



la Chambre de commerce
du Montréal métropolitain

Développement du secteur Bridge-Bonaventure : pour une vision inspirante, un modèle financier ingénieux et une gouvernance exemplaire

.....

Rapport du Groupe d'intervention Bridge-Bonaventure

Date : 19 avril 2024

Table des matières

| | |
|---|-----------|
| 1. La vision du Groupe d'intervention Bridge-Bonaventure | 5 |
| 2. Retombées économiques induites par le redéveloppement du secteur Bridge-Bonaventure | 7 |
| 3. Pour un modèle de financement novateur | 7 |
| 4. Vers un organisme dédié | 9 |
| En conclusion..... | 10 |
| Faits saillants | 10 |
| ANNEXE 1 – Étude des retombées économiques | 11 |
| ANNEXE 2 – Composition du Groupe d'intervention Bridge-Bonaventure | 13 |
| Annexe 3 – Visuels potentiels du secteur Bridge-Bonaventure..... | 14 |

En tant que voix du milieu des affaires de la métropole, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (ci-après la « Chambre ») participe activement aux discussions entourant le développement économique et urbain. À ce titre, la Chambre s'est investie de plusieurs façons au fil des ans dans des dossiers connexes au développement du secteur Bridge-Bonaventure.

D'abord, la Chambre, par le biais de sa présidente et cheffe de la direction de l'époque, M^{me} Isabelle Hudon, a été au cœur des activités de la Société du Havre de Montréal, qui a mené à la formulation d'une vision pour le développement et l'aménagement de ce secteur au cours des 15 dernières années. La Chambre est aussi intervenue lors des consultations menées en 2019 et en 2023 par l'Office de consultation publique de Montréal portant sur le développement spécifique du secteur Bridge-Bonaventure.

Par ailleurs, la Chambre a publié en juin 2023 une étude intitulée *Bâtir plus, plus vite et mieux*, qui analysait les besoins en logement dans la région métropolitaine et formulait 15 recommandations pour répondre aux besoins d'habitation, réduire les enjeux d'abordabilité et permettre une densification intelligente du Grand Montréal.

Pourquoi un engagement de la Chambre?

L'engagement appuyé de la Chambre envers le redéveloppement du secteur Bridge-Bonaventure s'explique par les caractéristiques uniques de ce secteur.

- Étant donné sa localisation, le secteur Bridge-Bonaventure est appelé à devenir un quartier signature de Montréal. Il fait le lien par l'ouest entre l'effervescence du centre-ville et la zone riveraine du fleuve. Il forme la première impression visuelle pour tous les usagers du REM et de la voie rapide de l'autoroute Bonaventure et pour les citoyens et visiteurs provenant des ponts Samuel-De Champlain et Victoria.
- Le secteur comporte plusieurs bâtiments d'une importance patrimoniale particulièrement importante, notamment le Silo n° 5 et Habitat 67, en plus d'éléments industriels tels que l'enseigne Farine Five Roses. Ceux-ci font du quartier, y compris le corridor du canal de Lachine, une zone qui offre une occasion unique de marier l'ancien et le nouveau de manière exemplaire.
- Il représente une occasion unique de bâtir un quartier dense à proximité immédiate du centre-ville, de façon à augmenter l'offre de logements au centre de la métropole, à l'heure où une pénurie sévit et l'abordabilité diminue. Il pourrait également servir de site où se concentrent des entreprises de nouveaux secteurs d'activité économique tels que les technologies propres.
- Enfin, il s'agit d'un lieu de convergence. Outre les accès via le REM et le réseau routier supérieur, il relie les quartiers du centre-ville, du Vieux-Montréal, de Griffintown et de Pointe-Saint-Charles.

La revitalisation de ce secteur constitue donc, pour la Chambre, une formidable occasion de mettre à contribution le génie et la créativité de Montréal. Le défi est de le faire sans attendre. La crise du logement et l'état du centre-ville exigent une intervention rapide et efficace. Il faut pouvoir démarrer en 2025.

C'est pourquoi la Chambre a mis en place le Groupe d'intervention Bridge-Bonaventure pour analyser et proposer, notamment en matière de gouvernance et de financement des infrastructures, des avenues permettant d'enclencher rapidement le développement de ce secteur et de l'accélérer.

Le Groupe d'intervention

Le Groupe d'intervention a été mis sur pied par la Chambre à la demande des promoteurs propriétaires des terrains à développer. Ce groupe, dont la composition est présentée en annexe, est indépendant des

promoteurs propriétaires et a pour unique mandat de chercher à créer des conditions propices au développement accéléré du secteur.

