



... Mémoi re

Plan directeur de mise en valeur - Secteur Bridge-Bonaventure
de la Ville de Montréal, mars 2023

Mémoire présenté par Lemay
Le 7 juin 2023

Introduction

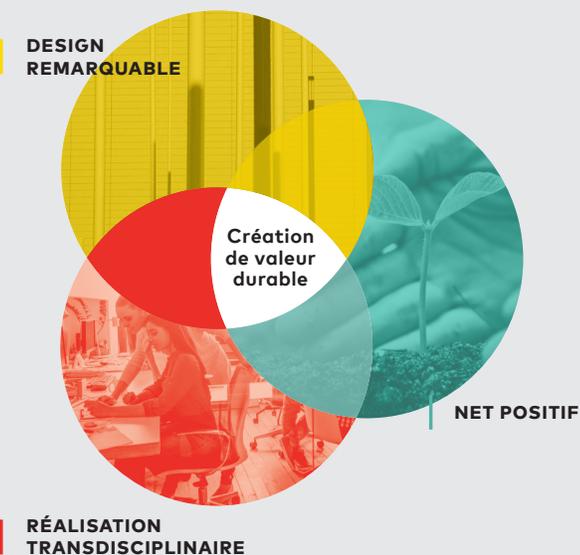
Présentation de Lemay

INTELLIGENCE CRÉATIVE. VALEUR COLLECTIVE.

Fondée en 1957 comme société d'architecture, Lemay est aujourd'hui un chef de file canadien des services intégrés de conception de l'environnement bâti, alliant architecture, urbanisme, architecture de paysage, design urbain, design d'intérieur, développement durable, ingénierie et image de marque dans un ensemble synergique. Tirant profit de sa créativité, de sa capacité et de son expertise, la firme concrétise par ses projets les ambitions de ses clients, générant une qualité de vie exemplaire pour les usagers et bâtissant un avenir meilleur pour les collectivités. Avec plusieurs bureaux à travers le l'Amérique du Nord et près de 450 professionnels, elle est classée 36e selon le World Architecture en 2023. Lemay s'est également méritée plus de 350 prix et mentions.

Ce qui nous distingue

Nous proposons de concevoir des projets distinctifs qui visent à être nets positifs avec une approche transdisciplinaire en équipe de conception intégrée.



Nos clients et quelques réalisations

Lemay a su bâtir un important bassin de clients provenant autant du secteur privé que du secteur public. Lemay est fière de compter parmi ceux-ci les plus importantes institutions et organisations au pays. Des clients publics et institutionnels tels, Aéroports de Montréal, la Ville de Montréal, la Caisse de dépôt et placement du Québec, la Société des infrastructures du Québec, la Banque Nationale, Manuvie Immobilier, Oxford Properties, etc., nous accordent leur confiance afin de réaliser leurs mandats avec authenticité et créativité. De plus, notre implication auprès d'une importante clientèle du secteur privé, dont notamment Groupe Brivia, Broccolini, Prével, Devimco, Mach, Cogir, nous permet de poser un regard éclairé sur les réalités du développement urbain, à Montréal et ailleurs. Lemay est également impliqué dans des projets majeurs de requalification urbaine, des plans directeurs, ainsi que des plans d'aménagement et de développements immobiliers. Nous mentionnerons plus spécifiquement certains projets montréalais :

- Vision Bridge-Bonaventure, 2022 (IDU et Consortium de propriétaires)
- Bonification du plan d'ensemble et concertation quartier Namur/Hippodrome, 2022-2023 (arrondissement côtes des Neiges, Ville de Montréal)
- Plan directeur du Quartier des Lumières, 2019-2020 (Groupe Mach)
- Étude de recouvrement de l'autoroute Ville-Marie, 2011
- Étude de l'entrée de ville de l'autoroute Bonaventure, Montréal, 2010 et 2014

Objectifs du mémoire

Montréal est reconnue à titre de ville UNESCO de design et ville créative avec plus de 25 000 professionnels qui travaillent dans ce secteur très dynamique. Plusieurs initiatives ont été mises en place pour mettre en évidence la désignation de Montréal comme Ville UNESCO du design. En ce sens, le secteur Bridge-Bonaventure peut devenir un laboratoire exceptionnel, « une vitrine » reflétant les nouveaux courants et les nouvelles approches en design urbain, en architecture et en stratégies durables et en architecture du paysage. Par la dimension des sites disponibles, la localisation exceptionnelle du secteur près du fleuve et de l'entrée de ville, en plus de la présence du Bassin Peel, nous devons offrir les conditions nécessaires pour favoriser des projets marquants, sensibles, novateurs et d'exception.

Compte tenu de notre expérience en matière de plans d'ensemble et de projets immobiliers d'envergure et puisque nous sommes impliqués dans divers projets montréalais et tout particulièrement sur le territoire du Sud-Ouest, nos objectifs sont de :

- Participer à la discussion du Plan directeur du secteur Bridge-Bonaventure;
- Commenter le Plan directeur afin d'en faire un outil de planification, souple et durable;
- Collaborer de façon constructive à l'élaboration d'une planification et d'un cadre réglementaire approprié pour ce territoire.



