

# Réflexion 2050

## Consultation publique sur le document préparatoire

« *Projet de Ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité* »

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

2022-10-06



Une société de Groupe Devimco

## Table des matières

<b>À propos du Groupe Devimco.....</b>	<b>1</b>
<b>1. Introduction .....</b>	<b>2</b>
1.1. Présentation du mémoire .....	2
1.2. Positionnement et présentation de l'approche .....	2
<b>2. Les grands défis à relever dans l'horizon du PUM 2050 .....</b>	<b>4</b>
2.1. Le PUM 2050, une nouvelle opportunité .....	4
2.2. La crise du logement .....	4
2.3. L'étalement urbain .....	6
2.4. Les changements climatiques .....	7
2.5. La contamination des sols et la mise en valeur du patrimoine.....	9
<b>3. Le secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin .....</b>	<b>10</b>
3.1. Historique de planification du secteur.....	11
3.2. Vision d'ensemble pour le secteur.....	12
<b>4. Conclusion .....</b>	<b>13</b>
4.1. Synthèse des recommandations et des demandes du Groupe Devimco .....	14

## À propos du Groupe Devimco

Chef de file en développement immobilier au Québec depuis plus de 20 ans, le Groupe Devimco est un acteur clé dans le développement et la croissance urbaine, mettant sur pied des projets d'envergure à l'échelle métropolitaine, tant à Montréal qu'en périphérie. Plus récemment, le Groupe Devimco s'est démarqué dans la conception de projets immobiliers mixtes et de haute densité, arrimés aux réseaux et aux équipements de transport actif et collectif, par exemple *Solar Uniquartier* à Brossard.

Dans la dernière décennie, le Groupe Devimco est devenu un acteur important dans le développement des quartiers centraux de Montréal. Ses projets ont participé entre autres à la revitalisation du Quartier des grands jardins, du Quartier des spectacles, et du Quartier des lumières, pour n'en nommer que quelques-uns. Le Groupe Devimco joue également un rôle important dans le développement immobilier de l'arrondissement du Sud-Ouest, notamment à Griffintown et aux abords du bassin Peel où il détient plusieurs terrains. Le Groupe Devimco s'inscrit dans les paysages urbains depuis maintenant deux décennies en favorisant le développement de projets porteurs ancrés dans leur quartier et redynamisant le cœur des centres-villes.

## 1. Introduction

### 1.1. Présentation du mémoire

Nous remercions l'Office de consultation publique de Montréal de nous donner l'occasion de nous exprimer sur le document préparatoire intitulé *Projet de Ville : vers un plan d'urbanisme et de mobilité*, préparé par le Service de l'urbanisme et de la mobilité. Nous présentons ce mémoire dans le cadre des consultations « Réflexion 2050 » menées par l'Office de consultation publique de Montréal (« OCPM »). Par ce mémoire, nous souhaitons émettre notre opinion sur la vision et les orientations d'aménagement proposées par le *Projet de Ville* selon une logique double, soit à l'échelle de la ville, mais aussi pour le secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin en particulier.

Le Groupe Devimco a été présent tout au long des différentes phases de planification en lien avec ce territoire névralgique et a pu prendre acte des attentes et craintes exprimées par les citoyens. En somme, les enjeux soulevés présentent un objectif commun, soit de bâtir un milieu de vie de qualité, dynamique, mixte et à échelle humaine visant à répondre aux orientations des documents de planification métropolitaine et aux besoins urgents et grandissants de la population.

Alors que la Ville de Montréal souhaite discuter de son *Projet de Ville* auprès du public, plusieurs enjeux globaux affectent la métropole, notamment : la crise du logement, l'étalement urbain et les changements climatiques, le tout dans un contexte pandémique qui perdure depuis début 2020. Dans cette perspective, le Plan d'urbanisme et de mobilité (« PUM 2050 ») se doit d'être un document de référence qui propose des outils innovants pour guider l'aménagement du territoire et pour façonner la mobilité dans un contexte de transition écologique.

Dans son *Projet de Ville* ainsi que dans sa documentation diffusée jusqu'à présent, la Ville propose des pistes qu'elle pourrait prendre pour bonifier l'aménagement de son territoire dans le cadre de son nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité. Cependant, le contexte actuel de la crise du logement ne semble pas être un sujet suffisamment abordé dans la documentation, alors que celle-ci ne fait que s'aggraver. Les intentions de la Ville auraient avantage à être élaborées et précisées afin de favoriser une meilleure compréhension pour tous.

À travers cette opinion écrite, nous souhaitons vous faire part de nos commentaires et partager nos réflexions sur ce document en portant une attention particulière sur le secteur d'entrée de ville à haut potentiel de Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin, qui constitue une véritable opportunité de répondre à la fois aux besoins manifestés dans le *Projet de Ville* et aux grands enjeux auxquels notre métropole fait face à l'heure actuelle. C'est donc dans un esprit de collaboration que nous vous présentons nos observations, nos préoccupations et nos pistes de réflexion quant à ce document préparatoire, et ce, dans le but d'assurer que le futur PUM 2050 n'omette pas les opportunités uniques de redéveloppement bénéfiques aux milieux de vie et à l'environnement.

### 1.2. Positionnement et présentation de l'approche

Dans le contexte actuel où l'on subit les effets des changements climatiques dans toutes les sphères de notre quotidien, le Groupe Devimco reconnaît l'importance de se doter de pratiques d'aménagement durable, et ce, dans un esprit de transition écologique, tout comme il en est question dans le *Projet de Ville* (p. 16, 22). Dans cette perspective, il nous importe autant que pour la Ville de développer des milieux de vie complets, mixtes et arrimés aux réseaux de transport actif et collectif.

