



Le 19 juillet 2017

Société du Vieux-Port de Montréal

333, rue de la Commune Ouest
Montréal (Québec) H2Y 2E2
Par courriel : info@avenirvieuxport.com

Objet : Consultation sur le Plan directeur préliminaire pour la revitalisation du Vieux-Port de Montréal

Madame, Monsieur,

L'Ordre des architectes du Québec (OAQ) a pris connaissance avec intérêt du plan directeur cité en objet et tenait à le commenter.

Vous trouverez ci-dessous nos commentaires. Rappelons que, dans le cadre de son mandat, l'OAQ s'intéresse à toute question d'intérêt pour la profession ou de nature à influencer sur la qualité de l'architecture et du cadre bâti. Dans le prolongement de sa mission de protection du public, il est particulièrement sensible aux enjeux de développement durable. Ajoutons que le siège social de l'OAQ étant tout près du Vieux-Port de Montréal, nous nous sentons particulièrement interpellés par cette consultation.

Intention générale

L'OAQ accueille favorablement l'idée du gouvernement fédéral de se doter d'un plan directeur et d'une vision d'avenir pour le Vieux-Port de Montréal, lieu emblématique d'un point de vue historique, géographique, citoyen et touristique, tant pour la Ville de Montréal, que pour le Québec et le Canada. L'OAQ apprécie les objectifs de revitalisation et de renforcement du Vieux-Port en tant que site récréotouristique, et la volonté de mieux connecter ses espaces au reste de la ville. Il apprécie aussi que les Montréalais puissent s'exprimer à ce propos.

Nous applaudissons en particulier les objectifs d'améliorer l'accès au fleuve et de mettre en valeur le silo n° 5. Nous les partageons depuis longtemps, comme en témoigne cet article rédigé dans notre revue¹ dans le cadre d'un dossier sur le patrimoine. Nous avons aussi consacré un dossier de notre magazine aux réhabilitations des littoraux dans les grandes villes du monde² afin de susciter une prise de conscience et montrer les meilleures pratiques.

¹ « Avenir des silos : je ne suis pas un numéro ! », *Esquisses* (vol. 24, n° 4, hiver 2012-2013)
www.oaq.com/esquisses/archives_en_html/patrimoine_architectural/dossier/avenir_des_silos.html

² « Balade au fil de l'eau : cours de récréation », *Esquisses* (vol 24, n° 2, été 2013)
www.oaq.com/esquisses/archives_en_html/balades_au_fil_de_leau.html



Quelques réflexions sur le plan directeur

L'OAQ ne souhaite pas forcément entrer dans les détails mais plutôt émettre des commentaires relativement généraux puisqu'il s'agit d'un plan directeur, le plan final étant à venir. Toutefois, le document suscite d'emblée quelques commentaires concrets de notre part.

1. Accessibilité universelle

Tout d'abord, l'OAQ invite la Société du Vieux-Port à bien penser les « grands emmarchements » prévus afin que les principes d'accessibilité universelle y soient mis en œuvre.

2. Verdissement

On doit aussi veiller à ce que le verdissement y tienne une grande place. Nous en reparlerons plus loin, mais – à l'heure de la lutte contre les changements climatiques – les espaces publics et les bâtiments doivent être conçus pour être résilients face aux événements climatiques et pour contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Or, les illustrations présentent beaucoup de grandes surfaces minéralisées, en particulier les vues des emmarchements.

3. Gestes architecturaux emblématiques

Nous estimons aussi que les deux extrémités du Vieux-Port où des constructions sont envisagées – le quai de l'Horloge et la Pointe-du-Moulin – se prêtent à des gestes architecturaux soignés, voire emblématiques.

D'une part, à l'est, un (ou plusieurs) concours d'architecture pourraient être organisé(s) pour le (ou les) bâtiment(s) du Quai de l'Horloge. Pensons, en plus des Québécois, aux croisiéristes ou aux nombreux touristes qui visitent le parc Jean-Drapeau. Il ne s'agit pas forcément de construire un bâtiment disproportionné, mais d'apporter une plus-value qui respecte le milieu environnant et reflète clairement l'identité montréalaise.

D'autre part, à l'ouest, le nouveau quartier à usage mixte proposé (résidences, commerces, équipement sportif et hôtel) devrait être l'occasion de favoriser l'innovation. Rappelons qu'il est situé près d'Habitat 67, qui fête ses 50 ans cette année et qui est classé monument historique. Cet édifice, issu d'un concours, se voulait une réflexion sur « l'habitation de l'avenir » et sa réalisation a été financée par le gouvernement fédéral. Pourquoi ne pas s'en inspirer pour mener à nouveau une telle réflexion et la concrétiser ? Pour le dire plus simplement : aujourd'hui, quelle est notre vision d'un quartier d'avenir capable de nous inspirer et dont nous pourrions encore être fiers dans 50 ans ?