Le secteur Bridge Bonaventure (Ville de Montréal, 2023)

Mise en contexte du Plan directeur

Nous saluons l'initiative de la Ville de doter ce territoire d'une planification portée par une vision ancrée sur le milieu et sensible aux multiples acteurs publics et privés. Nous adhérons à la vision qui s'appuie sur « la vocation économique renforcée par la création de milieux de vie et d'emplois diversifiés, connectés, résilients et carboneutres », ainsi que sur la « mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques ».

Cette vision peut se résumer comme suit :

- Mettre en valeur les lieux d'intérêt, l'histoire du secteur et les berges;
- Encourager l'essor de la mobilité active et collective, en lien avec la requalification de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, par une articulation du secteur autour de la future station REM et la création de nouveaux liens, verts et bleus, au sein du secteur, mais aussi vers les quartiers voisins;
- Protéger les espaces naturels et favoriser le développement de la biodiversité par l'établissement de nouvelles infrastructures vertes;
- Requalifier le secteur en véritable milieu de vie inclusif et durable, offrant une variété de logements, d'emplois, de commerces et d'espaces publics créant un dynamisme urbain;
- Planifier, intégrer et développer un pôle économique local et durable, soulignant à la fois la vocation artisanale historique du site, mais aussi, faisant la promotion des technologies vertes et innovantes, tel un symbole de l'évolution du secteur.

Lemay est fier de participer à cette consultation publique menée par l'Office de consultation publique de Montréal et souhaite émettre plusieurs commentaires constructifs afin de permettre la pleine réalisation des multiples projets majeurs, et ce, aux bénéfices de tous, acteurs publics et privés, actuels et futurs.

Opinion

Nous aimerions formuler quelques commentaires généraux sur l'approche que sous-tend le plan directeur, puis formuler des commentaires spécifiques sur certaines orientations pouvant avoir des incidences sur les objectifs visés et sur la réussite globale de cet important redéveloppement urbain.

En plus des commentaires généraux présentés ci-bas, nous aborderons quelques points spécifiques concernant l'intégration urbaine, la densification intelligente, la revitalisation urbaine, la création de milieux de vie complets, la lutte aux changements climatiques ou encore, la mobilité durable.

Commentaires généraux

Nous comprenons que le plan directeur définit une vision pour le redéveloppement du secteur Bridge-Bonaventure et précise les orientations d'aménagement, ainsi que les interventions préconisées, notamment afin de définir la forme urbaine et planifier la mise en œuvre du renouveau attendu.

Lemay se réjouit de :

- la bonification de la vision présentée par la Ville en 2022, et ce par une optimisation et une diversification des sites et sous-secteurs, notamment en ce qui concerne l'offre en logements, par certaines mesures d'intégration et de diversification de la forme urbaine;
- l'introduction de la fonction résidentielle, quoique conditionnelle et complémentaire à d'autres usages;
- la planification d'une mixité d'usages, favorisant la vie urbaine, essentielle à l'attractivité du secteur;
- la valorisation au sein d'un milieu de vie, des activités économiques, notamment artisanales et innovantes, en cohérence avec l'histoire du territoire;
- le déploiement de stratégies de réduction des nuisances au pourtour du site, aux abords des infrastructures de transport, afin de limiter les impacts sur les milieux de vie actuels et futurs.

Lemay salue la bonification de la vision présentée par la Ville en 2022, et ce par une optimisation et une diversification des usages de certains sites. En revanche, la notion d'usages conditionnels reliée à la fonction résidentielle représente un frein à son développement.

Intégration urbaine

Au-delà de la requalification du secteur et du développement de milieux de vie, un des principaux objectifs du PDMV Bridge-Bonaventure est d'assurer l'intégration urbaine du secteur dans sa relation avec les quartiers adjacents et avec son environnement.

En ce sens, Lemay salue le développement d'une mixité d'usages, notamment résidentiels et commerciaux, dans le secteur, encourageant ainsi un nouveau milieu de vie dynamique et diversifié. Nous saluons également les efforts mis de l'avant afin de préserver et mettre en valeur l'histoire du lieu, le patrimoine, ainsi que les paysages uniques de ce secteur, entre les secteurs industriels historiques, le centre-ville et le fleuve. Lemay accueille également positivement la valorisation de la mobilité active et collective, avec le redéploiement d'une trame urbaine bonifiée et la planification d'une nouvelle station du REM. Enfin, nous saluons l'effort de création de nombreux espaces publics, verts et communautaires, qui participeront à faire du secteur Bridge-Bonaventure un milieu de vie complet, actif et convivial.

Toutefois, nous aimerions souligner quelques pistes de réflexion et d'amélioration potentielles pour la vision du secteur. Nous redoutons que la planification de l'usage résidentiel uniquement «complémentaire aux activités économiques» et «seulement dans certaines parties du territoire» (p. 39 du PDMV) n'amène un niveau de complexité supplémentaire à la revitalisation du secteur, particulièrement dans un contexte de rareté de l'offre résidentielle. De plus, la venue d'une station du REM sur la rue Wellington devra être supportée par une masse critique de logements et de population.