Les actions du Groupe s'appuient sur deux principes fondamentaux essentiels. D'abord, il faut pouvoir obtenir des unités d'habitation rapidement si l'on veut réellement contribuer à résoudre la crise du logement. Ensuite, ce redéveloppement doit obligatoirement s'inscrire dans un contexte d'inclusion et de diversité, de transition écologique et de mobilité durable.

Par ailleurs, le Groupe d'intervention n'a pas retenu l'hypothèse de la nécessité d'accroître significativement l'offre d'immeubles de bureaux. En effet, il y a présentement 10,5 millions de pi² disponibles au centre-ville. Même si, selon les données fournies par Altus, le taux de disponibilité totale au centre-ville de Montréal a enregistré une légère amélioration, passant de 19,4 % au quatrième trimestre de 2023 à 18,7 % au premier trimestre de 2024, les taux de disponibilité totale sont tels qu'il faudra plus d'une décennie pour résorber l'excédent.

La définition de la zone

Par ailleurs, plusieurs initiatives ont apporté des éléments essentiels. Dans un premier temps, la Ville de Montréal a réuni des développeurs propriétaires de terrains et des firmes d'architectes et d'urbanistes¹ pour dégager les grandes lignes d'une planification du redéveloppement de ce secteur. La Société immobilière du Canada (SIC), l'un des principaux propriétaires sur la zone, a aussi mené des exercices de consultation et de cocréation pour ses terrains du bassin Wellington. Rappelons d'ailleurs que la SIC a mené un concours international pour le développement de ses terrains à la Pointe-du-Moulin et a retenu la firme Devimco.

La zone est vaste et comporte plusieurs sous-secteurs. Ainsi, lorsqu'on évoque le redéveloppement de Bridge-Bonaventure, on doit comprendre les sous-secteurs de la Pointe-du-Moulin, du bassin Wellington et de ses abords, du triangle de la pointe Saint-Charles Nord (les secteurs ombragés en bleu dans la carte ci-dessous), ainsi que la Cité du Havre. Nous y incluons le pôle du Nordelec (I+J), situé aux limites du secteur de planification, qui inclut des espaces pour le développement économique. La limite ouest actuelle du secteur doit être étendue jusqu'à la rue Shearer pour couvrir notamment le Nordelec.



¹ Devimco, Groupe Mach, Broccolini, COPRIM, Fahey, Lemay, Provencher_Roy, ACDF, Neuf et Cycle Capital

Des actions déjà en cours

Plusieurs initiatives doivent s'insérer dans la vision du développement pour le secteur.

Le développement du Nordelec : Les propriétaires du Nordelec, limitrophe du secteur Bridge-Bonaventure, envisagent le développement d'un important pôle d'emploi totalisant environ 1 million de pi² de superficie.

Le Quartier des artisans : Le principe proposé par le Conseil des métiers d'art du Québec et ses partenaires pour créer un Quartier des artisans autour de la rue Mill fait consensus. On devrait à terme y retrouver des entreprises comme Les Forges de Montréal, Espace VERRE, Juget-Sinclair et Avec Plaisirs Chefs Traiteurs. *Cette zone mixte et intermédiaire [...] propose[ra] un ensemble d'attraits touristiques, d'ateliers boutiques, de galeries, d'espaces muséaux [pour en faire] un lieu de ralliement de l'industrie créative et une destination internationale incontournable pour Montréal en tant que ville UNESCO du design. Il redonne[ra] [...] au secteur Bridge-Bonaventure un sens : celui d'une utilité tant économique, écologique que sociale.*²

Canal de Lachine 4.0 : L'initiative nommée Canal de Lachine 4.0 pourra aussi servir à définir et à guider le développement du secteur. Cette initiative a pour objectif d'y aménager une zone urbaine industrielle conçue comme un véritable quartier où la mobilité alternative, les espaces de détente et les commerces de proximité seront pleinement intégrés dans une logique de connectivité.

1. La vision du Groupe d'intervention Bridge-Bonaventure

D'abord, la dynamisation du secteur Bridge-Bonaventure peut se réaliser très rapidement. Cette zone est en friche. Ensuite, le secteur Bridge-Bonaventure a le potentiel de devenir bien plus qu'un simple développement immobilier. Bien sûr, il peut accueillir un grand nombre de logements. Cependant, cette zone stratégique constitue également la porte d'entrée du centre-ville. À ce titre, Bridge-Bonaventure doit incarner un quartier signature exemplaire, qui suscite à la fois l'adhésion des Montréalais, l'admiration des visiteurs et la reconnaissance des experts en aménagement du territoire. Ce secteur définira en partie la perception de ce qu'est Montréal en tant que métropole du 21^e siècle, et au-delà.

