'implantation des rues piétonnes et partagées (PIRPP)** (Montréal, 2018) : La principale différence entre l'approche de Melbourne et celle de Montréal est la vision globale dans laquelle s'inscrivent les opérations d'aménagement, soit une approche intégrée de l'aménagement et de la mobilité. Bien qu'elle ne constitue qu'un des sept grands objectifs de son plan, la vision des quartiers 20 minutes occupe une place structurante dans la planification de Melbourne. À Montréal, pour l'instant, l'effet du PIRPP demeure ponctuel, car il vise à soutenir des projets soumis par les arrondissements et ne s'inscrit pas dans une planification d'ensemble qui viendrait définir des besoins et des priorités d'intervention.

— **Un projet ambitieux :** Le concept de quartier 20 minutes sous-tend une certaine densité pour supporter les activités locales ainsi que l'intégration d'une plus grande mixité des fonctions et des typologies résidentielles permettant de répondre aux besoins des ménages de revenus différents et d'offrir des services de transport collectifs efficaces et fréquents. Aujourd'hui, certains secteurs de typologies résidentielles demeurent peu variés, le coût des logements est souvent élevé et les services de transports collectifs (essentiellement des autobus) sont très peu fréquents. Certains évaluent que l'amélioration des investissements en transport collectif devrait être minimalement de 50 % pour atteindre les objectifs de quartier 20 minutes (Stanley et Hansen, 2020).

— **« Policy, place, partnerships », les trois volets indissociables :** À ce jour, l'implantation des mesures n'est pas suffisamment avancée pour témoigner de l'efficacité de la stratégie. À première vue, il semble que l'engagement communautaire fut significatif et celui-ci qui constituera un facteur clé afin d'assurer la pérennité des interventions. Cependant, les interventions structurantes (densité, mixité, financement du transport collectif et repartage de l'espace de voirie) doivent accompagner l'engagement communautaire pour obtenir des effets structurants.

— **Suivi :** L'utilisation des espaces et le rôle qu'ils jouent au sein des collectivités devront être mesurés afin d'évaluer leur apport réel à la réalisation de la vision des quartiers 20 minutes et, évidemment, la réduction des déplacements automobiles.

Médiagraphie

STANLEY, J. et HANSEN, R. (2020) «*People love the idea of 20-minute neighbourhoods. So why isn't it top of the agenda?*» The conversation. Repéré à : https://theconversation.com/people-love-the-idea-of-20-minute-neighbourhoods-so-why-isnt-it-top-of-the-agenda-131193

VICTORIA State gov. (2017) A, *20-minute neighbourhoods - Planning Victoria*, repéré à : https://www.planning.vic.gov.au/policy-and-strategy/planning-for-melbourne/plan-melbourne/20-minute-neighbourhoods

VICTORIA State gov. (2017) B, *Plan Melbourne, a global city of opportunity and choice - summary - Planning Victoria,* repéré à : https://planmelbourne.vic.gov.au/__data/assets/pdf_file/0009/377127/Plan_Melbourne_2017-2050_Summary.pdf

VICTORIA, State gov. (2019) C, *Metropolitan planning strategy - Plan Melbourne - Report on progress 2019,* repéré à : https://www.planmelbourne.vic.gov.au/__data/assets/pdf_file/0003/516171/Report-on-Progress-2019.pdf

VICTORIA State gov. (2017) D, *Plan Melbourne 2017-2050 – Five-year implementation plan». Planning Victoria*, repéré à : https://www.planmelbourne.vic.gov.au/__data/assets/pdf_file/0005/377123/Plan_Melbourne_2017_Implementation_plan.pdf

