

**Parce que tous les projets
d'aménagement ont
un impact direct dans la vie
des gens, nous prenons
à cœur de réfléchir les
espaces de vie de manière
intégrée et durable**

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1 UN MODÈLE DE PLANIFICATION URBAINE RENOUVELÉ	2
1.1 LES MOBILITÉS COLLECTIVES ET ACTIVES	2
1.2 LA MIXITÉ DES USAGES	3
1.3 L'ABORDABILITÉ RÉSIDENIELLE	5
2 LA TRANSITION ÉCONOMIQUE	6
2.1 LES ACTIVITÉS DE BUREAU	6
2.2 LES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES	7
3 LA TRANSITION SOCIO-ÉCOLOGIQUE	9
3.1 CONCILIER PATRIMOINE TECHNIQUE ET MILIEUX NATURELS	9
3.2 UNE GOUVERNANCE NÉCESSAIREMENT PARTAGÉE	10
CONCLUSION	12

INTRODUCTION

D'une superficie de 2,3 kilomètres carrés, situé stratégiquement dans le centre-ville d'une agglomération qui porte le développement économique du Québec, le territoire à redévelopper dans le secteur Bridge-Bonaventure rencontre peu d'équivalents sur le territoire de la Ville de Montréal.

Le projet de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure offre une réponse ambitieuse à de multiples défis métropolitains, comme le souligne la vision pour le développement et la mise en valeur du secteur : « ADN du secteur Bridge-Bonaventure, la vocation économique est renforcée par la création de milieux de vie et d'emplois diversifiés, connectés, résilients et carboneutres, prenant assise sur la mobilité durable, l'esprit du lieu, le patrimoine et la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques ».

Dans un contexte de préoccupations croissantes pour la durabilité des milieux de vie, la vitalité économique métropolitaine, l'abordabilité du logement ou encore la protection de la biodiversité urbaine, l'administration publique entend mettre sur pied un projet exemplaire, à même de consolider la place de Montréal au sein du C40, le groupe international de villes qui œuvrent à l'action climatique.

Le Groupe BC2 salue la démarche de consultation publique de la Ville de Montréal, laquelle permet d'ouvrir au débat public une discussion sur l'avenir d'un secteur stratégique pour le développement urbain et métropolitain. En tant que bureau d'experts-conseil en planification, design urbain et accompagnement de promoteurs et développeurs immobiliers, Le Groupe BC2 dispose d'une expérience diversifiée et de longue durée dans le soutien et l'aide à la décision sur de grands projets urbains. À ce titre, le Groupe BC2 souhaite contribuer à la réflexion dans le but de bonifier le projet et aider la Ville dans la réalisation de ses objectifs.

Dans le présent mémoire, l'accent sera mis sur les conditions de la transition planifiée pour le secteur. Cette transition aux visages multiples, qui signale la mutation d'un secteur essentiellement tourné vers la production industrielle, se situe au cœur d'un moment important en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire au Québec, dans la région métropolitaine et à Montréal. Plusieurs des documents de législation et de planification qui encadrent la création et la transformation des milieux de vie sont en cours d'élaboration au niveau provincial, métropolitain, municipal et local.

La résilience territoriale, soit la capacité des territoires et de leurs communautés à préserver leurs fonctions de base face à une situation de choc sévère, se situe au cœur de ces documents de planification et se retrouvent aussi dans le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure. Dans ce cadre, le Groupe BC2 souhaite souligner les réussites du projet de planification du secteur et attirer l'attention sur les défis et les opportunités qui accompagnent la planification urbaine, la vitalité économique et la réponse aux enjeux socio-écologiques.

1 UN MODÈLE DE PLANIFICATION URBAINE RENOUVELÉ

Le plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure se situe dans la droite ligne des réflexions qui sous-tendent l'encadrement contemporain de la planification urbaine. Dans ce secteur, qui s'est progressivement bâti depuis le 19^e siècle autour d'une fonction industrielle, renforcée par l'accessibilité portuaire, ferroviaire puis automobile, un changement de perspective s'opère.