Un traitement architectural novateur et un aménagement soigné

Le secteur Bridge-Bonaventure doit devenir un modèle de développement avant-gardiste qui jumelle la qualité de vie pour le citoyen, un milieu économique performant et un développement urbain vert en adéquation avec nos objectifs environnementaux et de hauts standards de beauté. Nous devons créer un projet emblématique qui se distinguera à l'échelle internationale. Pensons notamment au modèle suédois avec le quartier Hammarby Sjöstad à Stockholm et le quartier Bo01 à Malmö, qui ont fait preuve d'audace et d'innovation architecturale en matière d'aménagement.

Il devrait émaner de la zone Bridge-Bonaventure une sensibilité à la beauté et à l'intelligence architecturales. On devrait y retrouver des espaces communs ensoleillés, des rues végétalisées, des commerces de proximité et de destination ainsi que des logements de qualité inclusifs. La place de la voiture devrait y être réduite, alors que l'accès au transport collectif y serait facile et naturel. De plus, en exploitant son accès privilégié à l'eau, la zone Bridge-Bonaventure devrait intégrer l'élément aquatique dans son environnement et sa trame urbaine.

² CMAQ, [Quartier des artisans](#), mémoire déposé à l'OCPM dans le cadre des consultations sur Bridge-Bonaventure, p. 16.

Mixité des fonctions

Le développement du secteur Bridge-Bonaventure doit miser sur la mixité des fonctions. Une telle mixité favorise la création d'un tissu économique solide et diversifié. En intégrant des espaces résidentiels, de bureaux, industriels légers, culturels, éducatifs et récréatifs au sein d'un quartier, on encourage le développement d'une économie locale prospère.

La fonction résidentielle est essentielle afin d'augmenter l'offre de logements dans la métropole et d'assurer la vitalité du quartier et de sa base commerciale. Nous insistons sur l'importance que le nouveau quartier fournisse aussi des occasions d'emploi aux populations des quartiers environnants, notamment celui de Pointe-Saint-Charles, quels que soient les secteurs ciblés. Les zones de la pointe du Moulin, du bassin Wellington et de ses abords, ainsi que du triangle de la pointe Saint-Charles Nord dans sa partie nord-est devront quant à elles devenir mixtes avec un accent mis sur la fonction résidentielle, avec des activités commerciales à certains endroits plus adaptés, notamment autour des deux stations du REM et des principaux axes de mobilité.

Densification intelligente

Les défis du manque de logements, du réchauffement climatique et de l'étalement urbain dans la région métropolitaine militent pour la création d'un milieu dense. Une densification intelligente du territoire est avant tout une densification bien située, à proximité des accès au transport collectif. Idéalement, elle correspond également à l'endroit où la demande (pour y vivre et y travailler) est la plus importante.

Notre étude *Bâtir plus, plus vite et mieux*, dévoilée en juin 2023, aborde cette question de front et propose de nombreuses solutions. Nous y proposons des seuils de densité minimaux pour les aires TOD. Pour le secteur Bridge-Bonaventure, nous proposons de fixer un seuil de densité minimal de 400 logements par hectare, ce qui équivaut à 15 000 logements sur les espaces considérés³. Le secteur Bridge-Bonaventure pourra accueillir près de 27 000 personnes.

Connectivité du quartier

Dans une perspective d'augmentation significative du nombre de résidents, en plus de l'accroissement des visiteurs attirés par l'attractivité accrue de la zone, la question de la mobilité demeure centrale. Le secteur constituera en effet un maillon central du développement d'un corridor touristique le long du fleuve, liant Bridge-Bonaventure, le Vieux-Port et le futur site redéveloppé de la Molson.

Plusieurs interventions seront nécessaires. Il faudra développer des accès routiers pour désenclaver le secteur, réaménager les artères de transit, y compris la déviation de la circulation du pont Victoria vers l'autoroute Bonaventure, et développer des infrastructures qui incitent à la mobilité durable dans la zone. Enfin, il faudra construire deux nouvelles stations du REM, dont une à proximité dans le quartier Griffintown (station Bernard-Landry) et une dans la zone Bridge-Bonaventure (station Bridge-Wellington).