Le gouvernement pourrait d'ailleurs s'appuyer sur les initiatives relativement récentes de la Société canadienne d'hypothèque et de logement autour des maisons durables ou quartiers mixtes durables : EQuilibrium³ et collectivité ÉQuilibrium⁴. L'intérêt de ces initiatives réside aussi dans le suivi des réalisations. Elles pourraient être relancées, actualisées et bonifiées.

³ www.cmhc-schl.gc.ca/fr/prin/dedu/maeq/maeq_008.cfm

⁴ www.cmhc-schl.gc.ca/fr/prin/dedu/incodueq/incodueq_001.cfm

Un concours – d'idées ou d'architecture – devrait également être organisé en ce qui concerne le silo n° 5 afin de lui trouver un usage adéquat et d'entreprendre une réhabilitation reflétant la créativité et le dynamisme de la métropole du Québec. S'il est un bâtiment emblématique en lien avec le patrimoine et la mise en valeur du littoral, que tout le monde aime ou déteste, c'est bien celui-là !

Certes, le bâtiment est au centre d'enjeux multiples et complexes : respect, usage, entretien et gestion du patrimoine et du bâti; accès au fleuve et vues obstruées; etc. On ne peut toutefois pas revendiquer un centre-ville ouvert sur le fleuve sans trouver une vocation à ce bâtiment classé. Plusieurs consultations ont déjà eu lieu à ce sujet, mais elles n'ont pas abouti à des résultats concrets. Il faut reprendre le processus jusqu'au bout une bonne fois pour toutes.

5. Arrimage à la Stratégie centre-ville de la Ville de Montréal

En dernier lieu, nous souhaitons nous assurer que le plan directeur a été conçu en lien avec la Ville de Montréal et, plus particulièrement, sa Stratégie centre-ville, qui a fait l'objet d'une consultation à l'automne 2016 et dont la mouture finale est attendue. Cela nous semble un élément essentiel.

L'OAQ s'est d'ailleurs prononcé, lors de cette consultation, en remettant un mémoire intitulé « Pour un cœur en santé et à échelle humaine » à l'Office de consultation publique de Montréal⁵. Voici ce qu'on pouvait y lire à la page 11 à propos du Chantier 2 que la ville avait intitulé « Un centre-ville ouvert sur le fleuve ». Ces commentaires et recommandations sont en grande partie pertinents dans le cadre de la consultation que vous menez.

- Nous saluons notamment le principe d'un accès public continu aux berges, y compris dans les nouveaux projets. Il faudra rester vigilant afin que ce soit réellement le cas en tout temps.

Nous invitons la Ville à favoriser les concours d'aménagement, d'idées ou d'architecture dans le cadre de ces projets, aussi bien pour les espaces publics que pour les bâtiments.

D'ailleurs, si comme l'évoque le document, un équipement culturel phare devait être implanté sur le littoral, il devrait faire l'objet d'un concours d'architecture international. C'est en effet la meilleure pratique mise en œuvre à plusieurs endroits de la planète.

- C'est une bonne idée de miser sur la mixité des fonctions pour les développements à venir le long du fleuve : activités récréotouristiques, commerce, habitation, équipement institutionnel, verdissement. Il ne faut pas non plus oublier la mixité des populations. À Montréal comme ailleurs, les vues sur le fleuve sont prisées. Elles ne doivent pas être réservées aux résidents les plus fortunés. Nous reviendrons plus loin sur la Stratégie d'inclusion de logements abordables.

Recommandation : Miser sur la concertation et les concours pour aménager les abords du fleuve.

⁵ « Pour un cœur en santé et à échelle humaine », octobre 2016, www.oaq.com/fileadmin/Fichiers/Nouvelles/MEM_Strategie_centre-ville2016_-_copie.pdf

Dans ce mémoire, nous rappelions aussi (p. 10 et 12) qu'un tramway avait été prévu dans cette zone ou en bordure par la Ville.

Le document⁶ semble sous-entendre le besoin d'un nouveau réseau transversal ou interne au centre-ville, peut-être sous la forme d'un tramway. Le *Plan de transport de la Ville de Montréal* publié en 2008, qui fait état d'un projet de tramway, est toujours en vigueur, rappelle-t-on.