L'administration publique entend fonder l'avenir de Bridge-Bonaventure sur la base du paradigme qui soutient, dans la Stratégie centre-ville, l'essor du cœur économique de Montréal, celui d'un « modèle de développement urbain éco-responsable, [avec la possibilité d'un] mode de vie dont l'empreinte est réduite par la proximité des services, la densité du cadre de vie et le recours aux déplacements actifs et collectifs. ».

Depuis quelques années les composantes de ce modèle sont placées sous le signe de la « ville des courtes distances », ou « ville des 15 minutes » popularisé par les travaux de l'économiste de renommée internationale Carlos Moreno. Ce modèle entend mettre à la portée des résidents en 15 minutes de marche ou de vélo l'ensemble des activités quotidiennes (habiter, travailler, s'approvisionner, se soigner, s'éduquer, s'épanouir). À terme, la ville des courtes distances devrait amener des bénéfices additionnels multiples : moins gourmande en infrastructures, économe en espace et facteur de conservation des milieux naturels.

La mise en œuvre de ce modèle dans Bridge-Bonaventure s'effectue dans un contexte empreint de l'histoire du lieu. Il sera nécessairement hybride et devra composer avec de nombreux défis liés à l'implantation des mobilités actives, à la cohabitation des usages et à la viabilité de l'abordabilité résidentielle. Les attentes entourant l'implantation d'une station de REM sont élevées, et sont essentielles à la réussite du projet.

1.1 LES MOBILITÉS COLLECTIVES ET ACTIVES

L'énoncé de vision pour le développement du secteur Bridge-Bonaventure s'appuie fortement sur l'aménagement d'un point d'accès au transport collectif structurant aux abords du bassin Wellington, un sous-secteur situé à proximité immédiate du centre-ville, du Vieux-Montréal, de Griffintown, du canal de Lachine. Véritable porte d'entrée nord de Bridge-Bonaventure, le sous-secteur du bassin Wellington est aussi à distance de marche d'institutions comme l'École de technologie supérieure et le Centech. Il s'agit d'un puissant carrefour entre des quartiers aux vocations variées.

L'aménagement d'une station du REM aux abords du bassin Wellington est présenté comme un levier de développement par le PDMV. Le REM, plus vaste projet de transport collectif structurant depuis la construction du métro de Montréal devrait, au terme de sa construction, connecter rapidement les principaux secteurs de la région métropolitaine de Montréal, avec une infrastructure déployée sur 67 kilomètres et entièrement automatisée. La structure radiale retenue par la Caisse de dépôts et placements du Québec

(CDPQI Infra) pour ce projet de transport situé Bridge-Bonaventure au cœur d'un pôle de convergence des usagers du réseau, le centre-ville.

Les attentes relatives aux effets d'entraînement sur le développement urbain et économique sont élevées et mettent en évidence le lien étroit entre la transition de la planification urbaine dans le secteur et l'implantation de l'infrastructure. Selon le PDMV, la station de REM permettrait « à tous de bénéficier du réseau de transport collectif structurant et performant de la ville, notamment le métro, ce qui contribue à la réduction importante de la part modale de l'auto solo dans les déplacements. L'implantation d'une zone à priorité piétonne à ses abords permet d'enrichir la qualité de vie de ce nouveau milieu de vie mixte, compact et à échelle humaine où les déplacements sont entièrement décarbonés et axés sur la mobilité active (...). ». L'implantation d'une station de REM joue donc un rôle crucial dans la réussite de la mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure.

Le PDMV entend donc, en parallèle consolider le réseau de mobilité active, et notamment les pistes cyclables qui connectent le secteur aux quartiers proches. À terme, le secteur Bridge-Bonaventure devrait être équipé de 12 km de voies cyclables additionnelles et de sept franchissements. Ces équipements devraient permettre d'apporter des réponses aux enjeux d'enclavement. Notamment, quatre principaux axes structurants, apaisés et verdifiés assurent la perméabilité des déplacements dans le secteur dans les directions est-ouest et nord-sud.