Recommandation

Le Groupe d'intervention recommande que la Ville et les parties prenantes adoptent au cours des prochains mois une vision globale qui reprend les éléments présentés dans ce rapport. Cette vision ambitieuse devrait notamment s'appuyer sur des principes de mixité urbaine et fonctionnelle et de densification intelligente et favoriser la connectivité du secteur. En parallèle, il faudra obtenir la confirmation de la construction de deux stations du REM.

2. Retombées économiques induites par le redéveloppement du secteur Bridge-Bonaventure

Le Groupe d'intervention Bridge-Bonaventure a mandaté la firme Aviseo Conseil pour réaliser une analyse des retombées économiques causées par la revitalisation du secteur. La présente analyse estime les effets directs et indirects en matière de valeur ajoutée (PIB) et d'emplois supportés ainsi qu'en ce qui concerne les revenus fiscaux pour les gouvernements du Québec et du Canada. Les effets induits, tels que les impacts relatifs à la consommation de la main-d'œuvre, ont aussi été pris en compte dans l'approche méthodologique.

Notre analyse se base sur des investissements privés de 10,4 milliards de dollars générant à terme 15 000 nouveaux logements. Ce volume d'investissements provient des données fournies par la Société immobilière du Canada et les promoteurs actifs sur le secteur (Devimco, Mach, Broccolini et COPRIM).

Une contribution au PIB importante

Les investissements prévus sont d'envergure et leurs retombées économiques seront ainsi conséquentes. La contribution au PIB est ainsi estimée à 7,4 milliards de dollars sur 30 ans, dont 4,5 milliards en effets directs. Les effets induits ajoutent 500 millions de dollars dans ce scénario. Environ 4,2 milliards de cette valeur ajoutée sont versés en salaires.

Des emplois de qualité

Les investissements destinés au secteur Bridge-Bonaventure supporteront 64 760 emplois en équivalent temps complet durant la période des travaux, dont près de 39 000 emplois directs, alors que les autres seront au sein des (seconds) fournisseurs. Les effets induits ajouteront 7 184 emplois, principalement à Montréal. Le salaire moyen des emplois supportés atteindra 66 000 dollars sur une base annuelle. Il s'agit d'un écart positif de quelque 20 000 dollars par rapport à la médiane des revenus d'emploi des travailleurs âgés de 25 à 64 ans en 2021.

Retombées fiscales

Le redéveloppement du secteur entraînera également une augmentation significative des revenus municipaux. Sur une période de 30 ans, 968 millions de dollars de revenus fonciers seront générés, comprenant les taxes foncières, les droits de mutation et les redevances fiscales. Les impôts fonciers, résidentiels et non résidentiels, représentent la part du lion. On estime que les impôts fonciers, nets des revenus actuels et sans les dépenses de fonctionnement, atteindront 119 millions par année (en dollars de 2023) lorsque le projet sera pleinement déployé.

Les gouvernements récolteront également des bénéfices sous la forme d'entrées fiscales. Ainsi, le Québec récoltera 2,0 milliards de dollars en revenus divers, dont 57 % en impôts sur les salaires et en taxes. Les effets induits ajouteront 110 millions de dollars au gouvernement québécois. Ottawa recevra de son côté 745 millions de dollars auxquels on peut ajouter 43 millions en raison des effets induits.

3. Pour un modèle de financement novateur

Le développement du secteur Bridge-Bonaventure commandera d'importants investissements en décontamination des terrains (par les promoteurs) et en infrastructure publique. On ne saurait minimiser la complexité associée à la construction de quartiers de cette envergure et le poids des dépenses d'infrastructure qui en découlent. À lui seul, le coût total des infrastructures publiques du secteur est estimé à environ 440 millions de dollars. Ce montant est très élevé et justifie d'envisager un niveau de densité

conséquent. Cela dit, la Ville de Montréal n'aura tout simplement pas la capacité financière d'assumer seule ces coûts.

Aviseo Conseil a exploré des avenues de financement pour ces infrastructures, y compris des solutions pour déployer ces investissements en dehors du bilan financier de la Ville de Montréal. Aviseo Conseil a donc analysé une multitude d'outils fiscaux permettant de financer ces infrastructures publiques : l'émission d'obligations municipales, le prélèvement de redevances de développement, l'appel à la dette traditionnelle, l'imposition d'une taxe spéciale, la hausse des revenus fonciers et l'usage d'un fonds d'investissement dédié.