Le Groupe Devimco souhaite souligner les efforts et la démarche entreprise par la Ville pour réfléchir l'aménagement du territoire et la mobilité de manière intégrée, comme deux facettes d'une même médaille, dans le cadre de l'élaboration de son Plan d'urbanisme et de mobilité. Nous sommes tout à fait du même avis qu'il fasse placer la transition écologique au centre des actions et de nos milieux de vie, visant la carboneutralité, les déplacements apaisés et efficaces, puis des espaces publics conviviaux, entre autres.

Dans cette même approche, le Groupe Devimco soutient les propositions avancées dans le *Projet de Ville* (p. 19) en ce qui a trait au développement de milieux de vie denses, pour tirer le maximum de l'espace offert en ville et afin de réduire les distances à parcourir ainsi que la dépendance à l'automobile. Tous ces aspects traités de manière intégrée contribueront à maintenir et à attirer des résidents et des entreprises à Montréal, puis à stimuler l'innovation et la créativité grâce aux échanges et aux côtoiements qui sont facilités par la proximité, la densité et la mixité des activités en milieu urbain.

Alors que le document préparatoire fait appel à la requalification et à la restauration des terrains et des secteurs stratégiques, puis à une forme urbaine renouvelée (p. 19, p. 84-87), nous constatons qu'il y a peu de gestes concrets pour agir face à la crise du logement, à la crise climatique et à l'étalement urbain, qui sont à la source des besoins auxquels la planification municipale et métropolitaine se doit de répondre. Dans son *Projet de Ville*, le Service de l'urbanisme et de la mobilité demeure un peu vague quant à son plan d'action à l'égard de ces grands enjeux : aucune solution concrète n'y est proposée.

Tant la population que les professionnels du développement urbain attendent avec grande impatience la sortie du nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité, lequel nous permettra de traduire notre vision collective pour la ville de demain en une réalité. C'est pourquoi il en incombe à la Ville d'approfondir certains des éléments soulevés dans son document préparatoire, notamment, en proposant des gestes concrets et avant-gardistes pour agir face à la crise climatique. Nous proposons notamment de faire preuve de plus grande audace en matière de hauteurs, de densité urbaine et de diversité morphologique afin d'éviter des constructions trop massives et trop monolithiques. L'aménagement de toits verts et d'espaces verts au sol jouent un rôle important dans la réduction des îlots de chaleur. Puis, la bonification de l'offre en logements permise par une densification des secteurs centraux contribuerait à répondre concrètement aux besoins associés à la crise du logement et à l'étalement urbain. Malgré que ces gestes fassent allusion à la forme urbaine renouvelée que propose la Ville dans son document préparatoire, il y a assurément place à davantage d'audace, car la forme urbaine et l'aménagement du territoire agissent directement sur notre capacité à réduire les émissions de gaz à effet de serre.<sup>1</sup>

Alors que le *Projet de Ville* introduit plusieurs pistes, orientations et réflexions stratégiques et optimistes, nous nous questionnons sur le manque d'actions ciblées, concrètes et quantifiables pour mettre en œuvre cette réflexion stratégique face à l'avenir de la Ville. Par exemple, quels acteurs, instances ou parties prenantes sont responsables d'agir dans le cadre des différents changements et propositions mis de l'avant dans le document (Ville, promoteurs immobiliers, agences de transport, organismes communautaires, etc.) ?

---

<sup>1</sup> [Nouveau rapport du GIEC | Les villes au cœur de la lutte | La Presse](#)

## 2. Les grands défis à relever dans l'horizon du PUM 2050

Parmi les éléments du *Projet de Ville* les plus fortement supportés par le Groupe Devimco, nous reconnaissons qu'il est primordial de requalifier et restaurer les terrains et secteurs stratégiques au sein de la Ville, d'utiliser les rues en tant qu'espaces de vie, puis de penser les infrastructures de transport comme ayant une plus-value pour les quartiers. Cependant, nous émettons certaines réserves tant que ces propositions ne seront pas précisées davantage. Dans les paragraphes qui suivent, nous proposerons des pistes pour bonifier le document préparatoire, et ce, toujours dans l'esprit d'assurer le développement de milieux de vie complets, de favoriser la mobilité active et durables, tout en tenant compte des contraintes auxquelles font face les propriétaires-développeurs ainsi que les professionnels du développement urbain.

### 2.1. Le PUM 2050, une nouvelle opportunité

Aujourd'hui, l'élaboration du PUM 2050 présente l'occasion unique de réinventer notre ville, ainsi que les différents quartiers et milieux de vie qui la composent. L'objectif est entre autres de répondre aux grands enjeux comme la crise du logement, l'étalement urbain et les changements climatiques, notamment par l'entremise de la planification et la mise en valeur des secteurs névralgiques de la métropole. À la lumière de ces enjeux et dans l'esprit de densification véhiculé à travers le *Projet de Ville*, il nous apparaît critique de prendre action et de revoir à la hausse les paramètres de développement pour les terrains stratégiquement situés dans les secteurs centraux, par exemple, le Pied-du-Courant (secteur des Faubourgs), le secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin.

Pendant trop longtemps, ces sites ont été enclavés par des infrastructures de transport majeures, tant maritimes, routières et ferroviaires. À proximité du centre-ville, ces sites manifestent un réel potentiel quant à la densification métropolitaine, tel qu'inscrit dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (« PMAD ») et le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Nous croyons que le développement d'un milieu de vie dense, multifonctionnel et écoresponsable centré autour d'un pôle d'emplois innovateur dans ce secteur d'entrée de ville contribuerait grandement à combler les besoins urgents en logement, en emploi et en transport. L'augmentation de l'offre dans toutes les catégories confondues contribuerait à une plus grande abordabilité, tout en répondant à la fois aux recommandations de l'OCPM pour le secteur Bridge-Bonaventure puis aux orientations stratégiques de la Ville dans le cadre de l'élaboration du PUM 2050.

