

**PLAN DIRECTEUR DE MISE EN VALEUR  
POUR LE SECTEUR BRIDGE-  
BONAVENTURE**

**JUIN 2023**

## TABLES DES MATIÈRES

<b>1. INTRODUCTION .....</b>	<b>3</b>
1.1. Institut de développement urbain .....	4
1.2. Démarches de planification et consultations antérieures .....	4
1.3. Positionnement de l'IDU vis-à-vis le projet de PDMV .....	6
<b>2. LA VISION DES EXPERTS POUR LE SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE.....</b>	<b>8</b>
2.1. Principes et orientations .....	8
2.2. Démarche et calendrier .....	9
2.3. Gouvernance et financement .....	10
<b>3. PRINCIPES CLÉS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION ET DE GESTION URBAINE.....</b>	<b>12</b>
3.1. Crise sanitaire, télétravail et répercussions sur la vitalité du centre-ville .....	12
3.2. Crise du logement : besoin impératif d'agir rapidement .....	15
3.3. Crise climatique et transformation des logiques d'occupation du territoire .....	18
3.4. Pacte de financement : stratégie appliquée d'adresser les enjeux sociétaux.....	20
<b>4. CONCLUSION.....</b>	<b>22</b>
<b>5. RÉFÉRENCES .....</b>	<b>23</b>
<b>6. ANNEXES .....</b>	<b>25</b>

## 1. INTRODUCTION

Depuis plusieurs années déjà, le secteur Bridge-Bonaventure a fait l'objet d'un nombre important d'études thématiques disciplinaires, d'ateliers de consultation et de projets de vision pour son développement. Les enjeux tels que l'affaiblissement du niveau d'activités au centre-ville face à la pandémie, la pénurie de logements à l'échelle du Québec, mais plus particulièrement dans la grande région métropolitaine en raison des valeurs foncières plus élevées, ainsi que les changements climatiques ont transformé la vision initiale de développement prévue pour ce secteur. Il est maintenant crucial de prendre des mesures pour faire face à l'urgence d'agir sur ces trois enjeux sociétaux :

- La pandémie a eu un impact majeur sur le centre-ville de Montréal, qui a été fortement affecté par les confinements et les mesures de distanciation physique. Le télétravail s'est imposé comme une nouvelle réalité, et il est prévu que le modèle hybride persiste pendant de nombreuses années. Pour relancer le centre-ville, il est nécessaire d'augmenter le nombre de résidents et de favoriser une vie commerciale et culturelle résiliente.
- La demande de logements dépasse l'offre disponible, ce qui entraîne une augmentation du coût du logement<sup>1</sup> et des difficultés d'accès au logement pour de nombreux ménages. Il est essentiel de mettre en place des mesures pour favoriser la construction de nouvelles habitations de manière à favoriser leur accessibilité et leur abordabilité.
- L'importance de réduire les déplacements motorisés, de favoriser les modes de transport à faible émission de carbone, de protéger les espaces naturels et agricoles, d'éviter l'étalement urbain et de promouvoir une mobilité durable est incontestable. Dans cet ordre d'idées, la densification urbaine et une mixité de fonctions se doivent d'être mises de l'avant, tout en étant accompagnées d'une planification réfléchie pour assurer une attractivité et une densité équilibrée qui répondent aux principes des villes 15 minutes.

Bien que les grands paramètres de vision du Plan directeur de mise en valeur (PDMV) pour le secteur Bridge-Bonaventure soient, de manière globale, partagés par la majorité des acteurs, il est important de souligner les limitations et les impacts encourus par les paramètres réglementaires et les modalités de mise en œuvre qui l'accompagnent.

C'est dans ce contexte que l'IDU dépose ses réflexions et ses recommandations pour assurer la transformation du secteur Bridge-Bonaventure en un quartier dynamique et unificateur participant au retissage et à la consolidation de la trame urbaine de Montréal, le tout en respectant son héritage économique, culturel et social.

---

<sup>1</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2023). *Bâtir plus, plus vite et mieux : pour une stratégie de densification intelligente du Grand Montréal qui répond aux besoins d'habitation*, en ligne : <https://www.ccomm.ca/fr/publications/etude/batir-plus-plus-vite-et-mieux-pour-une-strategie-de-densification-intelligente-du-grand-montreal>.

## 1.1. Institut de développement urbain

Fondé en 1987, l'Institut de développement urbain du Québec (IDU) est un organisme indépendant et sans but lucratif. Porte-parole de l'industrie de l'immobilier commercial du Québec, l'IDU se consacre au progrès de l'industrie et au développement urbain responsable du Québec. Il agit principalement à titre de partenaire entre les membres de l'industrie, les autorités publiques ainsi que l'ensemble des parties prenantes de l'écosystème de l'immobilier commercial.

Composé d'une variété d'intervenants dans le domaine de l'immobilier, l'IDU a pour mission de contribuer à l'essor de la ville en stimulant la réflexion, la coopération et le rapprochement entre l'industrie immobilière et son écosystème, favorisant ainsi le développement de projets immobiliers structurants et responsables qui façonneront les aires urbaines de demain.

## 1.2. Démarches de planification et consultations antérieures

Le présent mémoire s'inscrit dans la continuité des interventions portées par l'IDU au cours des différents ateliers, consultations publiques et événements sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure.

Dès 2019, la Ville de Montréal entreprend des démarches de consultation et de planification pour la requalification du secteur Bridge-Bonaventure. Un rapport de consultation est déposé par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) en 2020 et des ateliers de travail sont par la suite tenus par la Ville de Montréal avec différents acteurs du milieu. Des plans d'aménagements préliminaires sont partagés à titre informatif, présentant une vision et des principes de mise en valeur à préconiser en ce qui a trait au patrimoine bâti, archéologique et paysager, aux parcours d'entrée de ville ainsi qu'au renouvellement économique et urbain du secteur.



Secteur Bridge-Bonaventure couvert par la démarche de consultations publiques de l'OCPM

Référence : OCPM

Après ces exercices de réflexion et de vision à haut niveau, l'IDU publie, en août 2021, un rapport présentant sa vision de développement pour la requalification du secteur Bridge-Bonaventure. Il y propose également une série de conditions gagnantes, de référents et de recommandations afin d'alimenter la discussion en regard de l'avenir du secteur (ce document peut être consulté en annexe 6.1 du présent mémoire).

En mai 2022, dans la foulée de ces démarches, un consortium composé de nombreux professionnels en aménagement ainsi que de grands acteurs du développement immobilier de la région de Montréal dépose une vision d'aménagement pour la portion nord du secteur Bridge-Bonaventure, visant l'introduction d'une densité bâtie et de composantes d'habitation plus importante que prévu par la vision de la Ville, de manière à assurer un développement de qualité favorisant le dynamisme au sein du nouveau quartier.

