



la Chambre de commerce  
du Montréal métropolitain

# Bridge-Bonaventure : accélérer le développement d'un secteur stratégique

*Recommandations dans le cadre de la consultation publique sur le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure*

.....

Mémoire présenté par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain à l'Office de consultation publique de Montréal

12 juin 2023

# Table des matières

<b>Préambule.....</b>	<b>3</b>
<b>Contexte .....</b>	<b>3</b>
<b>Introduction.....</b>	<b>4</b>
Quatre défis.....	4
Considérer le long terme.....	5
Un secteur stratégique .....	5
<b>1. Plan directeur de mise en valeur : un pas dans la bonne direction .....</b>	<b>6</b>
<b>2. Principes pour un développement optimal du secteur Bridge-Bonaventure .....</b>	<b>7</b>
2.1. Miser sur la mixité des fonctions.....	7
2.2. Densifier intelligemment.....	9
2.3. Accroître la connectivité du quartier et préserver la fluidité des axes de transit .....	10
2.4. Consacrer les ressources adéquates et augmenter l'agilité réglementaire.....	11
2.5. Responsabilité partagée des trois ordres de gouvernement .....	12
2.6. Encourager la densification intelligente au moyen de mécanismes fiscaux.....	12
<b>Conclusion .....</b>	<b>13</b>
<b>Synthèse des recommandations .....</b>	<b>14</b>

## Préambule

Forte d'un réseau de 8 000 membres, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (ci-après la « Chambre ») agit sur trois fronts : elle porte la voix du milieu des affaires de la métropole, offre des services spécialisés aux entreprises et à leurs employés et mène des initiatives d'impact pour renforcer l'environnement d'affaires. Depuis 200 ans, elle intervient dans des dossiers déterminants pour la prospérité des entreprises et de la métropole. Avec l'appui de ses experts Acclr, la Chambre vise à accélérer la création et la croissance des entreprises de toutes tailles, ici et à l'international.

## Contexte

En tant que représentante du milieu des affaires de la métropole, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain participe activement aux discussions entourant le développement économique et urbain. En ce sens, la Chambre s'exprime régulièrement à ce sujet, par exemple dans le cadre du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), du nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 de la Ville de Montréal et de la Politique métropolitaine d'habitation de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). La Chambre a également dévoilé en juin 2023 une étude portant sur les besoins en habitation dans la région métropolitaine<sup>1</sup>, intitulée *Bâtir plus, plus vite et mieux*. L'étude présente 15 recommandations pour assurer une stratégie de densification intelligente du Grand Montréal qui répond aux besoins d'habitation et aux enjeux d'abordabilité.

De plus, la Chambre se prononce régulièrement sur des secteurs d'intérêt, notamment l'Est de Montréal, le quartier des Faubourgs, le site de l'ancien hôpital Royal Victoria et le secteur Bridge-Bonaventure.

C'est donc en continuité de ses prises de position antérieures sur les zones à fort potentiel que la Chambre participe à la présente consultation, pour laquelle le conseil municipal de la Ville de Montréal a confié à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) le mandat portant sur le Plan directeur de mise en valeur (PDMV) du secteur Bridge-Bonaventure.

Le présent exercice fait suite à une première consultation à laquelle la Chambre a participé en 2019. À l'époque, la Chambre avait mis de l'avant l'importance : (1) de reconnaître les forces naturelles du secteur; (2) de contribuer à l'émergence d'une identité forte; et (3) de procéder au désenclavement du secteur, notamment en raison de sa situation de porte d'entrée de ville. La Chambre a également participé aux ateliers organisés par la Ville de Montréal au cours de l'année 2021 et a suivi les différentes propositions faites par les parties prenantes au fil du temps, notamment celle portée par le consortium Vision Bridge-Bonaventure.

La consultation en cours vient clore, nous l'espérons, un processus de longue haleine. Le défi pour la Ville est d'accélérer l'enclenchement des projets susceptibles de répondre aux enjeux de manque d'habitation et de développer des secteurs stratégiques pour la région métropolitaine. Il faut impérativement procéder avec célérité afin que les décisions d'investissement puissent se cristalliser et que les travaux de requalification débutent dans les plus brefs délais. Cela constitue de fait notre recommandation fondamentale!

---

<sup>1</sup> CCMM, *Bâtir plus, plus vite et mieux : pour une stratégie de densification intelligente du Grand Montréal qui répond aux besoins d'habitation*, [https://www.ccm.ca/~media/Files/News/Studies/2023/Etude%20CCMM\\_Batir%20plus%20plus%20vite%20et%20mieux\\_Rapport\\_final.pdf?&la=fr](https://www.ccm.ca/~media/Files/News/Studies/2023/Etude%20CCMM_Batir%20plus%20plus%20vite%20et%20mieux_Rapport_final.pdf?&la=fr), [En ligne], juin 2023

# Introduction

L'économie du Grand Montréal connaît une croissance soutenue depuis plusieurs années, démontrée par une augmentation de 41,2 % du PIB au cours de la dernière décennie. Cette croissance est le fruit d'investissements substantiels dans des secteurs clés tels que les technologies de l'information, l'aérospatiale, les sciences de la vie, le commerce de détail, le tourisme et la finance. Conséquemment, les données du marché du travail affichent des résultats historiques : taux de chômage faible et croissance des revenus des ménages. Cette croissance soutenue s'accompagne cependant de quatre défis majeurs.