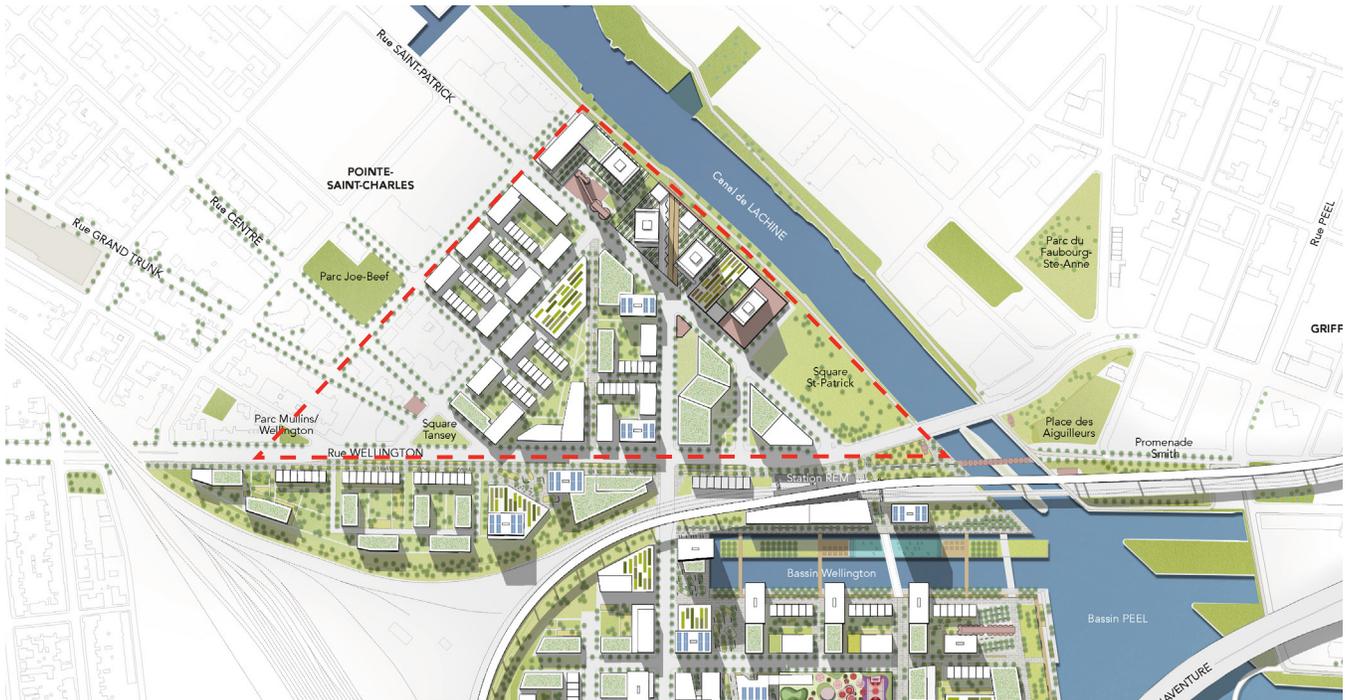
Également, la Ville de Montréal met de l'avant le souhait de reconnecter le secteur Bridge-Bonaventure et de créer des liens avec les quartiers avoisinants. Cependant, le secteur compris entre les rues de Montmorency, Wellington et le canal de Lachine semble avoir été omis dans la planification du PDMV. L'hypothèse d'aménagement illustre ce secteur avec le maintien des usages actuels, et donc de gabarits industriels de 2 étages, et d'un développement quasiment nul. Ce secteur est pourtant localisé à un endroit stratégique du secteur : en continuité directe avec Pointe-Saint-Charles, et possiblement en face de la future station du REM projetée. Ce secteur représente donc une opportunité manquée de connecter le secteur Bridge-Bonaventure avec les quartiers environnants, tant il offre aussi un potentiel d'optimisation d'intégration et d'usages aux abords de la potentielle station du REM.

Le secteur compris entre les rues de Montmorency, Wellington et le canal de Lachine semble avoir été délaissé dans la planification du PDMV; l'*Hypothèse d'aménagement* illustrant ce triangle avec le maintien des usages actuels, et donc de gabarits industriels.

Ainsi, nous suggérons d'intégrer le triangle (de Montmorency - Wellington - canal de Lachine) dans la planification afin de bonifier la connexion du secteur Bridge-Bonaventure avec les quartiers avoisinants, mais aussi, afin d'optimiser l'intégration de la future station du REM dans un milieu de vie habité, convivial et dynamique.



Développement anticipé du Triangle «de Montmorency - Wellington - canal de Lachine»
Hypothèse d'aménagement PDMV Bridge-Bonaventure, Ville de Montréal



Développement anticipé du Triangle «de Montmorency - Wellington - Canal de Lachine»
Vision Bridge-Bonaventure

Forme urbaine et densification intelligente

Dans un contexte de rareté foncière au cœur des métropoles, et donc, d'une hausse de valeur des terrains, mais aussi de lutte aux émissions de GES, la densification des milieux urbains apparaît comme une solution incontournable, afin de contrer différents effets négatifs du marché immobilier. Une densification bien planifiée permettra également d'atténuer les effets de la pénurie de logements, qui sévit depuis plusieurs années et qui s'est intensifiée à la suite de la dernière crise sanitaire.