Le Groupe BC2 suggère à la Ville de Montréal :

- **De soutenir les demandes en faveur de l'obtention d'une station de REM** aux abords du bassin Wellington. Outre la localisation stratégique du site, l'effet d'entraînement attendu sur l'attractivité du secteur est crucial pour le développement économique et résidentiel. Des études de marché ont mis en évidence que, pour les activités de bureau ou la haute technologie, la proximité d'une gare de transport collectif structurant conditionnait le choix de la localisation d'un emploi. De plus, les impacts de l'implantation de cette station pourraient être différenciés selon les différents sous-secteurs : des superficies économiques et des unités résidentielles sont prévues dans des sous-secteurs éloignés de plus de 15 minutes à pied ou à vélo de l'emplacement souhaité pour la station du REM (Cité-du-Havre, Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles) ;
- **De se fixer des cibles ambitieuses en matière de mobilité active** : les réseaux prévus devraient être conçus autant pour les visiteurs que pour les travailleurs et les résidents du quartier. Des connexions actives plus nombreuses avec les quartiers voisins, notamment dans le triangle de la Pointe-Saint-Charles-nord, pourraient être aménagées afin de favoriser l'intégration du secteur dans le tissu urbain existant.

1.2 LA MIXITÉ DES USAGES

Le secteur Bridge-Bonaventure fait partie intégrante du « centre-ville d'agglomération » et contribue au rayonnement du cœur de l'agglomération de Montréal. Toutefois, il est avant tout reconnu pour son « potentiel de requalification dans une perspective de renforcement de sa vocation économique dominante », et ce dès les premières pages du plan directeur. Haut lieu de la logistique lourde et du commerce de gros

(chemin de fer, autoroute Bonaventure, port, transbordement de conteneurs), des activités agroalimentaires (silo, Farine Five Roses, brasseries) et d'activités de fabrication, le secteur présente une configuration fortement enclavée. Il est composé de sous-secteurs à l'identité fortement différenciée, avec des quartiers résidentiels existants et éloignés des activités industrielles (Cité-du-Havre et Triangle de la Pointe-Saint-Charles nord).

Le projet devrait, à terme, accueillir 7 600 logements « dans certaines parties du territoire, si différentes conditions sont réunies ». Le projet devrait aussi augmenter les superficies d'activités économiques (560 000 mètres carrés), certaines d'entre elles se situant dans des secteurs mixtes, avec une composante résidentielle. Les vocations, les densités de construction et les limites de hauteur devraient être modifiées de manière substantielle pour permettre au secteur Bridge-Bonaventure de participer pleinement de l'attractivité du centre-ville de Montréal. Par son accessibilité, sa mixité et sa compacité, il devrait contribuer à attirer des professionnels qualifiés désireux d'embrasser le mode de vie « Live, Work, Play ».

Dans ce contexte, le Groupe BC2 suggère à la Ville de Montréal de :

- **Prêter une attention particulière à l'aménagement des transitions entre les secteurs résidentiels et les activités économiques présentes et futures** : la littérature actuelle sur la ville des courtes distances doit encore prendre le temps du bilan sur les solutions concrètes qui permettent la cohabitation des secteurs résidentiels et des usages sources de nuisances sonores, olfactives, visuelles. Le secteur Bridge-Bonaventure présente une occasion importante de mettre à l'essai cet arrimage et de valider qu'il est possible de maintenir l'attractivité d'un secteur ainsi conçu sur le moyen à long terme. Cette recommandation est particulièrement importante pour les secteurs du Quartier des Artisans, lequel est contigu au secteur industrialo-portuaire. Des zones de transition pourraient ainsi être aménagées pour éviter les vues sur les cours des industries de production ou encore l'exposition à l'orientation dominante des vents (odeurs, bruits). Il existe à proximité du secteur Bridge-Bonaventure, des exemples réussis de mixité entre des activités économiques et résidentielles, comme le Nordelec, desquels il serait possible de s'inspirer pour optimiser la compatibilité des usages ;
- **Optimiser la place des activités commerciales** : la ville des courtes distances repose sur un tissu urbain mixte qui inclue des commerces et des services de proximité. Cependant, l'implantation de tels commerces répond aussi à des logiques de marché, avec des seuils de nouveaux consommateurs à atteindre, qui permettent aux activités économiques d'être viables. Le potentiel de développement résidentiel présenté dans le Plan directeur de mise en valeur du secteur se concentre essentiellement au nord, à proximité de bassins démographiques existants et pour lesquels des besoins pourraient être comblés (Griffintown). Ces secteurs (triangle de la Pointe-Saint-Charles nord, bassin Wellington et ses abords) devraient être optimisés sur le plan résidentiel : le zonage pourrait prévoir une fonction mixte, plutôt que celle de seul « secteur d'emploi » et ce afin de faciliter l'implantation résidentielle. En revanche, d'autres sous-secteurs, comme la Cité-du-Havre présentent peu de potentiel de marché pour le développement de commerces de proximité. Mieux relier ce sous-secteur à ceux qui présentent des conditions optimales d'implantation résidentielle et de commerce de proximité pourrait s'avérer une stratégie efficace pour assurer l'accès à des milieux de qualité.