## Quatre défis

Le premier défi est celui de la pénurie de logements. La région métropolitaine vit aujourd'hui un profond déséquilibre entre l'offre et la demande de logements. La rareté relative entraîne un phénomène bien connu : une forte augmentation des prix, ce qui aggrave la crise d'abordabilité qui s'est développée au tournant du siècle. Depuis 2011, le prix de vente des logements a augmenté de 90 %, alors que le revenu des ménages de seulement 40 %<sup>2</sup>. Le marché immobilier a d'abord réagi avec une croissance des mises en chantier résidentielles pendant quelques années. Cependant, la hausse marquée des coûts de construction et des taux d'intérêt a provoqué un effondrement du nombre de mises en chantier projetées pour les prochaines années. Les investissements en construction de bâtiments sont en baisse continue depuis mai 2022<sup>3</sup>. Les mises en chantier résidentielles sont également en baisse, atteignant un creux de 818 mises en chantier en mars 2023 dans la région métropolitaine de recensement, soit une baisse de plus de 55 % sur un an<sup>4</sup>.

Le deuxième défi concerne la pénurie de main-d'œuvre. Le resserrement démographique touche tous les secteurs économiques. Toutefois, dans le domaine de la construction, la reprise des chantiers privés et publics au lendemain de la pandémie a mis en lumière l'important déséquilibre causé par le manque de main-d'œuvre, qui affecte directement la capacité des développeurs à réaliser les projets dans les délais et budgets prévus avec, en toile de fond, de fortes pressions inflationnistes qui font exploser les coûts. La volonté des gouvernements du Canada et du Québec de recourir à l'immigration afin de répondre à la pénurie ne permet pas d'envisager une correction de ce déséquilibre à court terme. Dans un tel contexte, la prévisibilité des chantiers est un élément essentiel.

Le troisième défi est celui de l'affaiblissement de l'activité économique au centre-ville. Le choc causé par les exigences sanitaires durant la pandémie a diminué la demande d'espaces de bureaux, un effet qui se fait encore sentir aujourd'hui. On observe une tendance des entreprises à diminuer leur empreinte lors des renouvellements de bail et une hausse des taux de disponibilité, particulièrement pour les immeubles de classes B et C. Certains évoquent qu'avec l'ajout de nouveaux espaces, le taux de disponibilité pourrait avoisiner les 25 % au centre-ville d'ici 2025<sup>5</sup>, avant de se résorber vers des niveaux plus alignés sur des moyennes historiques. La forte croissance économique devrait en effet permettre d'éviter une spirale de dévitalisation et mener à terme à une reprise de la demande.

Enfin, le quatrième défi est celui de la transition vers une ville verte dans le contexte des changements climatiques. La décarbonation de l'économie est une priorité autant pour les autorités publiques que pour les entreprises. On assiste présentement à une multiplication des projets de construction de bâtiments carboneutres et de développement de quartiers verts.

<sup>2</sup> Étude CCMM, op.cit., p.12, [La Chambre présente ses recommandations pour l'avenir de l'habitation dans la métropole qui répond aux besoins d'habitation \(cmm.ca\)](#)

<sup>3</sup> Statistique Canada, Tableau 34-10-0175-01,

<https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=3410017501&pickMembers%5B0%5D=1.24&pickMembers%5B1%5D=3.1&pickMembers%5B2%5D=4.3&cubeTimeFrame.startMonth=09&cubeTimeFrame.startYear=2022&cubeTimeFrame.endMonth=01&cubeTimeFrame.endYear=2023&referencePeriods=20220901%2C20230101>, (Consulté le 6 juin 2023)

<sup>4</sup> Affaires Montréal, Indicateurs clés de l'économie – 26 mai 2023,

[https://ville.montreal.gc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL\\_STATS\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/INDICATEURS%20S%C9LECTIONN%C9S\\_26%20MAI%202023.PDF](https://ville.montreal.gc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/INDICATEURS%20S%C9LECTIONN%C9S_26%20MAI%202023.PDF) (Consulté le 1<sup>er</sup> juin 2023)

<sup>5</sup> Frédéric Tomesco, *Office vacancy rates downtown could approach 25% by 2025: forecast*, Montreal Gazette, [Office vacancy rates could approach 25 per cent in downtown Montreal | Montreal Gazette](#) (Consulté le 5 juin 2023)

## Considérer le long terme

On doit éviter d'hypothéquer la croissance future du cœur économique de la région métropolitaine en prenant des décisions basées sur une dynamique conjoncturelle.

En effet, rien ne laisse présager un changement structurel de l'économie de la région métropolitaine. Au contraire, les investissements majeurs dans des créneaux économiques porteurs, ici et ailleurs au Québec, sont de nature à maintenir le dynamisme de la métropole et de son centre-ville. Malgré le rééquilibrage du marché des espaces de bureaux pour répondre au phénomène durable du travail en mode hybride (en présence et en télétravail), on peut s'attendre à une demande accrue pour des espaces de bureaux destinés à accueillir plus d'employés dans les entreprises en croissance et dans les nouvelles entreprises.