Sur la base du travail accompli précédemment, l'IDU, en collaboration avec trois experts universitaires en économie, en patrimoine et en développement durable, s'est penché sur les documents de vision proposés par les différents acteurs impliqués pour la requalification du secteur Bridge-Bonaventure. L'objectif est alors de communiquer un point de vue objectif et scientifique, de même qu'une série de recommandations à appliquer pour la suite de l'exercice de planification du secteur (ce document peut être consulté à l'annexe 6.2 du présent mémoire).

Dernièrement, la Ville de Montréal a déposé son PDMV élaboré sur la base des consultations de 2019 et des ateliers tenus par le Service de l'urbanisme et de la mobilité. Ce plan, soumis à la présente consultation publique, se veut un outil de mise en œuvre de la vision, des objectifs et des balises d'aménagement souhaités pour la requalification du secteur Bridge-Bonaventure.



Secteur Bridge-Bonaventure couvert par la démarche de consultations publiques de l'OCPM

Référence : OCPM

Pour faire suite à ces divers jalons de planification et après quatre années de consultations et de concertation, un constat majeur doit être émis : **le cadre de planification et de réglementation formel doit être adopté à court terme de manière à permettre le début de la mise en œuvre des projets de développement qu'il prévoit.**

### 1.3. Positionnement de l'IDU vis-à-vis le projet de PDMV

Depuis le début de la démarche d'élaboration et de consultations publiques sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure, le monde et les habitudes de vie ont considérablement évolué. Que ce soit par l'intégration du télétravail à notre mode de vie, les changements climatiques qui se font ressentir ou le manque criant de logements, la planification et le développement des villes doivent être réfléchis en fonction de ces nouvelles réalités pour aménager des territoires résilients et porteurs d'avenir.

C'est dans ce contexte que les recommandations et réflexions portées par ce mémoire ont été poursuivies. De par son caractère d'entrée de ville et son positionnement géographique, le secteur Bridge-Bonaventure constitue un territoire exceptionnel afin de créer un milieu de vie dense et complet pouvant contribuer à relever des défis climatiques et domiciliaires.

Les experts se sont prononcés sur cette question et démontrent par la science que le PDVM pour le secteur Bridge-Bonaventure se doit d'adapter les orientations qu'il met de l'avant afin d'atteindre les objectifs en matière de transition écologique, d'habitation et de dynamisme économique. Il devient donc impératif de saisir l'occasion qu'offre cette portion du territoire montréalais de créer un quartier de vie porteur pour l'avenir.

Le présent mémoire est décliné en deux principales parties. La première (section 2) effectue un retour sur le rapport du groupe d'experts et la deuxième (section 3) introduit de nouveaux principes d'aménagement et de gestion urbaine à mettre en valeur pour l'exercice de requalification du secteur Bridge-Bonaventure. Chacune de ces sections met de l'avant une série de recommandations qui entrent en complémentarité l'une avec l'autre.

## 2. LA VISION DES EXPERTS POUR LE SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE

À l'automne dernier, l'IDU a constitué un groupe d'experts de trois membres présentant des expertises complémentaires en urbanisme et en aménagement du territoire, en économie, en mobilité, en développement durable ainsi qu'en patrimoine. Cet exercice a été réalisé afin de susciter des échanges couvrant les principales thématiques d'intérêt et d'ajouter un regard indépendant et objectif sur le développement du secteur Bridge-Bonaventure.

La présente section a pour objectif de résumer les principales conclusions de ces experts afin d'appuyer les réflexions et recommandations portées par l'IDU. Le rapport complet peut être consulté en annexe 6.2 du présent mémoire.

### 2.1. Principes et orientations

En regard des principes et des orientations à retenir pour le développement du secteur, les experts soulignent l'importance de la requalification des ensembles industriels, la position du secteur par rapport au centre-ville, la relation entre densité et logements sociaux, abordables et familiaux, ainsi que la préservation du patrimoine relativement aux investissements stimulés par les nouveaux développements. Les grandes mesures proposées visent à atténuer les effets actuels de la crise du logement et du réchauffement climatique en augmentant l'offre de logements dans les quartiers centraux. Elles prévoient également la création d'un quartier complet misant sur le concept des villes 15 minutes.

Sur ce thème, les principales recommandations mises de l'avant par les experts sont les suivantes :

- « Accorder un rôle important à l'habitation, au sein d'un quartier mixte lors de l'exercice de requalification du secteur Bridge-Bonaventure compte tenu du déclin de la demande pour les activités industrielles et de la croissance économique générée par une mixité des usages<sup>2</sup>. »
- « Stimuler les investissements et la transformation graduelle de l'ensemble du secteur Bridge-Bonaventure vers des fonctions comportant moins d'externalités négatives en misant sur un zonage mixte<sup>3</sup>. »
- « Encourager le développement d'une nouvelle offre résidentielle dans le secteur Bridge-Bonaventure afin de relâcher les pressions financières sur le parc de logements existant et d'améliorer les services publics à la disposition des occupants actuels et projetés<sup>4</sup>. »
- « Prévoir le développement d'une offre résidentielle de haute densité dans le secteur Bridge-Bonaventure de manière à permettre le financement et l'intégration d'un plus grand nombre de logements sociaux, abordables et familiaux, en adéquation aux normes prévues par le Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial (20-041)<sup>5</sup>. »

---

<sup>2</sup> Recommandation 1, J.-P. Meloche, U. Eicker, P. Barrieau (2022), Avis de trois experts universitaires, Secteur Bridge-Bonaventure.

<sup>3</sup> Recommandation 2, J.-P. Meloche, U. Eicker, P. Barrieau (2022), Avis de trois experts universitaires, Secteur Bridge-Bonaventure.

<sup>4</sup> Recommandation 4, J.-P. Meloche, U. Eicker, P. Barrieau (2022), Avis de trois experts universitaires, Secteur Bridge-Bonaventure.

<sup>5</sup> Recommandation 5, J.-P. Meloche, U. Eicker, P. Barrieau (2022), Avis de trois experts universitaires, Secteur Bridge-Bonaventure.