1.3 L'ABORDABILITÉ RÉSIDENIELLE

Les consultations publiques autour du plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure prennent place dans un contexte de préoccupation généralisée pour la disponibilité et l'abordabilité du logement dans la région métropolitaine. 460 000 logements devraient être mis en chantier d'ici 2030 pour résoudre la crise du logement dans la Communauté métropolitaine de Montréal selon la Politique métropolitaine d'habitation. Les besoins dans la Ville de Montréal sont particulièrement importants en raison de la forte attractivité du territoire.

Le plan d'action du Plan directeur de mise en valeur de Bridge-Bonaventure prévoit de « mobiliser l'ensemble des programmes et leviers municipaux et gouvernementaux afin de faciliter la réalisation de logements abordables » ainsi que de logements sociaux et familiaux. Il s'appuie notamment sur l'initiative de maillage Chantier Montréal abordable pour opérationnaliser rapidement ce volet. De plus, les initiatives récentes mises en place par la Ville de Montréal, comme le règlement pour une métropole mixte, devraient aussi permettre de mettre en place une offre de logement abordable et diversifiée.

Toutefois, comme l'indique la Politique métropolitaine de l'habitation, le profil des ménages est aussi appelé à se modifier, avec une tendance au vieillissement des ménages, à la diminution de leur taille et aussi de leur revenu.

À ce titre, le Groupe BC2 suggère à la Ville de Montréal de :

- **Bien comprendre le profil des futurs résidents** de Bridge-Bonaventure, et ce afin d'amorcer une discussion sur les typologies avec les acteurs du développement résidentiel. Les liens avec les activités économiques, le potentiel du nombre d'emplois créé pourrait avoir un impact sur la viabilité de l'offre résidentielle sur le moyen à long terme. Le ratio entre les logements familiaux et les logements pour des personnes seules ou des ménages de petite taille devrait faire l'objet d'un échange sur la base des projections démographiques et des tendances observées dans le marché ;
- **S'assurer de la concertation avec les acteurs du développement résidentiel** : l'offre mise sur le marché dans le secteur Bridge-Bonaventure ne le sera qu'à la condition que les promoteurs et développeurs immobiliers adhèrent à la démarche et estiment que le partenariat est de type gagnant-gagnant. À ce titre, des échanges avec la communauté d'affaires pourraient permettre de mieux comprendre les enjeux de viabilité économique qui peuvent sous-tendre le développement immobilier résidentiel. Notamment, des cadres de densification audacieux, avec des coefficients d'occupation au sol plus importants, favoriseraient des investissements rentables dans la construction et les infrastructures;
- **Mettre en place des conditions de réalisation adaptées à l'abordabilité résidentielle** : en plus du point précédent, la mise en place d'un cadre réglementaire simple, flexible et adapté aux besoins des promoteurs est une condition importante de l'abordabilité résidentielle. Ce cadre devrait porter autant sur les usages de plein droit que sur ceux qui requièrent une approbation discrétionnaire, et ce afin de faciliter les débuts de la réalisation du projet dès 2024.

2 LA TRANSITION ÉCONOMIQUE

Le développement et la mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure se traduit par le basculement d'une économie fondée sur la production et la transformation vers une économie du savoir et de la connaissance ainsi que de la production à haute valeur ajoutée. Cette transition s'est déjà amorcée il y a plusieurs années.