Parmi ces options, nous retenons l'implantation d'un modèle de financement fiscal de revitalisation (FRR) adapté au contexte montréalais. Ce scénario implique la création d'une société à but non lucratif mandatée pour livrer ces infrastructures publiques (modèle de gouvernance à mettre en place), habilitée à émettre une dette qui serait couverte par les nouvelles valeurs foncières relatives au développement immobilier du secteur. La nouvelle société aurait recours à l'écosystème financier montréalais où les instruments de dette seraient émis à des taux préférentiels garantis par le gouvernement provincial. Cette façon de faire permettrait d'éviter de transférer le coût des infrastructures à celui des futurs logements afin d'en maintenir le plus possible l'abordabilité.

Ce modèle permettrait à la société d'accéder aux liquidités nécessaires à la construction des infrastructures publiques et de se rembourser sur une durée déterminée au moyen d'une partie de l'incrément des revenus fonciers. Il permettrait à la Ville de conserver une marge de manœuvre pour le financement des services municipaux usuels et, une fois le remboursement effectué, de récupérer l'entièreté de l'incrément des revenus fonciers.

Le scénario retenu pourrait comprendre comme caractéristique l'ajout d'un réseau géothermique urbain qui, en tant qu'activité commerciale écologique, permettrait aussi de générer des revenus assignés au remboursement de la dette. Ce réseau urbain serait déployé par la société à but non lucratif pour obtenir des revenus, réduisant encore la pression sur l'abordabilité.

Ce modèle est toutefois assujéti à quatre variables clés qui sont à confirmer : (1) le nombre de logements autorisés (au moins 15 000); (2) le montant accordé à titre de subvention par les gouvernements fédéral et provincial (à déterminer); (3) le coût estimé pour les infrastructures municipales (440 millions de dollars, à confirmer); et (4) le pourcentage des revenus fonciers additionnels transférés à l'OBNL pour repayer l'emprunt pour le financement initial des infrastructures. Le pourcentage des revenus fonciers additionnels captés par l'OBNL pour repayer l'emprunt pour le financement des infrastructures se situerait idéalement autour de 40 %; il pourrait être plus élevé si l'on souhaite que l'OBNL rembourse plus rapidement la dette.

La contribution financière des gouvernements provincial et fédéral, sous forme de subvention, demeure nécessaire pour soutenir le développement d'infrastructures urbaines dans le secteur Bridge-Bonaventure. En effet, le modèle financier proposé requiert des subventions à hauteur de 40 % provenant des ordres gouvernementaux fédéral et provincial et des organismes tels que la Banque de l'infrastructure du Canada.

Nous sommes persuadés que cette approche est la plus appropriée pour répondre aux besoins, tout en évitant que les coûts des infrastructures municipales soient inclus dans le bilan financier de la Ville.

Recommandation

Financer les infrastructures publiques du secteur Bridge-Bonaventure par l'instauration d'un modèle de financement fiscal de revitalisation afin d'éviter que les coûts des infrastructures municipales n'apparaissent dans le bilan financier de la Ville.

4. Vers un organisme dédié

Le développement du secteur Bridge-Bonaventure commandera d'importants investissements en infrastructures alors que la Ville de Montréal est aux prises avec un taux d'endettement élevé et des besoins d'investissement multiples, notamment pour le redéveloppement d'autres sites et les coûts de la transition écologique.

La solution préconisée repose donc sur le déploiement d'un OBNL distinct des autorités municipales et gouvernementales, soumis aux meilleures règles de gouvernance. Cet OBNL serait responsable d'activer un nouveau mécanisme de financement en s'inspirant des meilleures pratiques en matière de projets urbains d'envergure.

Ce modèle n'est pas nouveau. Aussi bien à l'échelle internationale que locale (Technopôle Angus, Technoparc Montréal, Quartier international, Quartier des spectacles...), une analyse des meilleures pratiques en matière de projets urbains d'envergure fait ressortir un élément quasi universel : la mise en place d'un organisme dédié pour les piloter.

Des études commandées par la Ville de Montréal pour le redéveloppement du secteur Namur–Jean-Talon recommandent aussi la mise en place d'un organisme dédié. Il semble que le groupe de travail GALOPH recommandera aussi la mise en place d'un organisme spécifique pour le développement de l'hippodrome.

Récemment, le gouvernement du Québec a octroyé via Investissement Québec une contribution financière de 100 millions de dollars à une entité intitulée la Société de mise en valeur des terrains dans l'Est de Montréal S.E.C.