Dans cette optique, Lemay souligne l'introduction de la fonction résidentielle et d'une grande mixité d'usages dans le secteur Bridge-Bonaventure, jusqu'ici résolument industriel. Nous saluons également les premiers gestes du développement de différents gabarits architecturaux, créant un cadre bâti diversifié et dynamique, rendant hommage à l'histoire et aux qualités paysagères du site. Enfin, nous soulignons la possibilité d'intégrer des bâtiments d'une hauteur maximale de 65 m, dans le sous-secteur du bassin Wellington et ses abords, en fonction du respect de plusieurs critères d'intégration urbaine.

Cependant, nous constatons que certains sites présentent une morphologie particulière, notamment, une certaine étroitesse dans la configuration des îlots. Cette configuration, jumelée aux critères de forme urbaine développés dans le PDMV (hauteurs variant entre 7 et 25m, maintient des vues, etc.) et aux conditions de mixité d'usages et de densité mentionnées plus tôt, nous apparaît très limitative pour le secteur déjà complexe (patrimoine, contamination des sols, etc.). En effet, en quête de rentabilité, dans un contexte de raréfaction des sites et de pénurie de logements, le résultat risque de contraindre à une forme urbaine massive et uniforme. Des gabarits architecturaux génériques, suivant l'étroitesse des îlots illustrée, peuvent contribuer à la projection d'ombres,

impactant, à terme, la qualité des espaces libérés en cœurs d'îlots. Cette forme urbaine compacte peut également s'avérer contradictoire aux objectifs de mise en valeur des vues.

Une révision de la hauteur maximale permise pourrait, par exemple, permettre d'augmenter le nombre d'étages et donc, l'offre en logements, mais aussi, de renforcer un lien visuel entre le secteur et le centre-ville, et enfin, de fournir la latitude nécessaire aux concepteurs dans la recherche d'une forme urbaine efficace (espace dégagé au sol, confort climatique, densité), répondant ainsi aux ambitions de diversités des logements et des usages. En effet, cette flexibilité quant aux hauteurs permises encouragerait les promoteurs à libérer de l'espace au sol, espace qui reviendrait à la communauté sous forme d'espace vert.

Finalement, bien que nous comprenions l'importance des éléments patrimoniaux dans le paysage, le plafond de hauteurs pourrait être plus flexible, de façon ponctuelle et sur certains sites stratégiques, afin de définir de nouveaux repères. L'exemple du quartier Västra Hamnen à Malmö est un exemple contemporain pertinent avec le gratte-ciel Turning Torso, devenu un véritable emblème dans la ville.

Nous remarquons également que pour l'entièreté du site à l'étude (2,3 km²) dans le PDMV, la Ville de Montréal table sur un total de 7600 nouveaux logements, soit une densité de 3300 logements/km². En comptant une moyenne de 1,9 hab./log.¹, le futur secteur Bridge-Bonaventure présenterait à terme une densité de 6270 hab./km². À titre de comparaison, le Plateau-Mont-Royal a une densité de 12 800 hab./km², Montréal-Nord 7 620 hab./km², le Sud-Ouest 4 984 hab./km², tandis que la ville de Montréal dans son ensemble a une densité de 3890 hab./km². Nous pensons que certains sites, localisés stratégiquement (proximité du REM et du centre-ville, dans un axe stratégique, etc.), peuvent permettre une densité intelligente et contribuer à renforcer l'identité forte du secteur, par une forme urbaine unique, dynamique et innovante.

Le plafond des hauteurs permises devrait être plus flexible, de façon ponctuelle et sur certains sites stratégiques, afin de définir de nouveaux repères et de dégager des espaces qualitatifs au sol.

1 Source : Profil sociodémographique Arrondissement du Sud-Ouest - Édition mai 2018 (https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL_SOCIOD%20SUD-OUEST%202016.PDF)

Pour ces raisons, Lemay pense que les orientations du PDMV en matière de hauteurs devraient offrir la souplesse nécessaire pour favoriser l'expression d'une identité forte et significative pour ces projets, pour Montréal et la collectivité environnante.

Ainsi, la forme urbaine, que sous-tendent plusieurs orientations dans le PDMV sur le cadre bâti, suggère un modèle d'îlot ne reflétant pas, selon les paramètres exposés, l'ensemble des nouvelles tendances en matière de planification d'ensemble, ni la flexibilité nécessaire pour répondre aux enjeux d'aménagements spécifiques du site. À cet effet, Le PDMV propose :

- une approche normative et qualitative contraignante quant à la forme urbaine;
- une trame urbaine restrictive quant à la mixité et à la densité urbaine proposées;
- une vision « formelle et précise » laissant peu de place à l'innovation et à l'adaptabilité sur le long terme;
- une faible mixité des gabarits architecturaux notamment à l'égard d'une mixité accrue des usages;
- une approche qui tient peu compte de la dimension (taille et forme) et de la spécificité des îlots.
- une forme urbaine qui ouvre peu la porte à la création de nouveaux repères ponctuels (identification de sites stratégiques pouvant justifier une plus grande hauteur)

Également, le secteur Bridge-Bonaventure présente plusieurs spécificités permettant un développement urbain dense, notamment sa proximité avec le centre-ville, et la probable future implantation d'une station du REM. **Nous pensons donc que les objectifs de densification du site pourraient être revus à la hausse. Ceci permettra notamment d'atteindre des objectifs de développement durable, mais aussi de combattre la crise du logement.** À titre de comparaison, la Vision Bridge-Bonaventure proposait le développement de 7500 logements pour les trois seuls secteurs du Triangle de la Pointe-Saint-Charles Nord, du Bassin Wellington et de ses abords, et de la Pointe-du-Moulin.