La volonté de se localiser à proximité des services d'aide à la décision pour les centres de gouvernance et de se localiser au centre des hubs de transport collectif milite en faveur du maintien à moyen et à long terme d'une concentration d'emplois au centre-ville. Or, les terrains disponibles dans cette zone se font rares, principalement à la suite du dernier cycle de croissance qui a vu naître un nombre important de projets tels que la tour Deloitte, la tour Manuvie ou la tour Banque Nationale. Le centre-ville s'étend bien vers l'est, mais le vrai potentiel de terrains inoccupés se trouve davantage à l'ouest.

Dans ce contexte, la désignation de terrains destinés au développement d'activités commerciales ou économiques aux abords du centre-ville, notamment dans la zone Bridge-Bonaventure, doit demeurer une priorité, au même titre que la construction résidentielle. Dès lors, deux dynamiques auront une incidence particulièrement forte sur la vitalité du centre-ville : l'emploi et le logement.

D'une part, un marché de l'emploi fort dans les services professionnels et les créneaux en croissance (ex. technologies propres, énergies renouvelables, intelligence artificielle, etc.) stimulera la demande en espaces de bureaux. D'autre part, la question de l'habitation sera centrale afin de renforcer la dynamique du centre-ville : un centre-ville habité et entouré de quartiers denses favorise l'activité commerciale et contribue à son attractivité. Déjà, on voit les retombées des initiatives de revitalisation visant à rehausser l'attrait du centre-ville. Plusieurs commerces ont retrouvé leur niveau d'achalandage prépandémique, alimenté surtout par la clientèle locale, les étudiants et les touristes.

Dans ce contexte, nous réitérons l'importance de lancer rapidement le redéveloppement du quartier Bridge-Bonaventure.

## Un secteur stratégique

Situé à proximité du fleuve Saint-Laurent et à l'intersection des quartiers du centre-ville, du Vieux-Montréal, de Griffintown et de Pointe-Saint-Charles, le secteur Bridge-Bonaventure occupe une position géographique clé qui en fait un lieu de convergence entre différentes parties de la métropole. Le quartier est desservi par l'autoroute Bonaventure, un important lien du réseau supérieur métropolitain. De plus, la présence des ponts Samuel-De Champlain et Victoria permet une connexion rapide vers la Rive-Sud.

Étant donné sa localisation, le secteur Bridge-Bonaventure a un rôle central à jouer dans le déploiement futur du centre-ville de la métropole. Il constitue le dernier grand secteur disponible pour accueillir des bureaux de classe et de superficie en adéquation avec les besoins des entreprises, à proximité immédiate du pôle d'affaires existant. Il pourrait également servir de site où concentrer les entreprises de nouveaux secteurs d'activité économique tels que les technologies propres. Outre sa vocation économique, le secteur représente une occasion unique de bâtir un quartier dense à proximité du centre-ville, de façon à augmenter l'offre de logements au centre de la métropole, à l'heure où une pénurie sévit et que l'abordabilité diminue.

Enfin, le secteur comporte plusieurs bâtiments d'une importance patrimoniale particulièrement importante, notamment le Silo n° 5 et Habitat 67, en plus de vues à préserver et 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 exigera une sensibilité particulière afin de marier l'ancien et le nouveau de manière exemplaire.

# 1. Plan directeur de mise en valeur : un pas dans la bonne direction

Le Plan directeur présenté par la Ville comporte plusieurs améliorations et répond à de nombreuses demandes du milieu des affaires, notamment pour ce qui est de l'augmentation du nombre de logements et du réaménagement de l'autoroute Bonaventure afin d'améliorer l'accès au fleuve Saint-Laurent. Le tableau suivant examine d'ailleurs le degré de prise en compte des recommandations proposées par la Chambre lors de la consultation de 2019.

<b>Recommandations de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2019) et Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure</b>	
<b>Recommandation</b>	<b>Prise en compte (oui, non, partiellement)</b>
<p><b>Recommandation n° 1 :</b> Développer le secteur des bassins Peel et Wellington dans une approche TOD, en priorisant :</p> <p>1) la mixité des fonctions résidentielle et commerciale;</p> <p>2) un équilibre entre une densité élevée à proximité de la station du REM et une intégration harmonieuse avec l'environnement immédiat;</p> <p>3) des aménagements durables et de qualité favorisant les déplacements à pied;</p> <p>4) l'intégration d'entreprises technologiques à forte valeur ajoutée;</p> <p>5) une clientèle mixte (familles, résidents, étudiants, travailleurs).</p>	Oui
	Partiellement
	Oui
	Oui
	Oui
<p><b>Recommandation n° 2 :</b> Développer une identité forte pour le secteur au sud des bassins Peel et Wellington inspirée du patrimoine industriel et des métiers traditionnels.</p>	Oui
<p><b>Recommandation n° 3 :</b> Créer un parcours piéton et cycliste convivial, prévoyant des haltes aux sites historiques d'intérêt, connectant le bassin Peel à la Cité-du-Havre.</p>	Oui
<p><b>Recommandation n° 4 :</b> Planifier le développement du secteur Bridge-Bonaventure et de son offre commerciale en tenant compte des projets d'envergure qui pourraient s'y réaliser au cours des prochaines années.</p>	Non (abandon du projet de stade)