- « Promouvoir le développement d'une offre résidentielle de haute densité dans le secteur Bridge-Bonaventure afin de tirer les avantages de sa proximité avec le centre, plutôt que de reléguer la demande en périphérie, là où il est plus difficile de concevoir des quartiers complets et marchables<sup>6</sup>. »
- « Traiter la notion de "ville à l'échelle humaine" à travers la conception de façades de bâtiments en dialogue avec la rue au niveau du sol et de l'aménagement d'espaces réservés aux activités piétonnes plutôt que de l'opposer aux développements en hauteur<sup>7</sup>. »
- « Promouvoir des développements en hauteur dans le secteur Bridge-Bonaventure de manière à dégager des espaces au sol pouvant être mobilisés pour l'aménagement de lieux réservés aux piétons ainsi que la création de parcs, d'espaces verts et de bassins de biodiversité<sup>8</sup>. »
- « Autoriser des hauteurs de construction maximales plus flexibles dans les documents de planification municipaux (en termes normatifs), tout en encourageant la modulation des volumes et des hauteurs dans la réglementation (en termes qualitatifs)<sup>9</sup>. »
- « Procéder à une identification claire des témoins du passé du secteur Bridge-Bonaventure méritant d'être mis en valeur, tout en écartant ceux qui ne présentent pas un intérêt suffisant pour justifier leur conservation. Cette distinction permettra de renforcer l'importance des témoins intégrés dans la trame urbaine<sup>10</sup>. »
- « Favoriser une approche de mise en valeur du patrimoine qui prévoit l'intégration des bâtiments et des infrastructures d'intérêt à de nouveaux projets de développement, de manière à financer leur restauration et leur entretien, assurant ainsi leur pérennité<sup>11</sup>. »

## 2.2. Démarche et calendrier

Concernant la démarche et le calendrier, les experts recommandent de concentrer les efforts de consultation et de concertation lors de moments clés du processus de planification du développement du secteur. Ils conseillent vivement d'éviter une surréglementation afin de prévenir les incohérences et de permettre la flexibilité nécessaire pour concrétiser des projets alignés sur la vision globale de développement.

Les experts proposent également d'envisager un phasage du développement par secteur prioritaire et de miser sur la construction d'une station du REM dans le secteur Bridge-Bonaventure.

---

<sup>6</sup> Recommandation 12, J.-P. Meloche, U. Eicker, P. Barrieau (2022), Avis de trois experts universitaires, Secteur Bridge-Bonaventure.

<sup>7</sup> Recommandation 13, J.-P. Meloche, U. Eicker, P. Barrieau (2022), Avis de trois experts universitaires, Secteur Bridge-Bonaventure.

<sup>8</sup> Recommandation 14, J.-P. Meloche, U. Eicker, P. Barrieau (2022), Avis de trois experts universitaires, Secteur Bridge-Bonaventure.

<sup>9</sup> Recommandation 15, J.-P. Meloche, U. Eicker, P. Barrieau (2022), Avis de trois experts universitaires, Secteur Bridge-Bonaventure.

<sup>10</sup> Recommandation 18, J.-P. Meloche, U. Eicker, P. Barrieau (2022), Avis de trois experts universitaires, Secteur Bridge-Bonaventure.

<sup>11</sup> Recommandation 20, J.-P. Meloche, U. Eicker, P. Barrieau (2022), Avis de trois experts universitaires, Secteur Bridge-Bonaventure.

Pour cette thématique, les principales recommandations mises de l'avant par les experts sont les suivantes :

- « *Accorder un rôle plus important à l'ensemble des sphères du patrimoine dans la mise en valeur de l'unicité des ensembles urbains, notamment en ce qui a trait aux composantes immatérielles et à l'histoire des lieux. À cet effet, il est important d'éviter de miser uniquement sur la mise en valeur des témoins physiques*<sup>12</sup>. »
- « *Définir des quartiers au développement prioritaire afin de mieux arrimer les interventions publiques avec les projets de développement et d'offrir des milieux de vie de qualité en centralité dès l'arrivée des premiers nouveaux occupants*<sup>13</sup>. »
- « *Réaliser en priorité une station du REM au sein du secteur Bridge-Bonaventure de manière à encadrer les développements immobiliers selon des paramètres appropriés à la présence d'une infrastructure de transport aussi importante*<sup>14</sup>. »
- « *Planifier le secteur Bridge-Bonaventure selon une logique hybride qui peut permettre l'intégration d'une station du REM sur le territoire en amont ou pendant les activités de développement immobilier*<sup>15</sup>. »

### 2.3. Gouvernance et financement

Les experts suggèrent d'explorer des modèles de financement novateurs pour réaliser les aménagements hors site en amont du développement immobilier. Ils recommandent la création d'un organisme sans but lucratif chargé de superviser la mise en œuvre des travaux à l'échelle du secteur. Cela permettrait d'assurer une gestion optimale des ressources financières, une progression efficace du calendrier et une cohésion entre les parties prenantes impliquées dans la requalification du secteur Bridge-Bonaventure.

Pour cette thématique, les principales recommandations mises de l'avant par les experts sont les suivantes :

- « *Étudier la possibilité d'utiliser des modèles financiers alternatifs et novateurs (ex. : campus MIL de l'Université de Montréal et Quartier international), ce qui permettrait d'assurer la réalisation des infrastructures et aménagements à l'échelle hors site en amont des développements privés, de manière à améliorer la qualité de vie des occupants*<sup>16</sup>. »
- « *Préconiser les développements immobiliers présentant de hautes densités d'occupation du territoire (en matière d'activités et d'habitation) de manière à générer une clientèle suffisante pour financer l'implantation d'une station du REM dans le secteur Bridge-Bonaventure (en matière de redevances et de fréquentation de la station)*<sup>17</sup>. »

<sup>12</sup> Recommandation 21, J.-P. Meloche, U. Eicker, P. Barrieau (2022), Avis de trois experts universitaires, Secteur Bridge-Bonaventure.

<sup>13</sup> Recommandation 25, J.-P. Meloche, U. Eicker, P. Barrieau (2022), Avis de trois experts universitaires, Secteur Bridge-Bonaventure.

<sup>14</sup> Recommandation 26, J.-P. Meloche, U. Eicker, P. Barrieau (2022), Avis de trois experts universitaires, Secteur Bridge-Bonaventure.

<sup>15</sup> Recommandation 27, J.-P. Meloche, U. Eicker, P. Barrieau (2022), Avis de trois experts universitaires, Secteur Bridge-Bonaventure.

<sup>16</sup> Recommandation 28, J.-P. Meloche, U. Eicker, P. Barrieau (2022), Avis de trois experts universitaires, Secteur Bridge-Bonaventure.

<sup>17</sup> Recommandation 29, J.-P. Meloche, U. Eicker, P. Barrieau (2022), Avis de trois experts universitaires, Secteur Bridge-Bonaventure.

- « *Mettre sur pied un organisme sans but lucratif ayant pour rôle d'assurer la gestion des finances pour les aménagements à l'échelle hors site et effectuant la coordination entre l'ensemble des acteurs du développement, la Ville de Montréal et les autres parties prenantes impliquées dans le processus de requalification du secteur Bridge-Bonaventure<sup>18</sup>.* »

---

<sup>18</sup> Recommandation 30, J.-P. Meloche, U. Eicker, P. Barrieau (2022), Avis de trois experts universitaires, Secteur Bridge-Bonaventure.