Enfin, tel qu'exprimé précédemment, nous considérons intéressant d'imaginer le développement du secteur compris entre les rues Bridge et Wellington et le canal de Lachine. Ce secteur, en plus d'être en continuité directe avec le quartier de Pointe-Saint-Charles, serait adjacent à la potentielle station REM supplémentaire, laissant place à un potentiel important de densification, tel qu'exprimé dans les principes TOD ou de la ville du 15 minutes.



Densification et gabarits proposés
Vision Bridge-Bonaventure

Revitalisation urbaine et milieux de vie complets

Dans le chapitre des grands constats, le PDMV du secteur Bridge-Bonaventure fait état d'un « *secteur morcelé par de grandes infrastructures de transport et en rupture avec les milieux avoisinants* ». Il est également mentionné que l'environnement urbain y est de « *faible qualité et fortement minéralisé* ». Cependant, la présence de plusieurs activités économiques, jumelée à la localisation du secteur, à proximité du centre-ville et aux abords du canal de Lachine et du fleuve Saint-Laurent, illustre un potentiel unique de revitalisation urbaine.

Afin d'assurer une revitalisation urbaine pérenne, l'introduction de la mixité d'usage équilibrée doit être au cœur de la planification. L'offre résidentielle doit en effet être accompagnée de services de proximité adaptés (épiceries, restaurants, etc.), de services communautaires (écoles, plateaux sportifs, etc.) ou encore de lieux d'emplois afin de faciliter la dynamique de quartier, et ce, à tout moment de la journée.

Lemay tient à souligner la planification intégrée du secteur Bridge-Bonaventure, et notamment, l'introduction de la fonction résidentielle, quoique conditionnelle et complémentaire aux activités économiques. Une offre commerciale de proximité et diversifiée pour le secteur est liée à la venue de nouveaux résidents, assurant la vitalité sociale et économique du redéveloppement.

Cette planification s'inscrit dans les grands principes du modèle de la Ville des 15 minutes. Ce concept vise le développement de milieux de vie denses, où habitations, emplois, commerces de proximité, culture, enseignement, soins et loisirs se côtoient dans un rayon de 15 minutes de marche ou de vélo de son domicile. La Ville du 15 minutes comporte un volet économique qui vise à encourager l'économie locale. Pour cela, nous saluons le souhait d'orienter le développement de l'offre économique et des entreprises « complémentaires et compatibles avec un milieu de vie ». Ceci, en plus de créer un certain dynamisme économique et urbain, pourra permettre de développer le sentiment d'appartenance au nouveau milieu de vie (ex. : agriculture urbaine, microbrasserie, etc.).

Nous saluons également l'introduction, au minimum, d'un pôle communautaire, incluant plusieurs équipements collectifs (scolaire, sportif, culturel, communautaire), et localisés au cœur du secteur. Facilement accessible, un tel pôle agira à titre de cœur civique, catalyseur de la vie urbaine.

Nous tenons à souligner également le souhait de renforcer les connexions et à développer les options de mobilité active et collective. Selon nous, faciliter l'accès au plus grand nombre à un secteur est l'une des premières étapes vers la revitalisation urbaine d'un secteur, de pair avec la bonification des espaces publics. Nous détaillerons ce point dans la section Mobilité durable.

Enfin, nous saluons l'aménagement de plusieurs espaces publics et espaces verts au cœur de la vision de développement du secteur. Stratégiquement localisés, ils mettent en valeur et permettent la découverte des éléments d'intérêt paysagers et patrimoniaux.

Cependant, nous émettons quelques réserves en ce qui a trait à la vision économique du PDMV. En effet, bien qu'étant un secteur industriel important de la grande région métropolitaine, le secteur industriel est en déclin depuis de nombreuses années et les nouvelles grappes industrielles se sont redéveloppées ailleurs, dans des secteurs plus facilement accessibles, et généralement moins onéreux. La relocalisation de l'usine Molson à Saint-Hubert, sur la Rive-Sud de Montréal, en est un parfait exemple.

Nous considérons cependant qu'il y a une place pour les entreprises de toutes sortes dans le secteur, particulièrement pour les services et l'innovation. Nous pensons cependant que le chiffre annoncé de 560 000 m² nous semble élevé pour le secteur, notamment avec la contraction de la demande en espace de bureau depuis le développement du télétravail.

De plus, les besoins en logement sont criants et plusieurs enjeux réglementaires limitent la mixité verticale entre certains usages industriels légers et résidentiels. La capacité de mettre en œuvre la revitalisation urbaine

annoncée, dépendante des fonctions d'emplois, est donc économiquement limitée et les paramètres proposés ne devraient pas mettre un frein à la réponse aux besoins en logements, particulièrement dans le contexte actuel.