<b>Recommandations de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2019) et Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure</b>	
<b>Recommandation</b>	<b>Prise en compte (oui, non, partiellement)</b>
<b>Recommandation n° 5 :</b> Étudier la création d'une voie d'accès au pont Victoria à partir de l'autoroute Bonaventure pour réduire la congestion dans le secteur.	Oui
<b>Recommandation n° 6 :</b> Modifier l'aménagement de l'autoroute Bonaventure le long du fleuve Saint-Laurent afin d'améliorer l'accès aux berges ainsi qu'aux terrains du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.	Oui
<b>Recommandation n° 7 :</b> Déployer rapidement des options de transport multimodal dont l'épicentre sera la future station du REM.	Volonté affirmée, financement à confirmer

## **2. Principes pour un développement optimal du secteur Bridge-Bonaventure**

Le redéveloppement de la zone Bridge-Bonaventure et ses six sous-secteurs doit s'appuyer sur six principes directeurs.

### **2.1. Miser sur la mixité des fonctions**

La mixité des fonctions favorise la création d'un tissu économique solide et diversifié. En intégrant des espaces résidentiels, commerciaux, industriels légers, culturels, éducatifs et récréatifs au sein d'un quartier, on encourage le développement d'une économie locale prospère. De plus, un quartier mixte réduit les déplacements motorisés en rapprochant les lieux de résidence, de travail, d'étude et de loisirs. Cette mixité améliore la qualité de vie du quartier, ce qui augmente l'attractivité de la zone sur le long terme.

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. Compte tenu de la localisation, nous estimons que les développeurs n'auront pas de difficulté à trouver preneur pour des projets de qualité. Au-delà de la mixité des fonctions, nous recommandons d'assurer une mixité sociale basée sur une offre conséquente de logements sociaux et abordables. Cet objectif de mixité devra nécessairement être pris en compte dans les coûts de redéveloppement des terrains de la zone. De même, plusieurs terrains sont fortement contaminés, ce qui nécessitera des investissements importants. Cette réalité doit faire partie de la réflexion de la Commission par son impact sur les modèles d'affaires et le coût des logements qui seront développés dans la zone.

Si la forte demande pour de l'habitation permet d'anticiper le démarrage imminent de projets résidentiels, nous recommandons de réserver des terrains pour des projets économiques et commerciaux. Ces projets se déploieront vraisemblablement sur un horizon plus long que les projets résidentiels. L'intégration d'activités économiques devrait être concentrée dans les zones actuelles d'activité économique, soit les

sous-secteurs du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles, la zone industrielle portuaire et le secteur ouest du triangle de la pointe Saint-Charles Nord. Nous recommandons également de prévoir une réserve foncière pour des projets à vocation économique et commerciale dans la zone du bassin Wellington et ses abords. L'important est de permettre le découplage des projets : le résidentiel d'abord, en réponse à la pression du marché, puis le commercial et l'économique lorsque la demande l'exigera.

Le PDMV prévoit l'intégration des activités de type commercial et économique dans des zones tampons et autour de la future station du Réseau express métropolitain (REM). Nous insistons sur l'importance que le nouveau quartier fournisse 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 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 et des activités économiques à certains endroits plus adaptés, notamment autour de la station du REM et des principaux axes de mobilité.

En ce qui concerne la pointe du Moulin, le Plan prévoit une prédominance de la fonction résidentielle, avec la présence d'un hôtel et d'activités culturelles, notamment une ambassade autochtone. Certaines activités économiques sont prévues, principalement dans le secteur agroalimentaire.

En somme, la mixité des fonctions sera l'un des principaux facteurs de succès du redéveloppement du secteur Bridge-Bonaventure.

**Recommandation 1 : Favoriser la mixité des fonctions, notamment en :**

- **Mettant l'accent sur l'habitation dans les zones du bassin Wellington et ses abords, de la pointe du Moulin, ainsi que dans la portion nord-est du triangle de la pointe Saint-Charles Nord, tout en assurant une présence d'activités économiques et commerciales dans les zones stratégiques telles que les axes de mobilité et les stations de transport en commun;**
- **Prévoyant une réserve foncière pour les projets économiques et commerciaux qui verront le jour à moyen et à long terme, notamment dans le bassin Wellington et le triangle de la pointe Saint-Charles Nord;**
- **Désignant la zone du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC), la zone industrielle portuaire et le secteur ouest du triangle de la pointe Saint-Charles Nord comme étant à prédominance économique et en prévoyant les infrastructures et superficies nécessaires au développement de celles-ci;**
- **Veillant à ce que le développement économique engendré dans le secteur comprenne des emplois à l'intention des populations habitant déjà les quartiers environnants.**

La création d'un nouveau quartier est également une occasion de renforcer l'économie de la métropole par l'implantation d'un pôle d'innovation. Le Plan identifie un secteur potentiel, l'énergie propre. Le Plan table également sur le renforcement des activités liées à l'audiovisuel, aux technologies de l'information et à la communication au sein du Parc d'entreprises. Ces propositions sont intéressantes.