### 3. PRINCIPES CLÉS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION ET DE GESTION URBAINE

Les trois grands enjeux de sociétés discutés dans la présente section s'appuient sur des études et publications diffusées au cours de la dernière année, soulignant l'importance d'agir afin d'adresser les enjeux en matière de relance du centre-ville, de pénurie de logements et de crise climatique. L'ensemble des principes clés qui gagneraient à être renforcés dans les paramètres d'encadrement proposés par le PDMV y est mis de l'avant.

Certaines pistes d'actions proposées ont une portée transversale afin d'atténuer les impacts de plusieurs enjeux sociétaux. À cet effet, elles font l'objet de recommandations distinctes au sein de plus d'une des sous-sections thématiques suivantes.

#### 3.1. Crise sanitaire, télétravail et répercussions sur la vitalité du centre-ville

La pandémie en lien avec la COVID-19 a eu des effets irréversibles sur nos logiques d'occupation du territoire. Un facteur en particulier, l'essor du télétravail, présente des conséquences majeures en regard de la façon dont on occupe le territoire et de notre relation avec nos grands centres urbains. Plus que jamais, les enjeux de dynamisme du centre-ville de Montréal ont fait les manchettes et ont également été l'objet de plusieurs études et exercices de positionnement stratégique.

Plusieurs études relèvent l'augmentation du taux d'inoccupation des bureaux, affaiblissant ainsi la valeur foncière et réduisant l'impôt foncier généré par le secteur de l'immobilier. Devant composer avec les mêmes enjeux de diminution de l'achalandage du centre, les commerces, qui comptaient auparavant sur une forte présence de travailleurs et travailleuses comme clientèle, subissent également un recul, diminuant la ponction fiscale du secteur commercial et l'attrait économique des grands centres.

Un portrait réalisé par l'IDU et Montréal centre-ville offre un aperçu de l'état du centre-ville de Montréal en 2023<sup>19</sup>, en se concentrant sur six catégories d'indicateurs : les bureaux, les commerces, l'habitation, la mobilité/transport en commun, le tourisme et l'enseignement supérieur.

En plus du constat de la diminution de l'offre de logements en raison de la réduction du nombre de chantiers en 2022, il est impératif d'éviter que les décideurs municipaux et gouvernementaux imposent des frais ainsi que des redevances qui auraient pour effets d'augmenter le coût du logement. C'est encore plus vrai en centralité où la valeur foncière est importante. Une telle ligne d'action aurait pour effet de réduire l'abordabilité de l'habitation dans les quartiers centraux, poussant ainsi la population en dehors du centre et exacerbant de ce fait les problématiques d'étalement urbain dans la région métropolitaine. Le contexte de diminution de l'offre devrait plutôt amener la Ville à miser sur une stratégie de croissance de la richesse foncière en soutenant la réalisation de projets d'investissement, notamment dans des secteurs à haut potentiel de développement comme Bridge-Bonaventure, dont le redéveloppement entraînerait des investissements de l'ordre d'environ 6 à 7 milliards.

---

<sup>19</sup> IDU et Montréal centre-ville (2023), *L'état du centre-ville de Montréal*, 6<sup>e</sup> édition, en ligne : <https://www.etatducentreville.com/wp-content/uploads/2023/05/MCV-LE%CC%81tat-du-centre-ville-6-2023.pdf>.

La densification des centres-villes et la diversification des fonctions qu'ils accueillent demeurent des avenues essentielles afin de soutenir leur vitalité économique et leur dynamisme urbain. Pour ce faire, la requalification du secteur Bridge-Bonaventure constitue une opportunité ayant le potentiel d'assurer la résilience du centre-ville de Montréal.

L'accroissement de la densité et des hauteurs permises contribueront à l'augmentation du nombre de résidents tout en permettant l'aménagement de parc et espaces verts abondants ainsi que la mise sur pied d'un quartier complet, attractif et diversifié. Une bonification de seuil de densité maximal permettra d'assurer la rentabilité des investissements publics en raison de l'usage optimal de l'espace. Ce sera notamment le cas avec une éventuelle station REM dans le secteur.

En regard des enjeux soulevés ci-haut, l'IDU recommande :

- **Recommandation 1** : Créer un quartier complet et diversifié par l'introduction d'une affectation du sol « secteur mixte » pour la portion nord du secteur Bridge-Bonaventure.
- **Recommandation 2** : Intégrer des plafonds de densité bâtie d'un coefficient du sol minimal de 6,0 à 10,5, permettant la création d'une intensité d'activités suffisantes pour garantir le dynamisme du centre-ville et de ses abords.
- **Recommandation 3** : Assurer l'intégration d'une nouvelle station du REM à un réseau de mobilité active et collectif complet favorisant l'utilisation des modes de transport autres que la voiture.

Affectations actuelles du Plan d'urbanisme

Affectations projetées au PDMV

Affectations proposées par l'IDU



**Affectations**

- Secteur résidentiel
- Secteur mixte
- Secteur d'activités diversifiées
- Secteur d'emplois
- Grand équipement institutionnel
- Couvent, monastère ou lieu de culte
- Agricole
- Conservation
- Grand espace vert ou parc riverain
- Grande emprise ou grande infrastructure publique

Densités max. actuelles du Plan d'urbanisme



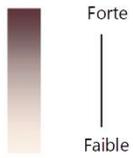
Densités max. projetées au PDMV



Densités max. proposées par l'IDU



Densité



Hauteurs max. actuelles du Plan d'urbanisme



Hauteurs max. projetées au PDMV



Hauteurs max. proposées par l'IDU



Hauteur (Sud-Ouest)

Hauteur (Ville-Marie)



### 3.2. Crise du logement : besoin impératif d'agir rapidement

Alors que l'immobilier commercial se trouve en situation d'inoccupation préoccupante, le marché de l'habitation se trouve plutôt dans une situation inverse. Les enjeux de pénurie de logements constituent une problématique marquante à l'échelle tant provinciale que métropolitaine.

Selon la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), il faudrait doubler la production annuelle de logements au Québec d'ici 2030 pour combler le déficit actuel. Malgré ce criant besoin d'augmenter la cadence de construction pour améliorer l'offre et l'abordabilité, on constate un ralentissement significatif (-63 %) des mises en chantier résidentiel dans l'arrondissement de Ville-Marie en 2022. Cette baisse a eu pour effet de faire passer la part de l'arrondissement de Ville-Marie dans la répartition des mises en chantier dans la RMR de 19 % à 9 % entre 2021 et 2022.

Ce déficit dans l'offre de logements a pour effet d'engendrer une augmentation des coûts. Selon Statistique Canada, l'Indice des prix à la consommation (IPC) a augmenté de 4,4 % en avril par rapport à l'année précédente, marquant la première accélération de l'inflation depuis juin 2022. Cette hausse est principalement due à l'augmentation des prix des loyers et du coût de l'intérêt hypothécaire. En avril 2023, les frais de logement ont augmenté de 4,9 % par rapport à l'année précédente, tandis que les prix des loyers ont augmenté de 6,1 %. Cette augmentation est en partie due à une demande accrue de logements locatifs en raison de l'augmentation des taux d'intérêt. Avec la diminution des mises en chantier de logements, il est à prévoir que cette tendance persiste et s'accélère.