Nous remarquons également que de nombreux espaces verts ou publics, proposés dans l'hypothèse d'aménagement, semblent peu accessibles ou en cœur d'îlot. Ceci semble être une conséquence d'une forme urbaine particulière, libérant simplement les cœurs et peu les têtes d'îlots. De plus, le corridor vert, localisé le long des berges semble relativement étroit afin d'accueillir la future population du secteur, si l'on considère la force d'attractivité qui découle du développement du secteur (nouvelles destinations de loisirs, de commerces, station du REM, etc.). L'hypothèse d'aménagement proposée dans le PDMV définit plusieurs espaces verts et publics présentant des potentiels de bonification.

De plus, Lemay aimerait mettre en avant le potentiel d'optimisation en ce qui concerne la révélation des vestiges du passé, et notamment les bassins. La Vision présentée en mars 2022 propose par exemple, la renaissance et la commémoration du bassin Wellington dans une composition paysagère ramenant l'eau dans le site et offrant un parc exprimant la forme originelle du bassin, accompagnée de verdissement de berges, de berges appropriables par la communauté ou encore, la création de liens ludiques (ponts, passerelles, etc.) vers le réseau proposé de sentiers et de pistes.

Selon nous, maximiser l'appropriation des lieux patrimoniaux ne sera que bénéfique à la mise en lumière de l'histoire du lieu et participera à créer un fort sentiment d'appartenance aux futurs résidents.

Nous redoutons que la planification de l'usage résidentiel uniquement «complémentaire aux activités économiques» et «seulement dans certaines parties du territoire» (p. 39 du PDMV) ne représente un frein à la revitalisation urbaine.

Ainsi, afin d’adresser ces derniers points, nous pensons qu’il sera pertinent de **développer une étude sur les tendances et les potentiels économiques du secteur**, notamment en ce qui concerne l’implantation de nouvelles entreprises dans le secteur et les potentiels enjeux de cohabitation avec les milieux de vie.

Nous pensons également que **la Ville doit agir avec audace et leadership**. En effet, investir dans le développement d’une offre qualitative d’espaces verts et publics contribuera à l’attrait du secteur, encouragera un développement immobilier novateur et bonifiera l’attractivité économique. En effet, de nombreuses études ont démontré le pouvoir d’attractivité économique et sociale des espaces verts en milieu urbain. Nous pensons donc que **la ville ne doit pas hésiter à prendre les devants dans la requalification du secteur, en activant la planification et la conception d’espaces verts et publics de qualité pour le secteur**.

Enfin, la Ville mentionne le souhait d’intégrer un pôle communautaire dans le développement du secteur. Nous suggérons d’identifier rapidement le site d’implantation ainsi que détailler le calendrier de réalisation qui s’y rattache. En effet, le pouvoir d’attraction d’un tel lieu aura forcément une incidence sur la fréquentation des espaces publics alentours, mais également, dans les habitudes de déplacements au sein du secteur (mobilité active et collective).



Renaissance du bassin Wellington et mise en valeur des berges Vision Bridge-Bonaventure



Pôle communautaire au centre du développement anticipé Vision Bridge-Bonaventure



Cœur civique, communautaire et vert au centre du développement anticipé Vision Bridge-Bonaventure

Lutte aux changements climatiques

Au cours des dernières années, la Ville de Montréal s'est positionnée comme un acteur majeur de la lutte aux changements climatiques. Le Plan stratégique Montréal 2030, le Plan Climat 2020-2030 ou encore le Projet de ville illustrent cet objectif. Le PDMV s'inscrit également dans cette logique de transition écologique. Plusieurs stratégies sont mises en place afin de se conformer à l'atteinte des objectifs de réduction des GES et surtout l'atteinte de la carboneutralité de la Ville de Montréal d'ici 2050.

Lemay souligne le souhait d'encourager la conception et la construction de projets à faible empreinte écologique, par la mise en avant de différentes stratégies : récupération de matériaux, efficacité énergétique, gestion écologique des eaux, aménagement de toits végétalisés, etc.

Également, nous saluons le développement d'un réseau thermique urbain, en collaboration avec les entrepreneurs et les entreprises locales, qui utiliserait l'énergie thermique des industries voisines dans une boucle de chaleur à des fins de chauffage et de climatisation, réduisant ainsi la pression sur le réseau électrique (réduction de la demande de pointe).

Nous saluons la conservation, la rénovation et la création de plusieurs espaces verts et publics au sein du secteur, permettant ainsi de lutter efficacement contre les îlots de chaleur, mais aussi de protéger et développer la biodiversité.

Nous soulignons aussi la mise en réseau des espaces verts, des berges, du canal et fleuve par le renforcement et le développement des trames vertes et bleues, facilitant l'établissement de corridors de biodiversité

Lemay note que le développement d'un réseau thermique urbain est plus efficace dans les secteurs mixtes et très denses. De plus, les coûts associés à un tel réseau thermique sont très élevés et seraient donc plus facilement absorbés dans un contexte de densité plus élevée.

et encourageant les déplacements actifs. Certains pourraient cependant être bonifiés par une plus grande flexibilité à l'égard des hauteurs et de la forme urbaine.