### 2.2. La crise du logement

Comme précisé dans le *Projet de Ville* (p. 54, 55), la rareté et le coût des terrains, puis l'augmentation des coûts de construction engendrent une pression importante sur le marché immobilier. Alors que le document préparatoire (p. 40-43) souligne des inégalités sociales auxquelles font face les Montréalais, le sentiment d'urgence d'agir face à la crise du logement n'est pas ressenti, malgré que plusieurs instances gouvernementales soient sorties publiquement sur le sujet.

Selon la Communauté métropolitaine de Montréal (« CMM »), les taux d'inoccupation des logements locatifs sont très bas, particulièrement pour les logements de moins de 925 \$ par mois. De plus, le loyer moyen dans le Grand Montréal a augmenté de 4,2 % entre l'automne 2019 et l'automne 2020, soit un bond inégalé depuis 2003. Par conséquent, l'écart s'est fortement creusé durant cette période entre le coût des logements déjà loués et ceux qui sont inoccupés, alors que le loyer mensuel moyen de ces derniers est passé de 910 \$ à 1 198 \$. Bien qu'elle soit attribuable

en partie au contexte pandémique, cette hausse de 30 % aura de graves impacts pour certains locataires du Grand Montréal.<sup>2</sup>

Il y a également eu une augmentation des évictions et des reprises de logement dans les dernières années, même dans des régions qui n'avaient jamais connu ce genre de problème et où il n'y a donc pas de comité logement pour venir en aide aux locataires touchés. « *Les besoins ont explosé à l'extérieur des centres urbains et les ressources ne sont pas là ni les groupes de défense des droits ni les aides municipales. On n'avait jamais vécu ça.* », souligne Cédric Dussault, porte-parole du Regroupement des comités logement et associations de locataires du Québec (« RCLALQ »). Par conséquent, les gens sont anxieux et en panique par rapport au fait de perdre leur logement par crainte qu'ils ne réussissent pas à s'en trouver un autre. Certains louent un nouveau logement trop cher pour leurs moyens, consacrant plus de la moitié de leurs revenus au loyer et empiétant sur leurs besoins essentiels. D'autres louent des logements inadéquats, trop petits ou insalubres, ou bien se résignent à s'éloigner du centre-ville de Montréal, où il y a moins de services de proximité et où l'accès aux transports en commun est plus difficile. D'autres enfin, se retrouvent tout simplement sans domicile fixe.<sup>3</sup>

D'ailleurs, les effets de cette crise ne sont pas uniquement ressentis par les locataires, mais aussi par les acheteurs, particulièrement les premiers acheteurs songeant à accéder à la propriété. De plus, aucune mesure significative n'a été mise en place pour protéger les premiers acheteurs de la surenchère ni pour freiner la spéculation immobilière<sup>4</sup>. En effet, avec l'augmentation du prix des maisons, puis de l'inflation et du taux d'intérêt, il a été constaté que plusieurs Canadiens ont abandonné l'idée d'acheter une propriété.<sup>5</sup> « *Tant mieux s'il y a des trucs qui peuvent aider les gens à accéder à la propriété, mais les personnes qui sont les plus affectées par la crise actuellement sont loin de penser dans les prochaines années à accéder à la propriété* », note Alexandre Cadieux, coordonnateur du Comité logement Bas-Saint-Laurent.<sup>6</sup> Il s'avère donc impératif de construire pour freiner la crise.

De plus, comme expliqué dans le *Projet de Ville* (p. 132), il est particulièrement difficile d'accéder à la propriété dans les secteurs centraux, alors que les logements locatifs abordables sont de moins en moins nombreux — le parc de logements est en érosion. À cet égard, la Ville doit s'outiller rapidement pour augmenter le nombre de logements, privés comme publics, particulièrement dans ces secteurs en forte demande, notamment en revoyant à la hausse ses paramètres de hauteur et de densité. De plus, elle doit voir à mettre en œuvre de nouvelles façons de faire aux fins d'accélérer les processus d'approbation municipaux, ce qui permettrait de mettre en chantier plus rapidement les différents projets immobiliers denses et en hauteur. Cela et l'augmentation de l'offre en logements de typologies et de prix variables contribueront à rétablir l'équilibre à travers l'ajout d'un nombre important de nouvelles unités d'habitation, dont une proportion élevée de logements sociaux, abordables et familiaux selon les dispositions du *Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial (20-041)*, lequel oblige les promoteurs à contribuer de façon majeure à cet objectif.

À proximité du centre-ville, les terrains dans le secteur du bassin Peel et la Pointe-du-Moulin possèdent un réel potentiel de requalification à l'égard de la planification et la densification

---

<sup>2</sup> [Crise du logement social et abordable \(cmm.qc.ca\)](https://cmm.qc.ca)

<sup>3</sup> [Crise du logement au Québec : « On a perdu le contrôle » | Radio-Canada.ca](https://radio-canada.ca)

<sup>4</sup> [Crise du logement : le bilan de la CAQ est un échec: Gouvernement du Québec \(quebec.ca\)](https://gouvernement.qc.ca)

<sup>5</sup> [Une majorité de Québécois abandonnent l'idée d'acheter une maison en pleine crise immobilière | JDM \(journaldemontreal.com\)](https://journaldemontreal.com)

<sup>6</sup> [Un 1<sup>er</sup> juillet sous le signe d'une crise du logement « hors de contrôle » au Québec | Radio-Canada.ca](https://radio-canada.ca)

métropolitaine, tel qu'inscrit dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération ainsi que dans le Plan d'urbanisme actuellement en vigueur.

Le secteur Bridge-Bonaventure coïncide parfaitement avec la définition d'une friche industrielle, et à ce titre, il doit être requalifié en liaison et en continuité avec les milieux de vie avoisinants que sont Pointe-Saint-Charles, Griffintown, le faubourg des Récollets et le Vieux-Montréal. Ce secteur urbain, central et enclavé pour l'instant, offre une opportunité unique de prolonger la croissance du centre-ville, au même titre que le secteur de requalification urbaine du PPU des Faubourgs. Les enjeux de proximité par rapport à des activités portuaires et ferroviaires y sont d'ailleurs du même ordre.