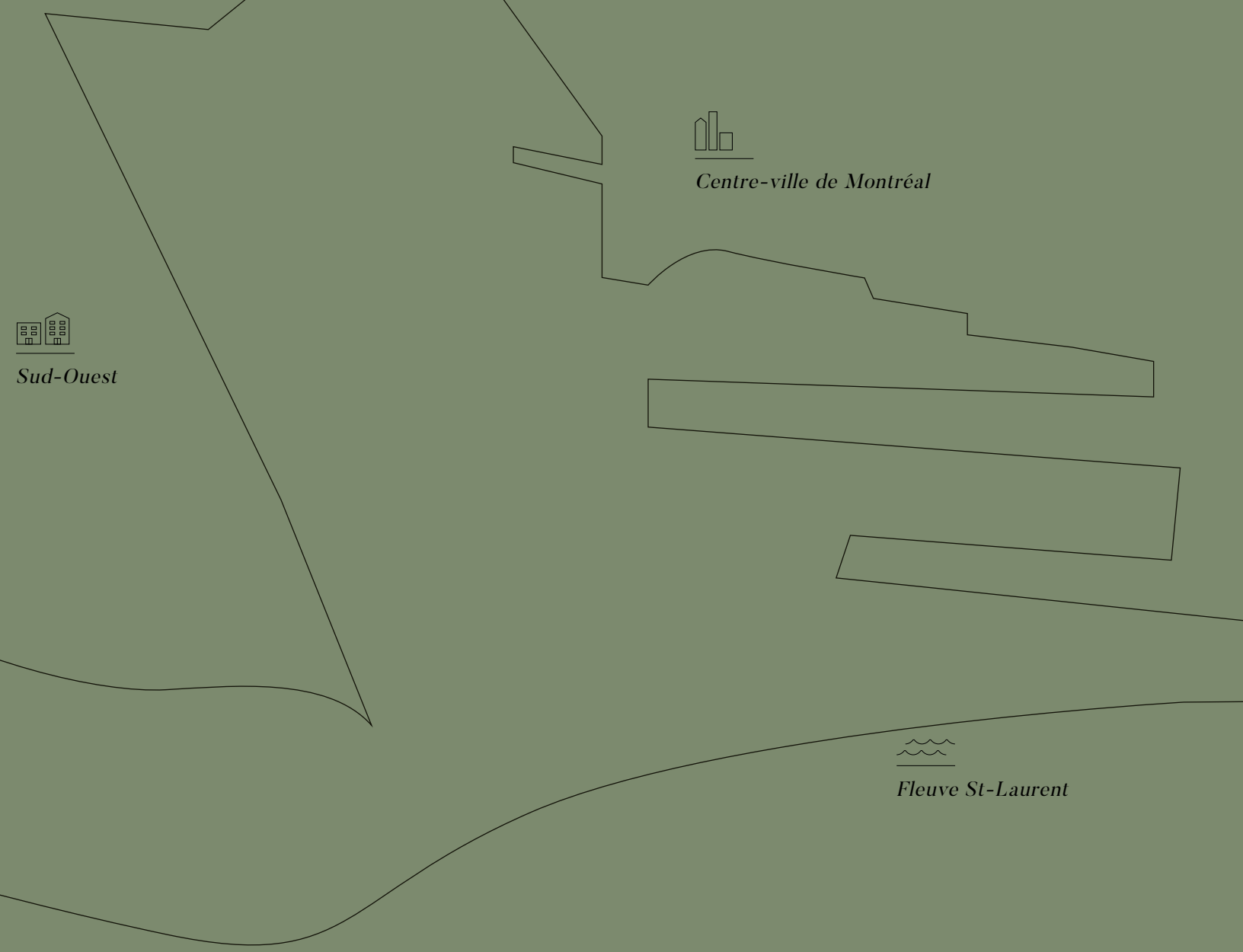
VICTORIA, State gov. (2017) E, *Living Locally - Activating Croydon South* - Planning Victoria, repéré à : https://www.planning.vic.gov.au/__data/assets/pdf_file/0028/482527/Living-Locally-Activating-Croydon-South-060820.pdf

VILLE DE MONTRÉAL(2018) *Programme d'implantation de rues piétonnes et partagées*, repéré à : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/transports_fr/media/documents/pirpp_cadre_reference_20170918_fr.pdf

BADLAND H, HIGGS C, GILES-CORTI B. (2019) *The Healthy Liveable Communities Urban Liveability Checklist.* RMIT University, Melbourne. repéré à : https://cur.org.au/cms/wp-content/uploads/2019/10/urban_livability_checklist4pp-a3-aw-002.pdf

HEART FOUNDATION (2017) Healthy Active by Design, repéré à : www.healthyactivebydesign.com.au/index.php

VICTORIA WALKS (2020) *Victoria Walks' online information toolkit - For professionals*, repéré à : www.victoriawalks.org.au/professionals



fahey