On peut cependant aller plus loin. Alors que le gouvernement du Québec procède à des annonces de zones d'innovation en région, il nous apparaît pertinent de pousser la réflexion, d'autant plus que le secteur se trouve à proximité d'établissements universitaires, dont l'École de technologie supérieure. Plusieurs projets intéressants issus du milieu des affaires de la métropole ont été déposés lors de l'appel de propositions pour les zones d'innovation. Comme le nombre de zones sera limité, plusieurs projets porteurs ne seront pas sélectionnés.

La Chambre propose de trouver un concept alternatif aux zones d'innovation pour ces projets non retenus, mais à fort potentiel de retombées économiques. À cet égard, le redéveloppement du quartier Bridge-



Bonaventure présente une occasion unique pour ce nouveau concept. Un projet circule concernant un hub d'innovation en technologies propres<sup>6</sup>. Nous appuyons cette proposition.

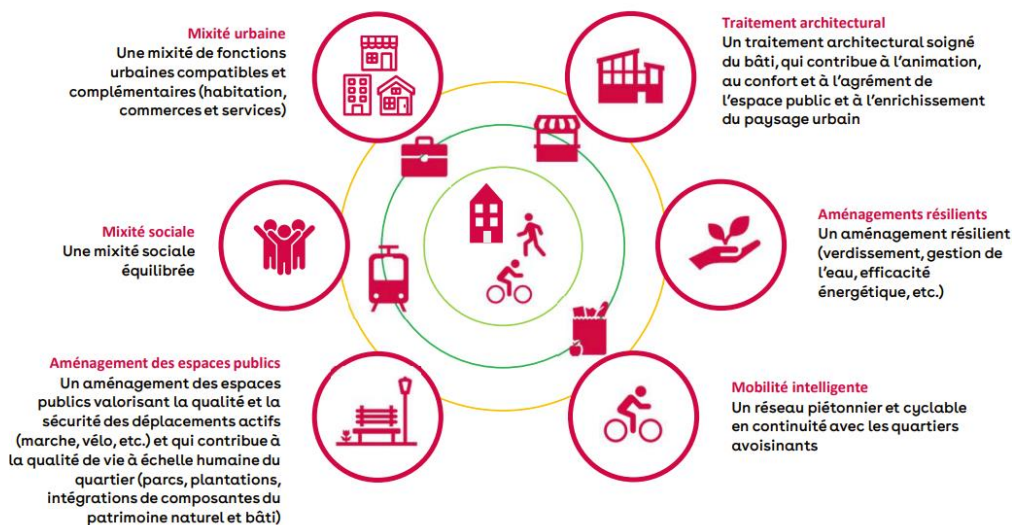
**Recommandation 2 : Établir un pôle d'innovation dans un créneau porteur pour l'économie de la métropole en misant sur la mobilisation du secteur privé et la collaboration du gouvernement du Québec.**

## 2.2. Densifier intelligemment

L'importance stratégique du secteur Bridge-Bonaventure comme réponse à la pénurie de logements ne doit pas être sous-estimée. En effet, 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. N'oublions pas que Montréal est une île – l'espace doit être utilisé de la manière la plus efficace possible. Au-delà d'un défi, cette limitation causée par la géographie est une chance que l'on doit saisir afin de faire de Montréal une ville exemplaire en termes de densification intelligente, une volonté partagée par tous les acteurs concernés.

Notre étude *Bâtir plus, plus vite et mieux : pour une stratégie de densification intelligente du Grand Montréal qui répond aux besoins d'habitation*, dévoilée en juin 2023, aborde cette question de front et propose de nombreuses solutions ainsi que des exemples de pratiques exemplaires ici et à l'international.

Une densification intelligente du territoire est avant tout une densification bien située, soit 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. De plus, la densification intelligente se caractérise par un aménagement soigné, qui favorise des milieux de vie attrayants, sécuritaires et pouvant offrir, à 15 minutes de marche ou de vélo, un accès aux principaux services et commerces nécessaires à la vie quotidienne. C'est ce que l'on appelle la « ville du quart d'heure ». La densification intelligente doit aussi être réalisée en respectant des principes d'aménagement assurant la qualité des milieux de vie existants et futurs. On parle de principes tels que la mixité urbaine, un traitement architectural soigné, des aménagements résilients (ex. verdissement, gestion de l'eau), une mobilité intelligente (ex. réseau piétonnier et cyclable), l'aménagement d'espaces publics et de qualité et une mixité sociale équilibrée (ex. présence d'un nombre suffisant de logements sociaux et abordables)<sup>7</sup>.



<sup>6</sup> Un tel pôle est proposé par le consortium Vision Bridge-Bonaventure.

<sup>7</sup> Étude CCMM, *op.cit.*, p.25

La Chambre estime que ces principes doivent guider le redéveloppement du futur quartier. Pour une densité intelligente, dans un contexte où les coûts du foncier demeurent très élevés, la question des hauteurs demeure centrale. La construction en hauteur comporte plusieurs avantages, notamment le fait d'augmenter le nombre de logements qui peuvent être construits, de libérer des espaces au sol et de mieux répartir le coût des infrastructures publiques.