Il est à noter qu'il n'y a aucun autre site de cette taille avec un emplacement aussi stratégique à la principale entrée de ville, où des futurs équipements collectifs, transports et services pourront être implantés et ancrés dans leur futur milieu, grâce à la forte densité et mixité que nous proposons. C'est pourquoi nous souhaitons que la Ville considère l'occasion unique de revoir sa planification se concrétisant par une offre plus accrue de logements et d'emplois, répondant ainsi plus concrètement aux besoins et aux enjeux associés à la crise du logement.

#### **Première recommandation du Groupe Devimco :**

- ***Reconnaître explicitement le fort potentiel de densification et le rôle du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin en tant que principale entrée de ville et le traiter comme territoire stratégique et prioritaire à requalifier dans le cadre du PUM 2050.***

### **2.3. L'étalement urbain**

Selon une étude récente, la zone urbanisée de la région métropolitaine de Montréal s'est agrandie de 299 km<sup>2</sup> entre 2001 et 2021. Dans les 20 dernières années, les neuf plus grandes régions métropolitaines du pays ont perdu de la densité : en moyenne, leurs superficies se sont étendues plus rapidement que leur population. En tout, 1 700 km<sup>2</sup> se sont ajoutés au territoire urbain canadien. C'est comme si nous avions collectivement bâti la superficie de trois fois et demie l'île de Montréal, depuis 2001. Puis, comme l'étalement urbain a progressé plus rapidement (+34 %) que l'accroissement de la population (+26 %), chaque Canadien occupe en moyenne de plus en plus de territoire, de plus en plus loin des centres-villes.<sup>7</sup>

En 2001, les résidents des neuf plus grandes métropoles occupaient en moyenne 317 m<sup>2</sup> de territoire urbanisé. En 2021, cette statistique a grimpé de 19 m<sup>2</sup>, une superficie qui équivaut approximativement à deux places de stationnement supplémentaires pour chaque habitant. « *Nous sommes un pays de banlieusards* » et « [...] *l'étalement urbain contribue énormément aux émissions de gaz à effet de serre, il a un coût économique, environnemental et social* » affirme Sasha Tsenkova, professeure à l'École d'architecture, d'urbanisme et de paysage à l'Université de Calgary.<sup>8</sup> Selon les experts, il faudrait consolider et densifier les quartiers urbains existants et y ajouter davantage de services et de commerces à distance de marche plutôt que d'en construire de nouveaux en périphérie. Plus l'étalement urbain s'amplifie, plus les distances parcourues sont longues et ainsi sont aggravés les impacts sur l'environnement.

Quant aux terrains stratégiquement situés dans les secteurs centraux à Montréal, entre autres ceux du bassin Peel et de la Pointe-du-Moulin, la possibilité de les densifier et de les mettre en valeur

<sup>7</sup> [On a utilisé une intelligence artificielle pour mesurer l'étalement urbain au Canada | Radio-Canada.ca](#) (voir l'infographique en annexe au présent document.)

<sup>8</sup> *Idem*

constitue une occasion unique de ralentir l'étalement vers la périphérie en introduisant une nouvelle offre en logements, en emplois et en services, selon un modèle urbain durable et renouvelé. Par exemple, le développement d'une offre de logements diversifiée qui s'adresse à tous profils socioéconomiques, puis la création de nouveaux emplois de tous les types dans un secteur central, à proximité du centre-ville, du transport en commun et des attraits urbains, sont des gestes concrets qui sauront retenir et même attirer les gens en ville, comme il en est souhaité dans le *Projet de Ville* (p. 109). L'introduction d'un pôle d'innovation au cœur de la Ville rendra plus attrayant le fait de se loger et de travailler en ville et de se déplacer à pied ou en transport collectif plutôt que d'habiter en banlieue. Ce type de développement dense et mixte serait toutefois optimisé et justifierait la présence d'une station de transport structurant à proximité, comme le Réseau express métropolitain (« REM »). Tous ces gestes concrets auront pour effet de contribuer à un cœur de la métropole attractif et diversifié, tel que souhaité dans le *Projet de Ville* (p. 109).

Comme indiqué dans le *Projet de Ville* (p. 32), l'augmentation de la population et du nombre de ménages aura une incidence directe sur les besoins en nouveaux logements, en équipements collectifs et en espaces publics et pourrait ajouter un nombre important de voitures sur le réseau routier à défaut de réduire la motorisation des ménages. C'est pourquoi la réduction du nombre de véhicules passe par l'introduction de modes de transport structurant, comme le REM, le métro ou le tramway selon les secteurs concernés, étant donné que l'autobus conventionnel n'est pas un mode de transport structurant.

D'ailleurs, le *Projet de Ville* (p. 98) souligne que plusieurs quartiers denses et peuplés de Montréal ne sont pas raccordés directement au réseau structurant de transport, dont trois des principaux pôles d'emplois à l'échelle métropolitaine. Puis, il y est même précisé que : « *L'extension des réseaux métropolitains de transport collectif, sans développement d'une offre additionnelle de services au centre de l'agglomération, pourrait participer à l'augmentation de la pression sur les réseaux existants au cœur de Montréal.* » (p. 44). Il est cependant constaté que ce même document ne propose aucune action concrète pour solutionner cet enjeu. Malgré l'extension des réseaux envisagée (p. 95-99), aucune station du REM n'est prévue à proximité du bassin Peel, alors que le Plan directeur de mise en valeur présenté par la Ville à la Table de concertation pour le secteur Bridge-Bonaventure en mars 2022 en prévoit une aux abords du Bassin Wellington, étant donné que le tracé passe directement au travers de ce secteur stratégique en plein essor.