Au même titre que pour remédier aux enjeux de dynamisme du centre-ville, l'exercice de requalification du secteur Bridge-Bonaventure constitue une opportunité unique afin d'atténuer les problématiques de pénurie de logements. Alors que la vision mise de l'avant par la Ville de Montréal dans son PDMV permettrait la création d'un total d'uniquement 7 600 logements pour l'ensemble du secteur Bridge-Bonaventure, l'IDU propose un élargissement de la présence de l'habitation au sein de la vision de redéveloppement. Couplée à une densification intelligente de ce territoire, une présence plus importante de l'habitation permettrait l'atteinte d'un total de plus de 11 500 (13 600 avec la Cité du Havre) logements, ce qui contribuerait à réduire le phénomène de manque de logements bien présent à Montréal.

<b>Potentiel de création de nouveaux logements selon les différentes visions</b>			
	<u>Projeté Ville (PDMV)</u>	<u>Projeté consortium (vision renouvelée)</u>	<u>Projeté IDU (vision 2021)</u>
<b>Secteur Nord de Bridge-Bonaventure</b>	<b>5 000</b>	<b>10 000</b>	<b>11 600</b>
Pointe-du-Moulin	1 000	1 800	2 500
Abords des bassins Peel/Wellington	4 000	4 900	6 100
Triangle Nord de Pointe-Saint-Charles	0	3 300	3 000
<b>Cité du Havre</b>	<b>2 600</b>	<b>2 000</b>	<b>2 000</b>
<b>Total</b>	<b><u>7 600</u></b>	<b><u>12 000</u></b>	<b><u>13 600</u></b>

Cette opportunité de consolidation de l'offre de logements aux abords du centre se doit de ne pas être ratée afin de dynamiser la vitalité commerciale, de créer des milieux de vie complets et de contribuer à résorber la pénurie de logements à court terme. Ceci implique, en plus de l'élargissement des terrains d'affectation mixte et de l'augmentation des densités de construction, de mettre de l'avant des mécanismes d'approbation assurant des délais d'émission de permis courts et raisonnables, ainsi qu'une prévisibilité dans les processus d'approbation par projet, de même qu'une agilité face aux projets hors norme. Pour ce faire et pour atteindre la diversification d'usage souhaitée, il est primordial que le type d'affectation permis ne rende pas la fonction résidentielle conditionnelle. La qualification d'une portion du territoire à titre de « secteur d'activités diversifiées », « secteur d'emplois » ou « milieu de vie à dominante économique » ne favorise pas l'intégration de la fonction résidentielle de plein droit; cela complexifiera même les processus d'approbation de projet en ayant un coût direct sur l'abordabilité des bâtiments proposés. Toutefois, une affectation du sol « secteur mixte » pour les secteurs présentant un potentiel de requalification à des fins d'habitation assurera une diversification des activités et facilitera l'intégration de logements au cœur de ces milieux de vie.

Il est important de rappeler que l'ensemble des logements développés dans le secteur Bridge-Bonaventure seront soumis aux principes de contribution financière et d'inclusion mis de l'avant par le *Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial*. Les unités de logement additionnelles proposées au sein de la vision de l'IDU offrent en ce sens l'opportunité de créer un nombre de logements sociaux, abordables et familiaux qui ne doit pas être négligé afin de réduire les effets de la pénurie de logements.

En regard des enjeux soulevés précédemment, l'IDU formule les recommandations suivantes :

- **Recommandation 4** : Adopter un cadre réglementaire représentatif de la vision de développement souhaité et clair afin d'éviter la surutilisation d'outils d'approbation particuliers.
- **Recommandation 5** : Adjoindre un groupe voué spécifiquement au secteur Bridge-Bonaventure auprès de la Cellule facilitatrice.
- **Recommandation 6** : Retirer les mécanismes d'approbation nécessitant l'élaboration d'un plan directeur de type PAE pour chacun des sous-secteurs afin d'éviter le dédoublement du travail de planification déjà effectué par le PDMV. Les projets nécessitant une évaluation qualitative plus fine pourront être revus via des règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).
- **Recommandation 7** : Mettre en place des procédures d'approbation et d'émission de permis efficaces et prévisibles afin d'assurer la mise en chantier dans des délais raisonnables.
- **Recommandation 8** : Prévoir une affectation du sol « secteur mixte » pour les secteurs présentant un potentiel de requalification à des fins d'habitation plutôt que les qualifications « secteur d'activités diversifiées », « secteur d'emplois » ou « milieu de vie à dominante économique », telles qu'identifiées au PDMV, afin d'éviter l'utilisation de l'usage conditionnel pour la fonction habitation. Les secteurs à considérer sont : l'interface Wellington–Pointe-Saint-Charles, la Pointe-Saint-Patrick et les berges du canal pour le secteur Pointe-Saint-Charles-Nord, le secteur de la Pointe-du-Moulin (excluant le site de la minoterie ADM) ainsi que les abords du bassin Wellington.
- **Recommandation 9** : Effectuer en amont des études d'impacts visant à identifier les besoins de mitigation entre les différentes activités et les portions du territoire nécessitant une attention particulière afin de favoriser la concrétisation d'une mixité d'usage.
- **Recommandation 10** : Prévoir des mesures de mitigation pour les interfaces entre les infrastructures majeures et par les générateurs d'externalités négatives (ex. Quai Bikerdike et Gare de triage du CN) à même le PDMV plutôt que de soumettre l'ensemble des projets d'habitation à une approbation discrétionnaire.
- **Recommandation 11** : Prévoir des densités bâties maximales de 6,0 pour l'ensemble des terrains d'affectation « secteur mixte », tout en prévoyant des terrains pouvant accueillir des bâtiments phares d'une densité maximale de 9,0 à 10,5. Ceci permettra l'introduction de près de 10 000 logements au sein de la portion nord du secteur Bridge-Bonaventure et d'un total de près de 13 000 logements pour l'ensemble du secteur, incluant la Cité-du-Havre.
- **Recommandation 12** : Augmenter les hauteurs de construction à un maximum de 80 m pour l'ensemble des terrains d'affectation « secteur mixte », tout en prévoyant des terrains pouvant accueillir des bâtiments phares d'une hauteur maximale de 120 m.

### 3.3. Crise climatique et transformation des logiques d'occupation du territoire

La crise climatique représente l'un des défis les plus pressants auxquels notre société est confrontée. Il est impératif d'y répondre de manière proactive et de transformer les logiques d'occupation du territoire pour atténuer les effets du changement climatique et promouvoir un développement durable.