La Chambre croit qu'il est possible et souhaitable d'augmenter la densité prévue et de permettre la construction en hauteur, particulièrement dans la zone du bassin Wellington. L'étude de la Chambre table d'ailleurs sur une densité de 400 logements par hectare dans la zone Bridge-Bonaventure<sup>8</sup>. Le PDMV prévoit quelques bâtiments d'une hauteur maximale de 65 mètres. Nous estimons que le PMDV devrait permettre des hauteurs supérieures à 65 mètres à certains endroits, en veillant à ce que ces bâtiments s'intègrent de manière exemplaire à leur environnement, notamment sur les plans de la forme, de la volumétrie et de la qualité architecturale. À cet égard, une consultation menée par des mandataires du consortium Vision Bridge-Bonaventure indique que l'ouverture des parties prenantes par rapport aux questions de densité et de hauteur a évolué depuis 2019, notamment en raison des crises du climat et du logement mentionnées en introduction<sup>9</sup>.

**Recommandation 3 : Planifier une densification intelligente, notamment en :**

- **Fixant un seuil de densité minimal de 400 logements par hectare<sup>10</sup>;**
- **Permettant la construction de certains bâtiments au-delà de la limite de 65 mètres, principalement dans les zones du bassin Wellington, de la pointe du Moulin et du triangle de la pointe Saint-Charles Nord dans sa partie nord-est, en s'assurant d'un traitement architectural exemplaire et d'une protection des vues emblématiques de la métropole.**

### **2.3. Accroître la connectivité du quartier et préserver la fluidité des axes de transit**

La situation de la mobilité dans le quartier est difficile. Les accès routiers sont très achalandés et le quartier est traversé par des artères de transit qui viennent morceler le secteur, sans oublier la présence de voies ferrées.

Dans une perspective d'augmentation significative des activités économiques et commerciales, en plus d'une augmentation importante du nombre de résidents, la question de la mobilité demeure centrale. Plusieurs interventions seront nécessaires : (1) développer des accès routiers visant le désenclavement du secteur; (2) réaménager les artères de transit, y compris la déviation de la circulation du pont Victoria vers l'autoroute Bonaventure; et (3) développer un réseau local qui minimise la circulation et incite à la mobilité durable.

La Chambre a salué les sommes allouées dans le dernier budget fédéral pour le réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Cette reconstruction sera menée par la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI). Elle devra permettre une meilleure intégration de l'axe dans la nouvelle trame du quartier et un accès bonifié aux berges du Saint-Laurent, tout en maintenant la fluidité de la circulation compte tenu de l'importance de ce lien pour les déplacements à l'échelle métropolitaine et régionale, notamment au départ et à destination du centre-ville de Montréal. Transformer la circulation de transit en circulation locale serait contreproductif et entraînerait une détérioration de la qualité de vie des résidents.

**Recommandation 4 : Améliorer les liens routiers avec les quartiers voisins, tout en maintenant la fluidité des déplacements pour les axes de transit du réseau supérieur métropolitain, y compris l'autoroute Bonaventure, et en incitant à la mobilité durable pour la circulation locale.**

<sup>8</sup> Étude CCMM, op.cit., p.39

<sup>9</sup> Vision Bridge-Bonaventure, *Secteur Bridge-Bonaventure et Pointe-du-Moulin : consultation auprès d'organismes*, [https://uploads-ssl.webflow.com/628794c8bc2a67d6610d3e88/634ee45095d3ded320f01b77\\_Vision%20BBPdM\\_Processus%20consultatif\\_Rapport%20des%20mandataires\\_Octobre%202022\\_VFC.pdf](https://uploads-ssl.webflow.com/628794c8bc2a67d6610d3e88/634ee45095d3ded320f01b77_Vision%20BBPdM_Processus%20consultatif_Rapport%20des%20mandataires_Octobre%202022_VFC.pdf) (Consulté le 5 juin 2023)

<sup>10</sup> Se référer à l'Étude CCMM, op. cit., p.33

Le redéveloppement du quartier doit reposer sur une offre bonifiée de transport collectif et actif. À cet égard, la Chambre invite la Ville et les autorités locales à travailler avec le gouvernement du Québec et CDPQ Infra pour confirmer la construction d'une station supplémentaire du REM dans la zone du bassin Wellington, qui sera à la base du développement en mode TOD (*transit-oriented development*) du quartier.

À l'instar de notre position exprimée lors de la précédente consultation, la station du REM devrait être au centre d'un pôle de mobilité durable. La construction de la station du REM sera importante pour le développement des activités économiques et commerciales, car elle permettra aux travailleurs d'accéder avec facilité aux lieux d'emploi et aux visiteurs de profiter facilement des attraits qu'offrirait le quartier. En ce sens, il s'agit d'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.

**Recommandation 5 : Prioriser la construction d'une station du REM dans la zone du bassin Wellington et développer l'offre de transport collectif et actif autour de celle-ci.**

#### **2.4. Consacrer les ressources adéquates et augmenter l'agilité réglementaire**

Le redéveloppement d'un quartier d'une envergure de 2,3 km<sup>2</sup> constituera vraisemblablement l'un des plus grands chantiers de redéveloppement de l'histoire récente de la métropole. Il nécessitera un effort considérable d'un nombre important de parties prenantes : développeurs, propriétaires fonciers, gouvernements, sociétés d'État, etc.