#### **Deuxième recommandation du Groupe Devimco :**

- ***Prévoir l'implantation d'une nouvelle station du REM à proximité du bassin Peel afin d'assurer une desserte adéquate en matière de transport collectif structurant dans ce secteur.***

#### **2.4. Les changements climatiques**

Dans les dernières années, le sujet de l'environnement et des changements climatiques est indéniablement devenu parmi les enjeux mondiaux les plus discutés et politisés, entre autres par la culmination d'un mouvement global facilité par la jeune Greta Thunberg, puis par l'accumulation, la fréquence et la médiatisation de nombreuses périodes associées au climat :

- De nombreux incendies de forêt de grave intensité à travers le monde<sup>9</sup>;
- Canicules, sécheresses et températures parmi les plus hautes jamais enregistrées<sup>10</sup>;

<sup>9</sup> [Europe du Sud, Amérique du Nord | Les forêts s'embrasent, le Québec est épargné | La Presse](#)

<sup>10</sup> [Juillet 2022, l'un des plus chauds jamais enregistrés dans le monde | La Presse](#)

- Pluies torrentielles et graves inondations répandues globalement<sup>11 12</sup>.

Les années 2021 et 2022 ont parallèlement été marquées par la publication en trois volets du sixième rapport du Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (« GIEC »), un groupe de 270 scientifiques provenant de 67 pays. Le premier volet a été publié en août 2021 et portait sur l'accélération sans précédent du réchauffement climatique<sup>13</sup>. Le deuxième volet, publié en février 2022, traitait des effets irréversibles sur les populations et les écosystèmes<sup>14</sup>. Le troisième et dernier volet, publié en avril 2022, détaille les solutions disponibles pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (« GES »)<sup>15</sup>.

Quoique ces publications ont diffusé d'innombrables renseignements et preuves scientifiques, elles ont principalement réussi à souligner la nature urgente des phénomènes : on parle maintenant de « **crise climatique** », puis on ressent désormais et plus que jamais une grande **urgence d'agir** face à cette crise. De plus, le troisième volet du rapport insiste sur le rôle des villes dans la lutte contre les changements climatiques. Il précise que les actions telles que l'amélioration, la réaffectation ou la modernisation efficace du parc immobilier, le soutien aux transports non motorisés et au transport collectif pourraient réduire les émissions de 40 % à 70 % d'ici 2050. L'aménagement du territoire urbain (densité, connectivité et accessibilité) « [...] *en combinaison avec des programmes qui encouragent les changements de comportement des consommateurs (par exemple, la tarification des transports) pourraient réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au transport dans les pays développés* »<sup>16</sup>.

Alors que Montréal vise à devenir carboneutre d'ici 2050, à travers des mesures d'adaptation et de mitigation des impacts (*Projet de Ville*, p. 16, 34-39), il est impératif que ses documents de planification proposent des solutions audacieuses et concrètes quant à la forme et la densité de son cadre bâti. Comme précisé dans le *Projet de Ville* (p. 84), il faut tendre vers une forme urbaine renouvelée afin de permettre la transition écologique, et ce, particulièrement dans des quartiers industriels (p. 105) comme le secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin.

Dans ce secteur, un pôle en technologies propres serait compatible avec un développement résidentiel de haute densité. La proximité des gens à leur lieu de travail et du transport en commun représente un atout pour toutes les parties, puis contribue à réduire la fréquence et la distance des déplacements, et donc à réduire les émissions de GES. Comme précisé dans le *Projet de Ville* (p. 84), la forme urbaine agit directement sur le mode et la qualité de vie, puis le statut quo à Montréal en matière de forme urbaine contribue à augmenter les distances parcourues ainsi que les émissions.

### **Troisième recommandation du Groupe Devimco :**

- ***Revoir à la hausse les paramètres de zonage dans les secteurs centraux en faisant preuve d'une plus grande audace en matière de hauteurs et de densité, pour répondre concrètement aux besoins et enjeux associés au contexte de la crise du logement et de l'étalement urbain, en augmentant l'offre en logements et en emplois à proximité du centre-ville.***

Sans répliquer la démesure des villes d'Asie, le cadre bâti peut s'inspirer de modèles plus nuancés et être complémentaire au profil du centre-ville, puis à la trame d'espaces verts et collectifs,

<sup>11</sup> [Corée du Sud: sept morts dans des inondations record - Le Point](#)

<sup>12</sup> [États-Unis : des pluies torrentielles causent des inondations «dévastatrices» dans le Kentucky \(lefigaro.fr\)](#)

<sup>13</sup> [Rapport 2022 du GIEC : nouvelle alerte face au réchauffement du climat | vie-publique.fr](#)

<sup>14</sup> [Nouveau rapport du GIEC | La crise climatique plus rapide et plus forte qu'anticipée | La Presse](#)

<sup>15</sup> [Nouveau rapport du GIEC | Trois ans pour agir | La Presse](#)

<sup>16</sup> [Nouveau rapport du GIEC | Les villes au cœur de la lutte | La Presse](#)

notamment les réseaux cyclables et piétons, afin de réduire la dépendance aux modes de transport à émissions. L'introduction de bâtiments dont la densité est travaillée en hauteur contribue à la proximité et à la connectivité des points d'intérêt, des logements, des emplois et des services, permettant de réaliser un quartier durable et de plus haute qualité, car elle :

- Libère des espaces au sol pour des lieux de socialisation, notamment par la création de parcs, de parcours riverains et d'équipements collectifs (ceci est optimisé si la hauteur est jumelée à une desserte en transport collectif structurant) dans le but de créer des milieux de vie complets;
- Contribue à une diversité architecturale, une richesse paysagère et une silhouette urbaine;
- Permet une intégration aux quartiers environnants, à commencer par ceux du centre-ville et en passant par une reconnaissance du rôle des voies de circulation et de leur encadrement bâti;
- Permet de rentabiliser plus facilement les équipements de transport tant actifs que collectifs, soit une réalité qui est souvent négligée;
- Permet de financer la mise en valeur de certains joyaux du patrimoine industriel, comme le Silo no. 5;
- Permet de financer l'aménagement d'espaces verts plus généreux qui réduisent les impacts environnementaux (îlots de chaleur) et les coûts afférents tout en créant un milieu de vie complet;
- Dégage des fonds permettant de décontaminer et libérer des terrains et des bassins;
- Permet de construire un nombre plus élevé de logements et donc de mieux répartir et absorber les coûts des services d'utilités publiques et sanitaires (installation, opération, entretien futur);
- Dégage des espaces qui favorisent une préservation de vues et améliorent l'ensoleillement à l'intérieur des bâtiments;
- Permet de financer la construction de stationnements souterrains plutôt qu'en surface où ils sont source d'îlots de chaleur.