L'OAQ invite la municipalité à approfondir sa réflexion à ce sujet et à entamer – ou à compléter – au plus vite des études. Un tramway permet en effet de connecter de nombreux habitants, travailleurs et touristes à un réseau de transport en commun de proximité en site propre. Mais il ne sert pas seulement à transporter des usagers, il contribue aussi à requalifier l'espace public urbain, comme en témoignent de nombreux exemples à travers le monde. Or, cet aspect est annoncé comme nécessaire tout au long du document : Montréal souhaite faire progresser la qualité et la convivialité de ses espaces publics. En outre, un tramway permet de partager plus équitablement la voirie aux bénéfices du transport public et du transport actif. Pourquoi s'en priver puisqu'on veut valoriser ces modes de déplacement?

[...]

Parmi les facteurs de succès des grandes villes portuaires ayant mis en valeur leur littoral, le document mentionne le lien aux quartiers adjacents et l'intégration de ce littoral aux réseaux de transport collectif et actif. Cela milite encore pour l'étude d'un éventuel tramway. Après tout, certains espaces du Vieux-Port et du Vieux-Montréal sont relativement excentrés par rapport aux stations de métro. De plus, des villes comme Lisbonne ont requalifié l'accès aux berges en intégrant une ligne de tramway le long du littoral.

Grands principes à respecter

Nous réitérons donc ici que le développement du Vieux-Port doit s'appuyer sur les principes suivants :

- Accès public et continu à toutes les berges ;
- Pas d'obstruction supplémentaires des vues sur le fleuve ;
- Concours d'aménagement, d'idées ou d'architecture, aussi bien pour les espaces publics que pour les bâtiments ;
- Proportion d'au moins 30 % de logements sociaux, communautaires et abordables dans tout projet d'habitation, le cas échéant ;
- Poursuite des discussions avec la Ville de Montréal en vue de la cession de la responsabilité de ces terrains ou gestion conjointe advenant que le gouvernement fédéral en reste propriétaire ;

⁶ *Stratégie centre-ville : Soutenir l'élan*, Document de consultation 2016, Ville de Montréal, http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P83/3.1_strategie_centre-ville_web.pdf

- Réhabilitation et nouvelle vocation pour le silo n° 5, en allant au-delà de la simple idée de belvédère ;
- Prise en compte des résultats de la consultation pour la suite du processus – planification et conception définitive –, celui-ci devant déboucher sur des résultats concrets respectant les délais attendus.

Toujours dans le mémoire de l’OAQ précédemment cité sur la Stratégie centre-ville, nous avons fait d’autres recommandations qui pourraient être utilement mises en œuvre par la Société du Vieux-Port de Montréal :

- Adhérer au Défi 2030⁷ et en appliquer les principes dans la rénovation et la construction des bâtiments du Vieux-Port ;
- Construire selon le principe des écoquartiers⁸ et miser sur une densité douce et conviviale (généralement pas plus de six étages) ;
- Concevoir tout logement neuf, le cas échéant, selon le principe du logement adaptable⁹ ;
- Expérimenter de nouvelles pratiques permettant l’innovation dans la construction des logements (autopromotion, coconstruction, coconception, recours au concours d’architecture, etc.) ;
- Assurer, le cas échéant, un leadership face aux promoteurs et établir clairement les règles du jeu qu’ils devront respecter ;
- Améliorer dans tous les domaines l’accessibilités universelle ;
- Intégrer plus d’art public sur le territoire ;
- Piétonniser et aménager dans l’optique de favoriser les transports actifs que ce soit en termes de sécurité ou de convivialité ;
- Connecter les lieux aux réseaux de transports collectifs ;
- Limiter les stationnements dans l’espace public ;
- Planifier en amont, à toutes les échelles, et se conformer aux décisions prises ;
- Valoriser le patrimoine en lui trouvant des nouveaux usages ;
- Créer des espaces verts et éviter la minéralisation pour lutter contre les îlots de chaleur ;

⁷ Le Défi 2030, une initiative internationale lancée en 2007 par l’organisme à but non lucratif Architecture 2030, vise à éliminer les émissions de GES dans les nouvelles constructions et les rénovations de bâtiments d’ici 2030. Les participants s’engagent à réduire l’énergie fossile consommée par les bâtiments qu’ils conçoivent par rapport à la moyenne des constructions de même type dans leur région, à raison de 70 % immédiatement, de 80 % d’ici 2020, de 90 % d’ici 2025, pour aboutir à des bâtiments carboneutres en 2030. L’Institut royal d’architecture du Canada (IRAC), l’Ontario Association of Architects, la Ville de Vancouver, entre autres, appuient le Défi 2030.