La réduction de l'émission de gaz à effet de serre, la protection des écosystèmes et de la biodiversité ainsi que la promotion d'énergies alternatives constituent des actions structurantes afin de répondre à la crise climatique à l'échelle métropolitaine. En ce qui a trait aux projets de redéveloppement urbains à l'échelle des quartiers, la mobilité durable et la création de milieux de vie complets constituent des principes d'aménagement incontournables afin de réduire notre empreinte carbone et d'atténuer les changements climatiques.

Les taux de navettage en voiture sont généralement élevés au Canada, atteignant 80 % pour l'ensemble des travailleurs et travailleuses et environ 70 % dans les grandes régions métropolitaines. Cependant, les faibles taux de navettage en voiture sont observés principalement dans les centres-villes des grandes villes.

En collaboration avec la firme Local Logic, l'IDU a récemment commandé une étude sur l'impact de la densité de la population, de l'accès aux services et aux emplois pour réduire les taux de navettage en voiture. Les résultats montrent que ces trois variables ont une incidence significative sur la réduction de l'utilisation de la voiture. Plus la densité de population, l'accès aux services et l'accès aux emplois sont élevés, moins l'utilisation de la voiture est nécessaire.

Le rapport révèle que la densité de population joue un rôle clé dans l'utilisation de la voiture. Les zones avec une densité plus élevée ont tendance à avoir des taux de navettage en voiture plus faibles. Par exemple, les quartiers où moins d'un tiers des travailleurs et travailleuses utilisent la voiture sont généralement situés dans les centres-villes.

L'accès aux services et aux emplois est également un facteur important. Les quartiers avec un accès élevé aux services et aux emplois ont tendance à avoir des taux de navettage en voiture plus faibles. Les personnes qui ont un accès facile à pied à ces services et emplois ont moins besoin de conduire.

En comparant les quartiers à faible taux de navettage en voiture, on constate qu'ils présentent une densité de population élevée, un accès important aux services et aux emplois. Ces quartiers sont généralement situés dans de grandes villes telles que Montréal et Toronto.

Alors que le PDMV comporte déjà certains moyens qui permettent de réduire l'utilisation de la voiture et de favoriser la mobilité durable, tels que la mise en place d'aménagements favorables aux transports actifs (marche, vélo), il est important de rappeler que la viabilité des moyens de transport collectif structurant passe d'abord et avant tout par l'intégration de densités d'activités suffisamment importantes pour justifier et bénéficier au maximum des investissements requis pour assurer des dessertes structurantes. Ceci implique, d'une part, l'augmentation de la superficie du secteur pouvant être mobilisé

à des fins de développement mixte (comprenant de l'habitation de plein droit) afin de favoriser la création de milieux de vie type ville 15 minutes, et d'autre part, une augmentation des densités de construction maximales afin de, par exemple, maximiser les développements pouvant être assujettis aux redevances pour la construction d'une nouvelle station du REM.

En plus de l'arrivée du REM, divers moyens de transport doivent être mis en place afin d'offrir un éventail de modes de déplacement autres que la voiture. Pour faciliter les déplacements des personnes entre les sous-secteurs de Bridge-Bonaventure, le centre-ville, le Vieux-Montréal et l'île Sainte-Hélène, l'IDU soumet l'idée d'entreprendre une réflexion sur l'offre de transport et l'aménagement de passerelles entre les principaux sous-secteurs. À cet égard, rappelons que l'emprise du défunt monorail Expo Express, qui reliait le quai Bikerdike (stationnement du Casino) au parc Jean-Drapeau en passant par le pont de la Concorde, existe toujours le long de l'avenue Pierre-Dupuy, offrant l'opportunité d'améliorer la connectivité du lieu.

En regard des enjeux soulevés ci-haut, l'IDU formule les recommandations suivantes :

- **Recommandation 13** : Traiter l'arrivée d'une station du Réseau express métropolitain (REM) sur le territoire comme un atout à l'intégration de la fonction résidentielle sans en faire un prérequis.
- **Recommandation 14** : Identifier les terrains du secteur Bridge-Bonaventure en tant que « secteur mixte » sur la carte d'affectation du sol et augmenter les densités de construction pour un facteur allant de 6,0 à 10,5 afin d'élargir le nombre d'unités contribuant au financement d'une nouvelle station du REM.
- **Recommandation 15** : Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard dans son emprise actuelle.
- **Recommandation 16** : Aménager une voie de circulation directe vers la Rive-Sud (pont Victoria accessible par le boulevard Robert Bourassa et l'autoroute Bonaventure).
- **Recommandation 17** : Utiliser les infrastructures existantes, telles que l'ancienne emprise du monorail Expo Express, afin d'établir des connexions entre les sous-secteurs.

De plus, dans le contexte de la crise climatique, il est requis de planifier le développement en ayant comme souci de réduire les conséquences des déplacements en voiture par les résidents et de contribuer à l'atteinte ciblée de réduction des émissions de GES. Dans cette perspective, voici les recommandations :

- **Recommandation 18** : Limiter les stationnements en surface en privilégiant les stationnements intérieurs et en encourageant une mutualisation par sous-secteur.
- **Recommandation 19** : Réserver des cases de stationnement pour l'autopartage.
- **Recommandation 20** : Prévoir des bornes de recharge publiques ou partagées à l'échelle des bâtiments.

- **Recommandation 21** : Planifier des aménagements favorisant les déplacements actifs entre les rues, les espaces publics, les bâtiments et les sous-secteurs.
- **Recommandation 22** : Développer une offre de transport collectif, notamment par des voies réservées en site propre entre les sous-secteurs et les secteurs limitrophes, incluant le Vieux-Montréal.
- **Recommandation 23** : Poursuivre le développement du réseau cyclable.
- **Recommandation 24** : Planifier et soutenir le verdissement dans chacun des sous-secteurs.

### 3.4. Pacte de financement : stratégie appliquée d'adresser les enjeux sociétaux

Les changements climatiques sont devenus une urgence mondiale ces dernières années, suscitant une préoccupation croissante à l'échelle mondiale. Les revenus des municipalités québécoises reposent principalement sur l'impôt foncier, qui est déjà l'un des plus élevés au Canada, notamment pour les propriétés non résidentielles situées dans les grandes villes. Pour financer l'adaptation des infrastructures aux défis climatiques et la revitalisation des quartiers existants, il importe de déployer des efforts en fonction de nouveaux développements immobiliers, souvent dans d'anciens quartiers industriels ou des sites à réaménagement, tels que le secteur Bridge-Bonaventure.

Cependant, cela requiert en premier lieu une réorganisation des infrastructures et services publics en utilisant les recettes fiscales existantes. Afin de résoudre cette situation, il est nécessaire que le gouvernement transfère les ressources financières nécessaires pour soutenir l'aménagement urbain et la requalification foncière.