Puis, en matière de mobilité durable, il est important de noter que la motorisation des ménages est à la hausse dans l'ensemble de la métropole et le nombre de déplacements de personnes dans l'agglomération devrait augmenter pour toutes les périodes de la journée, comme souligné dans le *Projet de Ville* (p. 32). À cet égard, la mise en place d'un équipement de transport collectif structurant, comme une station du REM, est nécessaire afin de pouvoir répondre aux besoins des actuels et futurs résidents et aux employés dans le secteur. Cela permettra aussi de réduire les espaces dédiés à l'automobile, tant en surface que dans les bâtiments, et donc de réduire à la fois les émissions de GES et les îlots de chaleur.

## **2.5. La contamination des sols et la mise en valeur du patrimoine**

Parallèlement, aux grands enjeux mentionnés précédemment, il est souhaité que la Ville traite davantage des problématiques liées à la contamination des sols en milieu urbain. En effet, les besoins relatifs à la décontamination des sols engendrent une multitude de contraintes majeures associées au redéveloppement des terrains, tant au niveau technique que financier. Puisque la disponibilité de terrains en milieux centraux est rare, leur coût est très élevé. Lorsqu'ils ne le sont pas, c'est notamment en raison du coût élevé des procédures et des travaux de décontamination

des sols, ainsi que des démolitions requises pour les redévelopper, ce qui agit comme barrière à la densification et à la requalification des secteurs stratégiques.

#### **Quatrième recommandation du Groupe Devimco :**

- ***Traiter davantage des enjeux et des coûts associés à la décontamination et la mise en valeur de terrains ayant des ensembles industriels d'intérêt patrimonial.***

Quant à la mise en valeur du patrimoine, la Ville fait état d'une importante problématique dans son *Projet de Ville* (p.55) : « Réaliser des projets viables tout en conservant le patrimoine s'avère un défi. », explique-t-elle. « Dans les quartiers centraux en particulier, cette situation engendre une pression foncière pour augmenter les hauteurs des bâtiments et diminuer la taille des logements afin de maximiser la surface constructible et les bénéfices réalisables. La tendance à la hausse du coût du foncier exerce une pression sur certains bâtiments existants, en particulier les bâtiments patrimoniaux et d'intérêt. ».

Selon le Groupe Devimco, la pression sur le bâti d'intérêt patrimonial est un enjeu réel et il existe des solutions à cet égard, par exemple l'introduction d'un bonus de hauteur en lien avec la protection et l'intégration d'un édifice patrimonial dans un projet immobilier. Il est à noter que cette idée a déjà fait l'objet de discussions dans les récentes consultations publiques sur le Programme particulier d'urbanisme des Faubourgs.

#### **Cinquième recommandation du Groupe Devimco :**

- ***Considérer la bonification de la hauteur ou de la densité permise dans le cadre de projets immobiliers qui démontrent une protection ou une intégration de biens patrimoniaux et nécessitant des investissements majeurs.***

### **3. Le secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin**

Par sa localisation adjacente au centre-ville et la taille des espaces qui y sont disponibles, le secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin fait partie des secteurs à fort potentiel qui peut jouer un rôle de soutien à la densification résidentielle, à la relance économique et au dynamisme du centre-ville, si les actions clés y sont menées de manière inclusive et écoresponsable. Situé entre le lieu historique national du Canal-de-Lachine et le site patrimonial du Vieux-Montréal (qui inclut le Vieux-Port), le secteur du bassin Peel et son prolongement, soit la Pointe-du-Moulin, est au cœur de deux vastes composantes industrielles de valeur patrimoniale très importante.

La combinaison de ces deux sites sous une seule démarche de planification d'ensemble, permettrait d'avoir une approche globale sur des aspects parmi les plus fondamentaux pour ce secteur, notamment le patrimoine bâti, le logement, la mobilité active ainsi que l'offre et l'intégration de parcs et d'espaces publics. Ceci concorde d'ailleurs avec la première recommandation énoncée dans le rapport de consultation sur le secteur Bridge-Bonaventure, préparé par l'OCPM<sup>17</sup>, soit :

*Recommandation # 1 : La commission recommande que la vision proposée pour la transformation du secteur Bridge-Bonaventure soit enrichie pour y inclure : 1) Une définition élargie de l'identité du lieu qui renvoie à la fois aux éléments matériels et immatériels qui caractérisent le secteur; 2) Une amélioration globale de la résilience*

<sup>17</sup> [Secteur Bridge - Bonaventure | OCPM](#)

*écologique du secteur; 3) Une intégration plus étroite du secteur aux quartiers adjacents et au reste du territoire montréalais.*

### 3.1. Historique de planification du secteur

Vous n'êtes pas sans savoir que le secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin a été au fil des ans, l'objet de multiples processus de planification concertée, de démarches de participation publique, ainsi que de nombreuses études et analyses, notamment :

- Consultation publique de l'OCPM sur l'Avenir du Vieux-Port de Montréal (2016);
- Consultation publique — phase initiale du Plan Directeur du Vieux-Port (SIC, 2018-2019);
- Consultation publique sur le secteur Bridge-Bonaventure (OCPM, 2019-2020);
- Appel de propositions pour la mise en valeur de la Pointe-du-Moulin (SIC, 2019);
- Énoncé d'intérêt patrimonial de la Pointe-du-Moulin (Ville de Montréal, 2020);
- Ateliers : mise en valeur du secteur de planification Bridge-Bonaventure (INM, 2021);
- Étude de mobilité — secteur Bridge-Bonaventure (Ville de Montréal, 2021);
- Inventaire patrimonial et archéologique de la Pointe-du-Moulin (Ville de Montréal, 2019);
- Appel de propositions pour la Pointe-du-Moulin (Société immobilière du Canada, 2019);
- Rapport de consultation secteur Bridge-Bonaventure (OCPM, 2020);
- Table de concertation pour le secteur Bridge-Bonaventure (Ville de Montréal, en cours).