Enfin, Lemay accueille positivement les orientations visant à implanter des toitures végétalisées ou d'utiliser les toits à des fins d'agriculture urbaine ou encore, la conception d'aménagements paysagers intégrant des pratiques intégrées et innovantes de gestion des eaux pluviales.

Cependant, Lemay note que le développement d'un réseau thermique urbain est plus efficace dans les secteurs mixtes et très denses, tel que le centre-ville. De plus, les coûts associés à un tel réseau thermique sont très élevés et seraient donc plus facilement absorbés dans un contexte de densité plus élevée.

Lemay note également que le PDMV mentionne souhaiter « *Favoriser la préservation et la transformation des bâtiments existants plutôt que la démolition et encourager l'occupation des bâtiments vacants par des usages transitoires permettant d'entretenir les bâtiments tout en contribuant à définir une vocation pérenne* ». Or aucune orientation concrète n'est faite au sujet de potentiels bâtiments à conserver ou usages à prioriser. Considérant l'état de plusieurs bâtiments, cette orientation semble complexe à atteindre, en partie à cause des coûts d'une telle conversion. Il est primordial de s'assurer que la densité permise puisse permettre d'absorber les coûts et efforts reliés à ces interventions (travaux de mise à niveau, destructions, décontamination, etc.) Nous pensons que la Ville devrait agir avec leadership et identifier les bâtiments répondant à ce potentiel de conversion, notamment par le biais d'études de faisabilité technique.

Lemay recommande donc que la Ville identifie les bâtiments propices à une telle conversion par le biais d'études de faisabilité. De plus, les coûts engendrés par une telle conversion devraient pouvoir être compensés par une certaine flexibilité de conception.

Par ailleurs, nous pensons qu'il serait intéressant de suggérer l'utilisation d'**outils permettant la définition objective de cibles énergie / carbone, mesurables et appropriables par les porteurs de projets**, telle que la norme Bâtiment Carbone Zéro (BCZ) du Conseil du Bâtiment durable du Canada, ou bien la certification LEED pour les nouveaux bâtiments. L'atteinte de ces objectifs pourrait être attachée à des conditions favorables pour le développement des projets présentés dans une approche gagnant-gagnant (référence : programme bâtiment industriel durable de la Ville de Montréal).



Le Phénix, siège social de Lemay, certifié Carbone Zéro, LEED Platine, Fitwel en plus d'une consommation énergétique net positif



Mobilité durable

En lien avec les objectifs de lutte aux changements climatiques et à l'émission des GES, la Ville de Montréal a mis en place de nombreuses initiatives favorisant la mobilité active et collective. C'est ainsi que de nombreuses infrastructures cyclables ont été implantées (REV, pistes cyclables, etc.) et des rues ont été réaménagées afin de donner plus de place aux piétons (rue Sainte-Catherine Ouest) voire partiellement ou totalement piétonnisées.

En plus d'encourager des déplacements non polluants, ces aménagements garantissent également plus de confort et de sécurité aux usagers. Lemay adhère entièrement à ces pratiques, et a d'ailleurs collaboré à de nombreuses reprises avec la Ville de Montréal pour ce type d'aménagements, notamment en ce qui concerne la rue McTavish ou encore la rue Sainte-Catherine Ouest.

C'est ainsi que Lemay salue la décision de la Ville de repenser la mobilité au sein du secteur Bridge-Bonaventure, et ce, par le développement de stratégies d'apaisement de la circulation véhiculaire et l'implantation de pôles de mobilité. Lemay tient à souligner la redéfinition du domaine public, le réaménagement de rues existantes, la création de nouveaux axes de mobilité, ou encore la mise en réseau des espaces publics et verts par l'introduction de nouvelles infrastructures (sentiers, pistes, etc.) afin de bonifier la connectivité des différents sites du secteur, mais également vers les quartiers alentour. Nous soulignons aussi les initiatives de déplacement de la circulation de transit en dehors des nouveaux milieux de vie et vers l'axe Bonaventure, ce qui contribuera à l'amélioration des conditions urbaines dans l'optique de le rendre propice au développement résidentiel.

Lemay salue enfin la définition du sous-secteur du bassin Wellington et de ses abords en zone à priorité piétonne. Nous pensons que ce type d'aménagement créera un précédent fort intéressant à Montréal, mais aussi en périphérie, et permettra de créer un milieu de vie plus convivial et plus sécuritaire pour tous.

Lemay note cependant l'absence d'engagement précis en ce qui a trait aux transports collectifs. Comme pour les espaces publics, **la planification du transport collectif agira comme un vecteur de développement, stimulera l'attrait du secteur et apaisera la circulation dans un secteur déjà trop sollicité**. Au-delà de la station du REM, la Ville devrait entamer la discussion avec les opérateurs du transport en commun (STM et possiblement RTL) quant à une possible bonification de la desserte du secteur en autobus.

De plus, la configuration du nouvel axe Bonaventure devra être raffinée afin d'assurer les effets escomptés aux abords des milieux de vie.