Le rôle des autorités publiques sera particulièrement important compte tenu de l'ampleur des investissements requis avant même que les acteurs privés puissent commencer les travaux. Décontamination, réfection des berges, redéveloppement du réseau routier, bonification des réseaux d'aqueduc et d'égouts – autant d'éléments qui devront être gérés de manière exemplaire afin de faire de ce projet une réussite pour les générations futures.

Pour les autorités municipales, il y aura deux défis : comment financer les investissements requis pour les infrastructures (nous y reviendrons) et comment faire preuve d'agilité et de capacité d'accompagnement pour aider les promoteurs à réaliser les projets approuvés.

La Chambre soutient les mesures mises de l'avant par l'administration municipale visant à augmenter l'agilité réglementaire et les processus liés au développement urbain, qui, par le passé, ont trop souvent freiné les investissements. Nous avons salué la création de la Cellule facilitatrice immobilière en 2021. L'approche, basée sur l'agilité, l'accélération des processus et l'engagement de l'administration municipale à nommer des responsables pour assurer le succès des projets immobiliers, a été bien reçue et semble donner des résultats positifs. Nous invitons la Ville à documenter les bonnes pratiques et conditions de succès des projets pilotes en cours et à les appliquer au quartier Bridge-Bonaventure.

La Chambre s'interroge sur l'intégration d'une notion de « prérequis à l'introduction de l'habitation »<sup>11</sup>. Nous craignons que cette exigence prolonge et complexifie le redéveloppement du secteur. Il faut absolument écarter tout ce qui affaiblirait la prévisibilité des conditions de réalisation des projets.

**Recommandation 6 : S'engager à accompagner les promoteurs immobiliers afin d'accélérer l'approbation des projets, par exemple grâce à :**

- **L'extension de la Cellule facilitatrice au quartier Bridge-Bonaventure;**
- **La nomination de coordonnateurs imputables, afin d'augmenter la collaboration avec les acteurs immobiliers et de résoudre les enjeux de manière proactive;**
- **La définition de l'habitation comme étant de plein droit dans le secteur, de sorte à éviter des délais indus causés par des consultations et d'éventuels référendums.**

<sup>11</sup> Ville de Montréal, *Secteur Bridge-Bonaventure – Plan directeur de mise en valeur*, [https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P123/3-1\\_Plan%20Directeur%20Mise%20en%20Valeur\\_BridgeBonaventure.pdf](https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P123/3-1_Plan%20Directeur%20Mise%20en%20Valeur_BridgeBonaventure.pdf), p.101, (Consulté le 6 juin 2023)

## 2.5. Responsabilité partagée des trois ordres de gouvernement

La Ville de Montréal est présentement dans une situation budgétaire difficile. D'une part, ses dépenses ont sensiblement augmenté au fil du temps, notamment dans certains champs qui ne relèvent pas de ses compétences premières. D'autre part, les contribuables montréalais sont parmi les plus taxés des grandes villes canadiennes et de nouvelles ponctions ne sont pas envisageables. Enfin, le niveau d'endettement de la Ville a atteint une limite qu'il serait téméraire de franchir.

Face à ce défi budgétaire important, les gouvernements du Québec et du Canada doivent s'investir. Le développement du quartier Bridge-Bonaventure constitue en effet une réponse concrète à deux enjeux nationaux prioritaires : l'augmentation de l'offre de logements et la lutte aux changements climatiques.

La mise en place du Groupe d'accélération pour l'optimisation du projet de l'Hippodrome (GALOPH), annoncée en 2023, est un pas dans la bonne direction qui témoigne de la volonté des gouvernements fédéral et provincial de s'engager de manière plus prononcée et d'accélérer le redéveloppement de zones à fort potentiel dans la métropole. Comme nous l'avons déjà mentionné, l'allocation de sommes du gouvernement fédéral pour la réfection de l'autoroute Bonaventure est également stratégique pour faire avancer le redéveloppement.

Cependant, vu l'ampleur des investissements requis pour les infrastructures publiques, la Chambre demande que les trois ordres de gouvernement fassent preuve de leadership en établissant un groupe de travail tripartite. Ce groupe, à l'instar du GALOPH, devrait réunir les parties prenantes afin de s'assurer de trois choses. Tout d'abord, que la planification soit claire pour toutes les parties prenantes. Ensuite, que les entreprises reçoivent l'accompagnement dont elles ont besoin pour faire avancer leurs projets. Enfin, que les conditions soient réunies pour trouver des solutions à l'enjeu du financement des infrastructures.

La Chambre offre son appui pour faciliter les travaux de ce groupe de travail, à l'instar du rôle qu'elle a joué dans le développement du Quartier des spectacles et de la Société du Havre.