Cette société mise en place pour le développement du secteur Bridge-Bonaventure pourrait ainsi avoir pour mandats de livrer, en collaboration avec la Ville :

1. les infrastructures municipales,
2. l'aménagement des espaces publics,
3. une plateforme de concertation avec les propriétaires riverains, dont Parcs Canada et le Port de Montréal,
4. des activités de promotion du secteur, dont l'attraction d'activités économiques;
5. les relations avec la communauté afin de favoriser l'acceptabilité sociale des projets de développement;
6. l'animation du secteur.

Le champ d'intervention de l'OBNL tiendra compte de la présence de projets spécifiques autonomes à certains endroits sur le territoire de Bridge-Bonaventure qui bénéficient d'infrastructures d'utilité publique déjà en place. L'objectif sera de s'assurer de la compatibilité entre la vision, les obligations et les paramètres de développement du Plan directeur avec les activités existantes.

Recommandation

Mettre en place un organisme dédié au développement de Bridge-Bonaventure, en définissant particulièrement sa forme juridique, sa composition, ses mandats et son financement.

En conclusion

Il y a urgence d'agir pour résorber la crise du logement. Or, Montréal compte sur son territoire un secteur stratégique situé aux portes du centre-ville, avec un accès unique aux berges, qui réunit des promoteurs propriétaires prêts à construire. L'enjeu est de pouvoir doter la zone d'une vision, d'un plan directeur et, surtout, d'infrastructures publiques absolument essentielles pour amorcer la construction. Il faut trouver une solution. Pour y arriver, il faudra être créatif. Tous les gouvernements seront appelés à contribuer.

Le secteur Bridge-Bonaventure a le potentiel de devenir un quartier emblématique de Montréal. Si on s'y prend bien, on y construira 15 000 unités, capables d'accueillir 27 000 résidents, dans un quartier vert, inclusif et emblématique du Montréal du 21^e siècle.

Faits saillants

- Le secteur Bridge-Bonaventure offre la possibilité de construire **15 000 unités d'habitation**.
- **27 000 personnes** pourront être logées.
- Le développement du secteur Bridge-Bonaventure doit s'appuyer sur une vision globale. Cette vision ambitieuse devrait notamment s'appuyer sur des principes de **mixité urbaine et fonctionnelle** et de **densification intelligente** et favoriser la **connectivité du secteur**.
- La contribution au PIB est estimée à **7,4 milliards de dollars sur 30 ans**.
- Le redéveloppement du secteur entraînera également une augmentation significative des revenus municipaux. Sur une période de 30 ans, **968 millions de dollars de revenus fonciers seront générés**.
- Nous recommandons de financer les infrastructures publiques du secteur Bridge-Bonaventure par **l'instauration d'un modèle de financement fiscal de revitalisation** afin d'éviter que les coûts des infrastructures municipales n'apparaissent dans le bilan financier de la Ville.
- Nous recommandons de **mettre en place un organisme dédié** au développement de Bridge-Bonaventure, en définissant particulièrement sa forme juridique, sa composition, ses mandats et son financement.

ANNEXE 1 – Étude des retombées économiques

La revitalisation du secteur Bridge-Bonaventure contribuera fortement à l'économie québécoise

Mise en contexte

Le secteur Bridge-Bonaventure constitue l'une des principales entrées au centre-ville de Montréal. Sur la base de l'étude *Bâtir plus, plus vite et mieux* de la CCMM, la zone visée pourrait accueillir 15 000 logements et totaliser des investissements s'élevant à 10,4 G\$. Cette estimation s'appuie sur les données fournies par la Société immobilière du Canada et les membres du Consortium (Devimco, Mach, Broccolini et Coprim), ci-après les « développeurs ». Le niveau des investissements représente davantage que toutes les dépenses en construction résidentielle d'une année complète pour l'ensemble de Montréal.



Plus de 15 000 logements sont prévus, de natures sociale, abordable et au marché, autant en location qu'en copropriété.

À la demande du Groupe d'intervention Bridge-Bonaventure formé par la CCMM, le présent sommaire s'intéresse aux dépenses relatives dans la zone de revitalisation des développeurs. Ainsi, les dépenses relatives aux logements comptent pour 87% des investissements totaux. Les autres dépenses se partagent entre des bâtiments non-résidentiels, diverses infrastructures, soit routières, soit reliées à l'eau, ainsi que de nombreux aménagements. Les investissements sont prévus sur une durée de 15 ans.