L'IDU a récemment collaboré avec M<sup>me</sup> Suzanne Lévesque PhD, de manière à explorer les solutions de financement pouvant être mises de l'avant afin de résoudre les problématiques énoncées plus haut. Sur la base de cette étude, il est proposé de mettre sur pied un nouveau pacte de développement axé sur l'adaptation des infrastructures aux aléas climatiques. En ce sens, l'adoption d'un programme de transfert de fonds au municipal par le gouvernement, incluant un tel pacte, devrait être priorisée.

Des approches novatrices ont été adoptées par de nombreuses villes à travers le monde en collaborant avec d'autres ordres de gouvernement pour le développement ou le réaménagement de zones prioritaires, dans le but de les rendre inclusives, écoénergétiques et résilientes aux aléas climatiques. Cette étude cible les cas de Hambourg, d'Édimbourg, de Dublin, du programme « *English Cities Fund* », de Chicago et d'Atlanta, de la Ville de Washington, du programme « *California Public Employees Retirement System (CalPERS)* » ainsi que de São Paulo.

En somme, l'étude souligne que ces initiatives de partage des ressources financières stimulent la croissance économique et immobilière tout en assurant des bénéfices aux collectivités locales en leur offrant des milieux de vie de qualité. Les facteurs suivants sont mis de l'avant comme étant des gages de succès dans les projets de qualification urbaine :

- Identification des secteurs à privilégier pour concentrer les ressources financières limitées et éviter leur dispersion.
- Élaboration d'une planification détaillée pour chaque secteur prioritaire, visant à atteindre les objectifs sociaux et environnementaux souhaités tout en mettant l'accent sur l'investissement privé.
- Détermination de l'entité responsable (existante ou à créer), des partenaires à impliquer et du mode de gouvernance.
- Établissement, en collaboration avec toutes les parties concernées, des moyens à utiliser, y compris le mode de financement, ainsi que des rôles et responsabilités de chacun dans la mise en œuvre des opérations.
- Engagement envers la transparence et la publication régulière de rapports d'évaluation.

Pour la région métropolitaine, l'étude identifie les points suivants comme étant des actions stratégiques à inclure dans une feuille de route pour l'adoption d'un pacte de financement :

- Identifier quelques secteurs prioritaires pour le développement ou la revitalisation, en commençant par un projet pilote.
- Établir le profil recherché, les objectifs précis et les options de financement pour chaque secteur retenu, en consultant les parties prenantes.
- Créer une corporation indépendante vouée à la réalisation du projet, avec un personnel spécialisé et un conseil d'administration représentatif.
- Élaborer un plan d'affaires incluant les phases, les responsabilités de chaque acteur, les règles de zonage, les incitatifs financiers, les modalités de financement et la communication régulière avec la population.

En regard des enjeux soulevés précédemment, l'IDU propose les recommandations suivantes :

- **Recommandation 25** : Enclencher, à court terme, des démarches avec les paliers provinciaux et fédéraux pour adopter un programme de transfert de fonds vers les municipalités, leur permettant de mettre de l'avant des mesures d'adaptation des infrastructures aux aléas climatiques face aux volets suivants :
  - Aménagement urbain pour les infrastructures publiques (aqueduc et égouts, infrastructures routières, mais aussi parcs et autres infrastructures de loisirs);
  - Requalification foncière pour la décontamination et la mise en valeur du patrimoine;
  - Habitation inclusive touchant le logement social et abordable, l'itinérance et l'accès à la propriété;
  - Transport structurant.
- **Recommandation 26** : Déclarer le secteur Bridge-Bonaventure en tant que projet pilote prioritaire au sein de l'initiative de transfert de fonds gouvernementaux.
- **Recommandation 27** : Considérer la création d'un organisme ayant la responsabilité d'assurer la planification, le financement, l'exécution et l'entretien des infrastructures nécessaires pour soutenir la réalisation du PDMV du secteur Bridge-Bonaventure.
- **Recommandation 28** : Créer un groupe de travail avec le centre de services scolaire, le ministère de l'Éducation, la Ville et les propriétaires/promoteurs pour définir les bases d'un concept d'école misant sur une approche partenariale avec des promoteurs/investisseurs et sur le concept de mixité verticale des fonctions comme il se fait ailleurs dans le monde, dont récemment à Toronto.

## 4. CONCLUSION

À la lumière des signes de déclin de l'attractivité de la fonction industrielle dans le quartier, il est important de favoriser une mixité réelle des fonctions passant par l'intégration d'une quantité critique d'habitations et d'autres usages essentiels à la création d'un milieu de vie complet. La densification et l'augmentation de la mixité d'usage doivent être au cœur du moteur de requalification du secteur Bridge-Bonaventure. Propice à l'implantation des principes de la ville 15 minutes, le PDMV doit être un outil à la concrétisation d'un développement dynamique, unificateur et répondant aux besoins criants de logements.

L'inclusion de la fonction résidentielle de plein droit dans les sous-secteurs avec un potentiel de requalification est un incontournable dans la réussite du développement de ce milieu en un quartier qui contribue réellement à lutter contre la crise du logement qui sévit dans la grande région métropolitaine. L'atteinte de cet objectif doit passer par l'accroissement de la densité autorisée offrant une flexibilité créatrice, faisant place à la mise en œuvre de projets innovants et répondant aux besoins de logements.

Un arrimage et un déploiement de solutions de transports alternatifs à la voiture sont requis. L'aménagement urbain et le réseau viaire doivent favoriser un transfert modal et un délaissement de la voiture. L'arrivée du REM dans le quartier est un premier pas dans cette direction. Une réflexion accrue en regard des opportunités d'aménagement du réseau de transport actif devra compléter le déploiement du réseau de transport collectif sur le territoire du PDMV.

Le redéveloppement d'un quartier entraîne des bénéfices environnementaux importants contribuant à la lutte contre les changements climatiques, mais doit également faire face à des défis de taille pour la mise à niveau des infrastructures publiques existantes. Les changements climatiques ne cessent d'avoir des effets sur nos territoires et infrastructures publiques. Les quartiers anciens n'étant pas conçus pour répondre à ces défis, ils doivent être repensés et adaptés, cela générant des coûts importants pour la société. La création d'un milieu de vie complet et dense contribue à réduire le fardeau fiscal. Toutefois, les paramètres réglementaires doivent être adaptés à ces réalités, et des démarches avec les paliers provinciaux et fédéraux pour adopter un programme de transfert de fonds vers les municipalités, leur permettant de mettre de l'avant des mesures d'adaptation des infrastructures aux aléas climatiques, sont primordiales.

Dans ce contexte, le PDMV du Bridge-Bonaventure se doit d'être porteur d'un projet de milieu de vie dense, complet, inclusif, dynamique et durable pour relever l'ensemble des défis de la ville d'aujourd'hui.