Plus récemment, la Ville de Montréal a multiplié les démarches de consultations et de concertations afin de bien cerner les enjeux en lien avec l'acceptabilité sociale. De plus, au fil des années, une multitude de projets ont été proposés sur le site de la Pointe-du-Moulin, mais aucun d'entre eux n'a fait l'objet d'une proposition financière réaliste. Ces exercices de réflexion confirment l'intérêt de toutes les parties face à l'avenir du secteur et soutiennent l'urgence de mener à bien le redéveloppement de ce quartier. Enfin, l'arrivée tant attendue du REM dans le secteur confirme la nécessité d'aller de l'avant avec un projet d'envergure permettant de bénéficier de l'opportunité qui se présente tout en élaborant un projet répondant aux besoins actuels et futurs.

#### **Sixième recommandation du Groupe Devimco :**

- ***Responsabiliser les acteurs et les parties prenantes clés (villes, arrondissements, élus, promoteurs immobiliers, agences de transport, corporations, universités, instances gouvernementales, citoyens et groupes communautaires, etc.) quant à la mise en œuvre des différentes interventions sur le territoire et les actions proposées dans le cadre du PUM 2050.***

C'est dans cette optique que nous voyons l'élaboration du PUM 2050 comme un moment opportun pour présenter et concrétiser notre vision renouvelée pour la planification et la mise en valeur de ce vaste territoire stratégiquement localisé à la principale entrée de ville. Notre vision d'ensemble propose un milieu de vie dense, durable, multifonctionnel et écoresponsable qui rejoint à la fois les objectifs des documents de planification métropolitaine, les recommandations de l'OCPM, puis les besoins urgents relatifs au logement et à l'environnement.

### 3.2. Vision d'ensemble pour le secteur

Le 31 mai dernier, une vision renouvelée pour le secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin a été présentée au public par les professionnels du développement urbain, soit un consortium né à la suite de partenariats clés entre le Groupe Devimco et plusieurs autres développeurs et entreprises, acteurs et experts en immobilier<sup>18</sup> (« Consortium »). L'approche propose, entre autres, de réunir le secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin, ce qui correspond à la meilleure façon de répondre aux objectifs et besoins de la Ville, des groupes communautaires et à la valorisation des terrains. Comme il en a été mentionné précédemment dans ce mémoire, le redéveloppement de ces terrains à des fins d'emploi et de logement abordable, communautaire, familial et social est de nature **urgente**. La vision proposée comprend, notamment :

- Un milieu de vie complet centré autour d'un pôle d'emplois unique et innovateur adapté à tous champs de compétences;
- L'étendue de la vocation récréotouristique du front fluvial et du Canal-de-Lachine à travers des espaces publics identitaires, animés et connectés entre eux;
- Une gamme de **7 511** logements, dont **1 151** sont abordables, **1 757** sont sociaux et **1 451** sont familiaux, conformément au règlement 20-041;
- L'ouverture d'une nouvelle station du REM à proximité du bassin Peel et son arrimage aux parcours de mobilité douce et active.

Cette approche est une occasion unique d'offrir à la communauté un accès privilégié aux abords du fleuve et du bassin Peel, en plus d'établir une continuité formelle entre les différents parcs et espaces publics à proximité du site. Elle permet de consolider le réseau d'espaces publics et identitaires par la création de liens piétons et cyclables entre le Vieux-Montréal et les quartiers adjacents en plein essor tels que Griffintown et Pointe-Saint-Charles, tout en favorisant un meilleur accès au fleuve pour tous les usagers et en valorisant le patrimoine et l'histoire du quartier.

De plus, la répartition d'un pôle d'emplois et d'innovation sur les deux sites est au bénéfice de la densification résidentielle proposée par le Consortium. Plus la densité résidentielle est haute, plus le site répond aux recommandations de l'OCPM pour le secteur Bridge-Bonaventure, soit :

*Recommandation # 7 : La commission recommande l'adoption d'une politique facilitant les occupations transitoires rapides des bâtiments patrimoniaux abandonnés, en attendant une solution d'occupation permanente.*

*Recommandation # 35 : La commission recommande que la Ville soutienne l'installation d'industries de fabrication légère et d'entreprises de services dans le secteur, notamment dans les zones tampons.*

*Recommandation # 38 : La commission recommande de promouvoir l'installation dans le secteur d'entreprises de haute technologie qui sont actives en recherche et développement.*

*Recommandation # 40 : La commission recommande l'implantation d'installations multisports dans le secteur Bridge-Bonaventure qui soient accessible et répondent aux besoins de tous.*

---

<sup>18</sup> [Vision Bridge-Bonaventure \(visionbridgebonaventure.com\)](http://visionbridgebonaventure.com)

*Recommandation # 41 : La commission recommande, autour du bassin Peel, un développement résidentiel mixte, à forte densité, mais à échelle humaine, doté de commerces et services de proximité, d'équipements collectifs, et intégrant les cibles de logement social, abordable et familial.*

*Recommandation # 44 : La commission recommande de mettre en place, en concertation avec toutes les parties prenantes, des mécanismes de collaboration et de suivi à long terme en vue d'assurer le développement du secteur de façon cohérente et efficace.<sup>19</sup>*