Approche méthodologique

Sur la base de ces données, Aviseo a simulé un choc de dépenses à l'aide du modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec. Il a donc été possible d'estimer les effets directs et indirects en termes de valeur ajoutée (PIB), d'emplois supportés et de revenus fiscaux pour les gouvernements. Aviseo a ajouté les effets induits, i.e. les impacts relatifs à la consommation de la main-d'œuvre en surplus des revenus moyens. Les revenus fiscaux locaux sont modélisés sur 30 ans.

Sources: SIC et Consortium, ISQ, Ville de Montréal, et Analyses Aviseo Conseil 2024.

7,4 G\$ Valeur ajoutée des investissements sur 15 ans
4 315 Emplois en moyenne par année durant les travaux

Une contribution au PIB importante

Les investissements prévus sont d'envergure et leurs retombées économiques seront ainsi conséquentes. La contribution au PIB est estimée à 7,4 G\$, dont 4,5 G\$ en effets directs. Les effets induits ajoutent 500 M\$ dans ce scénario. Environ 4,3 G\$ de cette valeur ajoutée est versée en salaires.

Contribution au PIB des investissements Bridge-Bonaventure

Durée de construction, en milliards \$ de 2023



Des emplois de qualité

Les investissements destinés dans le secteur Bridge-Bonaventure supporteront **64 760 emplois** en équivalent temps complet durant la période des travaux. Un peu moins de 39 000 de ces emplois sont directs, alors que les autres sont au sein des (seconds) fournisseurs. Les effets induits ajoutent 7 184 emplois, principalement à Montréal.

Le **salaire moyen** des emplois supportés atteint 66 000 \$ sur une base annuelle. Il s'agit d'un écart de quelque 20 000 \$ par rapport à la médiane des revenus d'emploi des travailleurs âgés entre 25 et 64 ans en 2021 selon l'Institut de la statistique du Québec (ISQ).





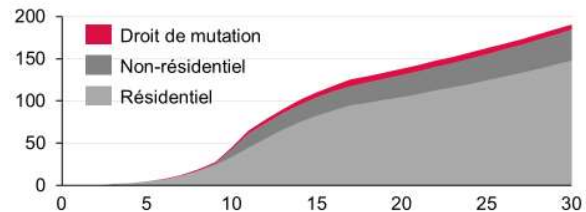
Des effets fiscaux importants accompagnent la revitalisation du secteur Bridge-Bonaventure

968 millions \$ les revenus fonciers totaux sur 30 ans

Des revenus municipaux majeurs

Sur la période de 30 ans, les 968 M\$ de revenus totaux incluent les taxes foncières, les droits de mutation et les tenants lieu de taxes. Ces derniers demeurent marginaux alors que les impôts fonciers, résidentiels et non-résidentiels, représentent la part du lion. Les impôts fonciers, nets des revenus actuels et sans les dépenses de fonctionnement, atteindront 119 M\$ par année (\$ de 2023) à terme lorsque le projet sera pleinement déployé, *ceteris paribus*.

Distribution des revenus fonciers bruts du projet 30 ans, en millions \$ courants



D'autres revenus municipaux et de transport

Le potentiel de redevances pour le REM est estimé à 115 M\$ au total. L'ajout des montants collectés pour les frais de parc et pour l'émission des permis fait passer le total à près de 300 M\$ de 2023. C'est dans l'arrondissement du Sud-Ouest où les revenus hors redevances du REM seront les plus importants. L'arrondissement Ville-Marie recevra un peu plus de 20%. Les estimations des redevances n'ont pu inclure la zone de la Cité-du-Havre.

Sources: SIC et Consortium, ISQ, Ville de Montréal, et Analyses Aviseo Conseil 2024.

Les gouvernements du Québec et du Canada y gagnent

Les gouvernements récolteront également des bénéfices sous la forme d'entrées fiscales. Ainsi, le Québec récolte 2,0 G\$ en revenus divers, dont 57% en impôts sur les salaires et en taxes. Les effets induits ajoutent 110 M\$ au gouvernement québécois. Ottawa reçoit de son côté 745 M\$ auxquels on peut ajouter 43 M\$ en raison des effets induits.

Revenus gouvernementaux Bridge-Bonaventure

Durée de construction, en millions \$

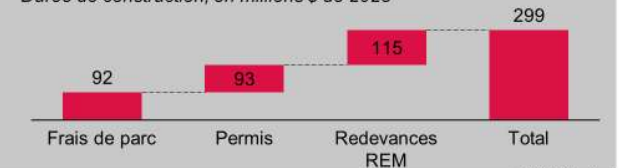


Rappelons que les résultats présentés ici n'incluent pas l'impôt des sociétés ; les estimations présentées doivent donc être considérées comme un plancher.