## 5. RÉFÉRENCES

Les textes et documents suivants ont servi à enrichir la réflexion menant aux recommandations du présent mémoire :

- **ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE LA CONSTRUCTION ET DE L'HABITATION DU QUÉBEC (2023).** *Avril : le début d'année exécrable se poursuit pour la construction résidentielle au Québec. Mises en chantier avril 2023.* Repéré à : <https://www.apchq.com/actualites/industrie-de-la-construction/mises-en-chantier/avril-2023>
- **CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN (2023).** *Bâtir plus, plus vite et mieux : pour une stratégie de densification intelligente du Grand Montréal qui répond aux besoins d'habitation.* Repéré à : <https://www.cmm.ca/fr/publications/etude/batir-plus-plus-vite-et-mieux-pour-une-strategie-de-densification-intelligente-du-grand-montreal/>
- **COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE Montréal (2023).** *Atelier 2 | 2050 – Une réflexion métropolitaine à échelle humaine pour des milieux de vie complets et abordables.* Repéré à : <https://agora.cmm.qc.ca/ateliers/atelier-2-2050-une-reflexion-metropolitaine-a-echelle-humaine-pour-des-milieux-de-vie-complets-et-abordables/>
- **FOURNIER, Jean-Marc. (2023).** *Télétravail dans le secteur public – Des effets sur les milieux urbains.* *La Presse.* Repéré à : [https://www.lapresse.ca/debats/opinions/2023-05-05/teletravail-dans-le-secteur-public/des-effets-sur-les-milieux-urbains.php?utm\\_campaign=internal+share&utm\\_content=ulink&utm\\_medium=referral&utm\\_source=lpp&redirectedFrom=https%253A%252F%252Fplus.lapresse.ca%252Fscreens%252F54b93b05-6938-44c7-8c06-7a949a670837\\_7C\\_0.html%253Futm\\_campaign%253Dinternal%252520share%2526utm\\_content%253Dulink%2526utm\\_medium%253Dreferral%2526utm\\_source%253Dlpp](https://www.lapresse.ca/debats/opinions/2023-05-05/teletravail-dans-le-secteur-public/des-effets-sur-les-milieux-urbains.php?utm_campaign=internal+share&utm_content=ulink&utm_medium=referral&utm_source=lpp&redirectedFrom=https%253A%252F%252Fplus.lapresse.ca%252Fscreens%252F54b93b05-6938-44c7-8c06-7a949a670837_7C_0.html%253Futm_campaign%253Dinternal%252520share%2526utm_content%253Dulink%2526utm_medium%253Dreferral%2526utm_source%253Dlpp)
- **INSTITUT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DU QUÉBEC (2021).** *Secteur Bridge-Bonaventure à Montréal – Énoncé d'une vision pour le plan directeur.* Repéré à : [https://cdn.ca.yapla.com/company/CPY33CMa1BQmWqtEySkclKp/asset/files/IDU-M%C3%A9moire-Bridge%20Bonaventure\\_2021-08-25\\_VF.pdf](https://cdn.ca.yapla.com/company/CPY33CMa1BQmWqtEySkclKp/asset/files/IDU-M%C3%A9moire-Bridge%20Bonaventure_2021-08-25_VF.pdf)
- **INSTITUT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DU QUÉBEC (2022).** *Vers un pacte de développement pour la ville de demain. Réflexion de Suzanne Lévesque, PhD.* Repéré à : [https://drive.google.com/file/d/1i8EsE63UPziSWkmlQMKVLpwGIm1IGNF\\_/view](https://drive.google.com/file/d/1i8EsE63UPziSWkmlQMKVLpwGIm1IGNF_/view)
- **INSTITUT DU DÉVELOPPEMENT URBAIN DU QUÉBEC (2023) B.** *Crise du secteur de l'habitation : ensemble pour loger les Québécois.e.s – les partenaires de l'industrie de l'habitation rencontrent le maire de Québec.* Repéré à : <https://www.idu.quebec/fr/nouvelles-idu/crise-du-secteur-de-l-habitation-ensemble-pour-loger-les-quebecois-e-s---les-partenaires-de-l-industrie-de-l-habitation-rencontrent-le-maire-de-quebec>

- **LOCAL LOGIC (2022).** *La réduction des taux de navettage en voiture : les impacts de la densité de la population et de l'accès aux services et aux emplois.* Repéré à : [https://drive.google.com/file/d/1YHgP8YqUbhqKqWV4c9Nsl-Y\\_jCnU-B\\_J/view](https://drive.google.com/file/d/1YHgP8YqUbhqKqWV4c9Nsl-Y_jCnU-B_J/view)
- **SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENTS (2023) A.** *Perspectives du marché de l'habitation. Informations sur le marché de l'habitation. Canada et ses grands marchés, Printemps 2023.* Repéré à : <https://assets.cmhc-schl.gc.ca/sites/cmhc/professional/housing-markets-data-and-research/market-reports/housing-market-outlook/2023/housing-market-outlook-spring-2023-fr.pdf?rev=7561d576-4422-42a2-97a1-3b7ad516926a>
- **SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENTS (2023) B.** *Baisse des prix des habitations et de l'offre prévue en 2023.* Repéré à : <https://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/observateur-du-logement/2023/baisse-prix-habitations-offre-prevue-2023>
- **STATISTIQUE CANADA (2023).** *Indice des prix à la consommation, avril 2023.* Repéré à : <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/230516/dq230516a-fra.htm>

## 6. ANNEXES

### **6.1 SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE À MONTRÉAL – ÉNONCÉ D'UNE VISION POUR LE PLAN DIRECTEUR, INSTITUT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN (2021)**

[https://cdn.ca.yapla.com/company/CPY33CMa1BQmWgtEySkclKp/asset/files/IDU-M%C3%A9moire-Bridge%20Bonaventure\\_2021-08-25\\_VF.pdf](https://cdn.ca.yapla.com/company/CPY33CMa1BQmWgtEySkclKp/asset/files/IDU-M%C3%A9moire-Bridge%20Bonaventure_2021-08-25_VF.pdf)

### **6.2 AVIS DE TROIS EXPERTS UNIVERSITAIRES – SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE, INSTITUT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN (2022)**

[https://uploads-ssl.webflow.com/628794c8bc2a67d6610d3e88/634ed869e8d57469a96e6d88\\_IDU-Avis%203%20experts\\_Bridge-Bonaventure\\_2022-10-VRF.pdf](https://uploads-ssl.webflow.com/628794c8bc2a67d6610d3e88/634ed869e8d57469a96e6d88_IDU-Avis%203%20experts_Bridge-Bonaventure_2022-10-VRF.pdf)

### **6.3 VERS UN PACTE DE DÉVELOPPEMENT POUR LA VILLE DE DEMAIN. RÉFLEXION DE SUZANNE LÉVESQUE, PHD (2022)**

<https://drive.google.com/file/d/1i8EsE63UPzjSWkmlQMKVLpwGIm1IGNF/view>