Il en va de même pour **l'établissement précis des pôles de mobilité, qui définiront la mobilité vers, depuis et au sein du secteur**. Par son emplacement, le secteur recèle de potentiels, inexploités pour certains. Dans l'optique de l'implantation de la station du REM aux abords de la rue Wellington, et de la proximité de la pointe de la Cité-du-Havre et du pont de la Concorde, il est possible d'imaginer que l'implantation d'un pôle de mobilité adjacent à la station du REM et des nouvelles infrastructures cyclables redéfinisse le secteur Bridge Wellington comme nouvelle porte d'entrée vers le parc Jean-Drapeau.

La future station du REM et de nouvelles infrastructures cyclables peuvent faire du secteur Bridge-Bonaventure une nouvelle porte d'entrée vers le parc Jean-Drapeau.



Stationnement étagé existant rue Oak, réaménagé, converti en partie et intégrant un pôle de mobilité
Vision Bridge-Bonaventure

Conclusion

En résumé, le Plan directeur et de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure propose la création de milieux de vie dynamiques, structurés autour d'une activité économique renouvelée et diversifiée, et d'un réseau d'espaces verts rendant hommage à l'histoire et qu'aux qualités paysagères uniques de ce secteur, entre fleuve et centre-ville.

Nous pensons que plusieurs caractéristiques du secteur Bridge-Bonaventure présentent des qualités qui nécessitent quelques modifications au présent PDMV. Ces caractéristiques sont :

- Une proximité du centre-ville
- Des qualités paysagères uniques
- Une riche histoire
- Une grande capacité d'accueil pour la création de nouveaux logements
- Une proximité du fleuve

De plus, Montréal est à un carrefour de son histoire; une métropole en pleine évolution, qui se veut leader en matière de développement durable, mais face à une crise du logement sans précédent.

Ces particularités dictent une approche innovante et distinctive, qui doit nécessairement refléter les nouveaux modèles urbains en matière de planification d'ensemble, de design urbain, d'architecture et d'architecture de paysage.

Ainsi, la forme urbaine, que sous-tendent plusieurs orientations du PDMV, est dictée par différents paramètres et conditions (trame urbaine, présence de bâtiments et d'ouvrages patrimoniaux, protection des vues, création de nouveaux espaces verts et collectifs, mixité des usages, plafond de hauteur, efficacité énergétique, accessibilité et abordabilité des logements, etc.).

Combinés, nous craignons que les paramètres dictant le développement ne génèrent une forme générique, peu adaptée aux objectifs formulés et peu diversifiée en regard à la complexité du secteur. L'addition de ces paramètres limite la flexibilité requise au concepteur afin d'innover et d'explorer différents scénarios de mise en valeur du site.



Intégration du patrimoine architectural et renaissance du bassin Wellington
Vision Bridge-Bonaventure

C'est pour ces raisons que Lemay recommande une approche plus flexible quant à l'encadrement des gabarits et des hauteurs de bâtiments par l'application d'un indice de densité globale (COS), combiné à des plafonds de hauteur allégés pour certains lieux stratégiques, garantissant un certain potentiel de développement, atteignable avec l'ensemble des contraintes et restrictions propres aux différents sites :

- Supportant l'atteinte des objectifs de développement durable;
- Permettant de lutter efficacement contre la pénurie de logements;
- Encourageant la créativité architecturale, la diversité et le dynamisme de la forme urbaine;
- Favorisant la perméabilité du site et le dégagement d'espaces verts et publics au sol;
- Facilitant l'implantation du réseau thermique urbain.

Lemay recommande également :

- L'intégration du triangle (de Montmorency – Wellington – canal de Lachine) dans la planification;
- Le raffinement de la planification des espaces publics et verts, de l'offre communautaire, ainsi que du transport en commun, éléments importants quant à l'attractivité du secteur;
- La tenue d'études de faisabilité technique quant à la potentielle reconversion de bâtiments existants;
- La bonification de certaines stratégies développées pour lutter contre les changements climatiques, notamment la définition d'un cadre quant aux objectifs à atteindre;

Finalement, nous vous remercions de l'attention que vous porterez à notre mémoire et à nos commentaires relatifs à plusieurs orientations proposées dans le Plan directeur et de mise en valeur Bridge-Bonaventure.



Domaine public favorisant l'appropriation
Vision Bridge-Bonaventure / Illustration : Lemay

lemay

CANADA

MONTRÉAL

3500, rue Saint-Jacques
Montréal, QC Canada H4C 1H2
t. 514 932-5101

QUÉBEC

734, rue Saint-Joseph Est, 4^e étage
Québec, QC Canada G1K 3C3
t. 418 647-1037

TORONTO

60, rue Adelaide Est
Toronto, ON Canada M5C 3E4
t. 647 382-3168

CALGARY

Suite 1180, 340 12 Ave SW
Calgary, AB Canada T2R 1L5
t. 403 245-3089

EDMONTON

Suite 202, 10526 Jasper Avenue
Edmonton, AB, Canada T5J 1Z7
t. 780 429-3089

ÉTATS-UNIS

NEW YORK

362 Fifth Avenue, Suite 801
New York, NY USA 10001
t. 212 219-9810