2,7 G\$ les revenus des gouvernements du Québec et du Canada sur 30 ans

Autres revenus générés

Durée de construction, en millions \$ de 2023



ANNEXE 2 – Composition du Groupe d’intervention Bridge-Bonaventure

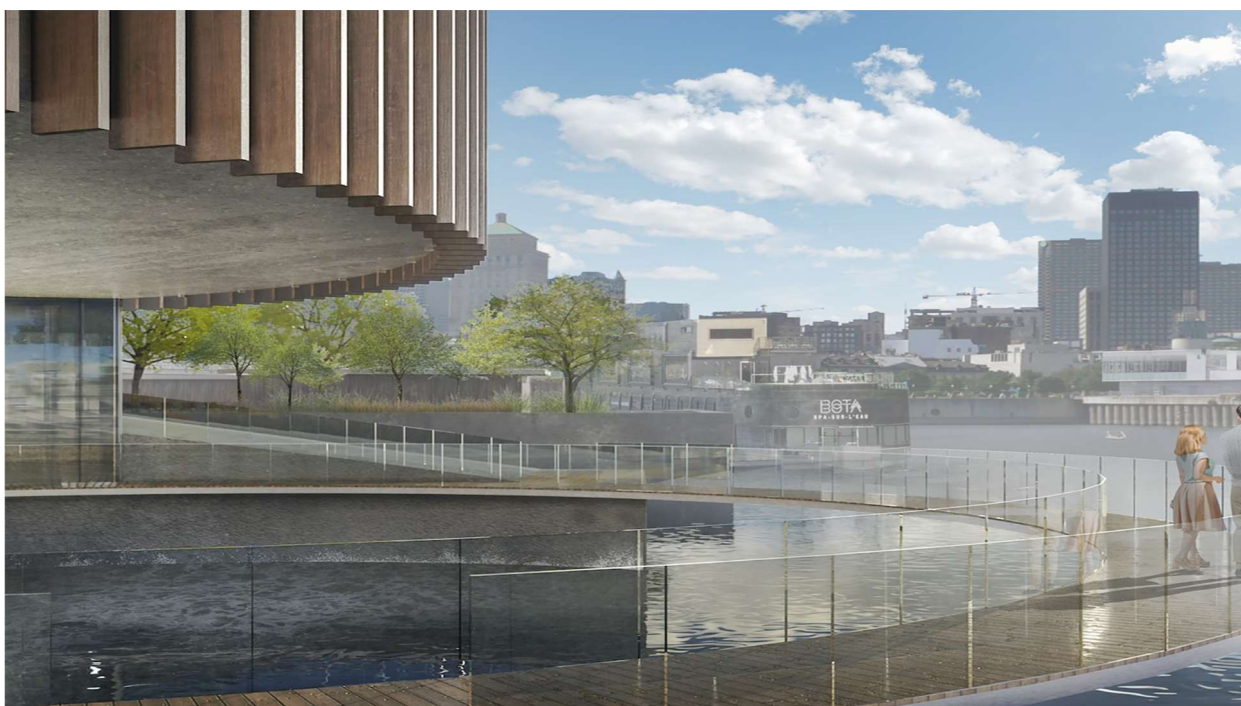
- Chambre de commerce du Montréal métropolitain : **Michel Leblanc**, président et chef de la direction
- Chambre de commerce du Montréal métropolitain : **Jessica Bouchard**, vice-présidente, Affaires publiques et économiques et Initiatives d’impact
- Fonds de solidarité FTQ : **Martin Raymond**, président-directeur général
- Fondation : **Marc-André Binette**, chef adjoint, immobilier, fonds et co-investissements
- Mouvement Desjardins : **Mario Lapierre**, vice-président, Services spécialisés entreprises
- Institut de développement urbain du Québec : **Isabelle Melançon**, présidente-directrice générale
- Norton Rose Fulbright : **Raymond Bachand**, conseiller stratégique
- **Arnold Beaudin**, consultant

Annexe 3 – Visuels potentiels du secteur Bridge-Bonaventure

Images du secteur produites par la Société immobilière du Canada



Images du secteur produites par le Consortium Bridge-Bonaventure⁴



⁴ Devimco Groupe Mach, Broccolini et Coprim