⁸ Avant d’être faite de bâtiments durables, la ville durable est faite de quartiers durables, c’est-à-dire de quartiers à densité élevée où l’on met l’accent sur la qualité de vie des habitants et des travailleurs. Des quartiers où la mixité des usages permet de limiter les déplacements en automobile. Des quartiers où le logement collectif à dimension humaine est privilégié. Le terme «écoquartier» est apparu en Europe il y a une vingtaine d’années pour caractériser certains de ces quartiers où les efforts sont conséquents, cohérents et suivis, et ce, sur tous les plans.

⁹ Un logement adaptable est conçu pour pouvoir être facilement transformé pour répondre aux besoins particuliers d’une personne devant vivre avec une incapacité physique ou sensorielle. Il est très coûteux de transformer un logement lorsque cela n’a pas été prévu. Par contre, les coûts sont minimes si l’on y pense au départ : cadre de portes et corridor larges, murs renforcés aux endroits devant accueillir des barres d’appui, éléments de cuisine facilement amovibles pour abaisser un comptoir, etc.

- Être exemplaire en ce qui concerne la résilience et la lutte contre les changements climatiques¹⁰.

6. Concours

Nous insistons sur la procédure de concours car celle-ci est reconnue dans de nombreux pays comme un mécanisme permettant d'assurer l'équité des concurrents, de faire une place à la relève et de trouver le meilleur fournisseur, et ce, en toute transparence. Surtout – et ce n'est pas anecdotique –, ils permettent de réaliser des projets de meilleure qualité en fonction des besoins spécifiques exprimés. Il serait dommage de s'en priver pour la revitalisation des espaces du Vieux-Port, et ce, d'autant plus à Montréal, métropole du Québec, ville UNESCO de design qui en fait la promotion et s'efforce de concevoir ainsi ses bâtiments et ses espaces publics.

Il existe plusieurs types de concours d'architecture – ouvert ou sur invitation, anonyme ou non, international ou national, pluridisciplinaire ou non, en une ou deux étapes. Au Québec, pour être approuvé par l'OAQ, un concours doit répondre aux *Règles d'approbation des concours d'architecture*¹¹, ce qui permet de le baliser.

Dans le même ordre d'idées, d'autres processus de création existent – concours d'idées, charrette, etc. – et pourraient être mis à contribution lorsque les enjeux requièrent de faire appel à l'intelligence collective, soit parce qu'ils ne sont pas encore résolus ou parce qu'ils sont complexes : traversée de la voie ferrée, réutilisation du silo n° 5, etc.

Conclusion

Nous espérons que ces commentaires sur le plan directeur proposé pour le Vieux-Port et ces retours sur nos précédentes prises de position apporteront une plus-value à la réflexion actuellement menée par le gouvernement canadien par l'entremise de la Société du Vieux-Port de Montréal. L'OAQ prendra connaissance avec intérêt du plan final qui en découlera.

Nous espérons d'ailleurs que celui-ci tiendra compte des résultats de la présente consultation et débouchera, outre la nouvelle consultation, sur des avancées concrètes. En effet, n'oublions pas que plusieurs moments de concertation se sont déroulés ces dernières années. De nombreuses promesses ont également été faites : pensons notamment au bain portuaire – mentionné dans le plan directeur – prévu pour 2017.

Pour terminer et faire écho à quelques réactions relayées par les médias, nous vous invitons à prendre connaissance d'un autre de nos dossiers qui porte sur le lien entre l'identité culturelle et l'architecture et qui nous paraît d'intérêt dans ce contexte¹². Il s'agit en effet de requalifier les espaces au bord de l'eau en visant à ce que le résultat soit remarquable, comme de nombreuses

¹⁰ « Changement climatique : l'urgence d'agir », *Esquisses* (vol 27, n° 1, printemps 2016) www.oaq.com/fileadmin/Fichiers/Esquisses/ESQ2701-Climat/ESQ_2701.pdf

¹¹ bit.do/cBpez.

¹² « Identité culturelle : vous êtes ici », *Esquisses* (vol. 27, n° 4, hiver 2016-2017) www.oaq.com/fileadmin/Fichiers/Esquisses/ESQ2704-Politique_culturelle/ESQ2704.pdf

viles le font à travers le monde. Près de nous, la promenade Samuel-de-Champlain à Québec est une belle réussite. Et ce, tout en respectant l'identité propre au lieu, à sa géographie, son histoire et ses habitants.

En vous remerciant de nous avoir permis de nous exprimer, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Nathalie Dion'. The signature is fluid and cursive, with a large loop at the end.

Nathalie Dion
Présidente