**Recommandation 7 : Établir un groupe de travail tripartite entre le gouvernement du Canada, le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal pour :**

- **Assurer une planification exemplaire avec les parties prenantes;**
- **Fournir aux entreprises l'accompagnement dont elles ont besoin pour mener à bien leurs investissements;**
- **Réunir les conditions afin de trouver des solutions pour le financement du redéveloppement des infrastructures du secteur Bridge-Bonaventure.**

## 2.6. Encourager la densification intelligente au moyen de mécanismes fiscaux

La densification intelligente du quartier Bridge-Bonaventure doit également reposer sur un cadre fiscal incitatif. Depuis une modification en 2016, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* permet aux municipalités d'assujettir la délivrance d'un permis de construction au paiement d'une contribution financière. D'autres redevances sont parfois exigées, par exemple dans le cas du REM. Le résultat concret – et contreproductif – d'une telle politique est l'augmentation des coûts pour les projets plus denses, en moyenne de 13 %<sup>12</sup>.

La Chambre soutient que le redéveloppement de Bridge-Bonaventure doit se faire sans imposer des charges indues aux projets denses qui coûtent moins cher à la Ville.

**Recommandation 8 : En collaboration avec le gouvernement du Québec, adopter une fiscalité incitative afin de ne pas pénaliser la densification des aires TOD et stratégiques du Grand Montréal, y compris dans la zone Bridge-Bonaventure.**

---

<sup>12</sup> Étude CCMM, op.cit., p.50

## Conclusion

La requalification du secteur Bridge-Bonaventure est une occasion unique d'influer sur les grands défis pressants qui confrontent la métropole, notamment ceux de l'habitation et de la transition verte, à deux pas du centre-ville de la seconde métropole du pays. En effet, il s'agit d'écrire une nouvelle page de l'histoire du développement urbain de notre ville, en collaboration avec le milieu des affaires, qui se montre prêt à démarrer rapidement afin de faire de cette zone un exemple qui inspirera d'autres villes à travers le monde. Les défis sont nombreux, mais les occasions de créer un milieu de vie inspirant, attrayant et dynamique qui profitera aux générations futures le sont encore plus.

# Synthèse des recommandations

**Recommandation 1 :** Favoriser la mixité des fonctions, notamment en :

- Mettant l'accent sur l'habitation dans les zones du bassin Wellington et ses abords, de la pointe du Moulin, ainsi que dans la portion nord-est du triangle de la pointe Saint-Charles Nord, tout en assurant une présence d'activités économiques et commerciales dans les zones stratégiques telles que les axes de mobilité et les stations de transport en commun;
- Prévoyant une réserve foncière pour les projets économiques et commerciaux qui verront le jour à moyen et à long terme, notamment dans le bassin Wellington et le triangle de la pointe Saint-Charles Nord;
- Désignant la zone du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC), la zone industrielle portuaire et le secteur ouest du triangle de la pointe Saint-Charles Nord comme étant à prédominance économique et en prévoyant les infrastructures et superficies nécessaires au développement de celles-ci;
- Veillant à ce que le développement économique engendré dans le secteur comprenne des emplois à l'intention des populations habitant déjà les quartiers environnants.

**Recommandation 2 :** Établir un pôle d'innovation dans un créneau porteur pour l'économie de la métropole en misant sur la mobilisation du secteur privé et la collaboration du gouvernement du Québec.

**Recommandation 3 :** Planifier une densification intelligente, notamment en :

- Fixant un seuil de densité minimal de 400 logements par hectare<sup>13</sup>;
- Permettant la construction de certains bâtiments au-delà de la limite de 65 mètres, principalement dans les zones du bassin Wellington, de la pointe du Moulin et du triangle de la pointe Saint-Charles Nord dans sa partie nord-est, en s'assurant d'un traitement architectural exemplaire et d'une protection des vues emblématiques de la métropole.

**Recommandation 4 :** Améliorer les liens routiers avec les quartiers voisins, tout en maintenant la fluidité des déplacements pour les axes de transit du réseau supérieur métropolitain, y compris l'autoroute Bonaventure, et en incitant à la mobilité durable pour la circulation locale.

**Recommandation 5 :** Prioriser la construction d'une station du REM dans la zone du bassin Wellington et développer l'offre de transport collectif et actif autour de celle-ci.

**Recommandation 6 :** S'engager à accompagner les promoteurs immobiliers afin d'accélérer l'approbation des projets, par exemple grâce à :

- L'extension de la Cellule facilitatrice au quartier Bridge-Bonaventure;
- La nomination de coordonnateurs imputables, afin d'augmenter la collaboration avec les acteurs immobiliers et de résoudre les enjeux de manière proactive;
- La définition de l'habitation comme étant de plein droit dans le secteur, de sorte à éviter des délais indus causés par des consultations et d'éventuels référendums.

**Recommandation 7 :** Établir un groupe de travail tripartite entre le gouvernement du Canada, le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal pour :

- Assurer une planification exemplaire avec les parties prenantes;
- Fournir aux entreprises l'accompagnement dont elles ont besoin pour mener à bien leurs investissements;

<sup>13</sup> Se référer à l'Étude CCMM, op. cit., p.33

- Réunir les conditions afin de trouver des solutions pour le financement du redéveloppement des infrastructures du secteur Bridge-Bonaventure.

**Recommandation 8 :** En collaboration avec le gouvernement du Québec, adopter une fiscalité incitative afin de ne pas pénaliser la densification des aires TOD et stratégiques du Grand Montréal, y compris dans la zone Bridge-Bonaventure.