*Recommandation # 45 : La commission recommande que la Ville exerce une étroite concertation des partenaires institutionnels, notamment les diverses instances publiques et parapubliques qui sont propriétaires de terrains ou d'immeubles sur le territoire du secteur.*

En somme, l'approche avant-gardiste présentée par le Consortium s'arrime à la fois aux recommandations de l'OCPM quant au secteur Bridge-Bonaventure, puis aux objectifs énoncés par la Ville dans sa documentation préparatoire au PUM 2050. Elle permet également de rejoindre les cibles ambitieuses de la Ville quant à la densification, la carboneutralité et la mobilité durable dans le cadre de la refonte de son Plan d'urbanisme et de mobilité. De plus, la vision écoresponsable et inclusive préparée par le Consortium ajoute un nombre important de nouvelles unités et typologies d'habitation au parc de logements, parmi lesquelles une proportion élevée sont des logements sociaux, abordables et familiaux, conformément aux exigences du *Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial*. Puis, comme mentionné précédemment, cette proposition de développement dense et multifonctionnelle serait optimisée si elle est arrimée à une nouvelle station du REM à proximité du bassin Peel.

#### **4. Conclusion**

Pour conclure, le Groupe Devimco est d'avis que les propositions mises de l'avant dans le *Projet de Ville* permettront de développer, au fil des années, un milieu urbain de grande qualité et fidèle à la vision développée de concert avec l'ensemble des acteurs de la communauté au cours des dernières années. Nous tenons à souligner la qualité du travail réalisé par les membres du Service de l'urbanisme et de la mobilité dans cette grande entreprise, tout comme celui des élus. Le *Projet de Ville* témoigne d'une grande écoute et d'un grand souci face aux enjeux urbains en conciliant les besoins des différents groupes de la communauté. Il demeure toutefois que le *Projet de Ville* doit absolument se transposer par des actions concrètes et non seulement des grands principes. La préparation et la diffusion de bilans trimestriels par la Ville est essentielle pour assurer le suivi de la mise en œuvre de cette vision.

Le présent mémoire souhaite maintenant attirer une attention particulière sur les interventions et les actions ciblées pour le territoire qui permettront de concrétiser cette vision, de responsabiliser les acteurs clés dans la mise en œuvre du PUM 2050 et de réaliser les objectifs ambitieux que nous nous sommes collectivement attribués. Par la présente, le Groupe Devimco propose des actions ciblées permettant de répondre aux intentions d'aménagement de la Ville et aux besoins urgents relatifs à la crise du logement et à celle du climat.

---

<sup>19</sup> L'inclusion des propriétaires-développeurs dans la table de concertation Bridge-Bonaventure est un apport positif, grâce à leur fine connaissance du domaine de l'immobilier, qui bénéficiera toutes les parties prenantes, puisque cela permettra à la vision commune de se concrétiser sur les terrains privés qui leur appartiennent.

Le Groupe Devimco est un acteur d'importance pour l'économie de la Ville et de la grande région métropolitaine et est résolument lié au développement urbain et immobilier de Montréal. De manière générale, le Groupe Devimco soutient les propositions présentées dans le cadre de la Réflexion 2050. Certaines réserves sont cependant émises, du fait que les idées présentées ne font pas l'objet d'un plan de mise en œuvre et ne sont pas quantifiées. Il est suggéré que quelques pistes de clarification soient incluses au PUM, dans le but qu'elles se traduisent à travers les outils de planification de la Ville, tels qu'un PDMV et un PPU.

Le Groupe Devimco remercie l'ensemble des personnes et des organisations impliquées dans ce processus de consultation pour discuter de notre ville de demain. Il est essentiel qu'un esprit collaboratif entre la Ville et les développeurs s'installe rapidement, le tout en lien avec les engagements pris par l'instance municipale à travers sa *Stratégie centre-ville 2022-2030*.<sup>20</sup> En espérant que la perspective et les informations mises de l'avant dans cette opinion écrite contribueront à guider le Service de l'urbanisme et de la mobilité, l'Office de consultation publique de Montréal, puis les élus dans leur réflexion. À cet effet, le Groupe Devimco et ses partenaires demeurent disponibles afin de bonifier l'information et répondre à toute question dans un esprit de collaboration étroite avec toutes les parties impliquées dans l'exercice « Réflexion 2050 ».

#### 4.1. Synthèse des recommandations et des demandes du Groupe Devimco

- Reconnaître explicitement le fort potentiel de densification et le rôle du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin en tant que principale entrée de ville et le traiter comme territoire stratégique et prioritaire à requalifier dans le cadre du PUM 2050;
- Prévoir l'implantation d'une nouvelle station du REM à proximité du bassin Peel afin d'assurer une desserte adéquate en matière de transport collectif structurant dans ce secteur;
- Revoir à la hausse les paramètres de zonage dans les secteurs centraux en faisant preuve d'une plus grande audace en matière de hauteurs et de densité, pour répondre concrètement aux besoins et enjeux associés au contexte de la crise du logement et de l'étalement urbain, en augmentant l'offre en logements et en emplois à proximité du centre-ville;
- Traiter davantage des enjeux et des coûts associés à la décontamination et la mise en valeur de terrains ayant des ensembles industriels d'intérêt patrimonial
- Considérer la bonification de la hauteur ou de la densité permise dans le cadre de projets immobiliers qui démontrent une protection ou une intégration de biens patrimoniaux et nécessitant des investissements majeurs.
- Responsabiliser les acteurs et les parties prenantes clés (villes, arrondissements, élus, promoteurs immobiliers, agences de transport, corporations, universités, instances gouvernementales, citoyens et groupes communautaires, etc.) quant à la mise en œuvre des différentes interventions sur le territoire et les actions proposées dans le cadre du PUM 2050.

---

<sup>20</sup> [Stratégie centre-ville 2022-2030 | Ville de Montréal \(montreal.ca\)](https://montreal.ca/strategie-centre-ville-2022-2030)