Le rôle que jouait le secteur Bridge-Bonaventure en matière de réception et redistribution de matières premières, transformation agro-alimentaire, échanges logistiques ferroviaires et portuaires s'est progressivement modifié avec l'implantation des studios MELS et des télécommunications (Tata) dans le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles. Néanmoins, le PDMV du secteur signale clairement le basculement de Bridge-Bonaventure dans les logiques de la mondialisation qui font battre le pouls économique du centre-ville montréalais : bureaux, sièges corporatifs, finance, recherche, etc.

Cette transition doit toutefois s'arrimer avec plusieurs conjonctures sur le plan économique et prendre acte du fait que les filières à haute valeur ajoutée pressenties pour l'essor économique québécois doivent trouver un terreau fertile en matière de synergies institutionnelles, entrepreneuriales et territoriales.

2.1 LES ACTIVITÉS DE BUREAU

Une bonne partie du développement économique du secteur Bridge-Bonaventure repose sur l'implantation d'activités se déroulant dans des espaces de type « bureau ». En effet, le PDMV prévoit l'implantation de 283 921 mètres carrés d'espaces à bureau, soit 28,4 hectares. Cette superficie représente près de sept fois la superficie actuelle des espaces à bureau dans le secteur, laquelle se concentre essentiellement dans le PEPSC et dans la Cité-du-Havre.

Les superficies d'espaces à bureau prévues dans le PDMV représentent près de la moitié des nouvelles superficies dédiées aux activités économiques en général. Ce choix s'arrime avec la volonté d'arrimer le développement du secteur avec celui du centre-ville de Montréal, dans lequel se concentrent les activités de service, de commandement, l'économie du savoir et de la connaissance qui contribuent au positionnement de la métropole à l'échelle internationale.

Néanmoins, au cours des dix dernières années, les logiques de localisation du secteur du bureau ont connu de profonds changements dans la région métropolitaine de Montréal. Alors qu'en 2012 le centre-ville de Montréal concentrait encore 56% des superficies annuellement construites dans le Grand Montréal, cette situation s'est progressivement modifiée. Dix ans plus tard, en 2022, la proportion des espaces de bureaux situés hors du centre-ville dépasse 50%. Entre 2012 et 2022, les superficies situées hors centre-ville ont connu une croissance de +39,4%.

Le secteur Bridge-Bonaventure a connu une croissance de ses superficies de l'ordre de +6,5% au cours de la même période. Il a aussi été marqué par une absorption négative des espaces à bureau au cours de la

période 2012-2022, et le taux de disponibilité actuel des immeubles est de 24,2% au T4-2022, une proportion plus élevée que celle du centre-ville (18,9%) et du Grand Montréal (17,7%).

Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette situation : localisation des activités, changements liés au télétravail durant la pandémie de Covid-19, évolution des choix des employés. L'évolution des prix des loyers constitue également un élément d'explication : un nouveau bail dans un immeuble neuf coûterait 72% plus cher qu'un nouveau bail dans un immeuble existant. Cette situation rend plus complexe l'absorption de superficies d'espaces à bureaux neufs dans le secteur Bridge-Bonaventure.

Sur la base de ces données, le Groupe BC2 suggère de :

- **Réviser les superficies consacrées aux espaces à bureau** : selon l'analyse des tendances du marché, les superficies d'espaces à bureau pourraient avoir à être divisées par près de 10. En effet, actuellement, plusieurs projets de vaste superficie sont en cours de réalisation dans les quartiers situés aux abords immédiats du secteur Bridge-Bonaventure ;
- **Viser la qualité d'implantation des espaces à bureau** : cette révision pourrait être réalisée sur la base des atouts de chacun des sous-secteurs en termes de mobilités : limiter la construction de tout nouveau bureau aux secteurs desservis par une station de métro ou de REM, encourager la création d'emplois de proximité et de commerces de quartier pour soutenir des milieux de vie complets, animés en tout temps (objectif 1.3.). Les secteurs pourraient être, de manière prioritaire, le Bassin Wellington, le PEPSC et, de manière secondaire, le quartier des Artisans et le sous-secteur Pointe du Moulin ;
- **Miser sur la requalification des immeubles à bureaux existants** : la demande pour les espaces à bureaux pourrait connaître des changements au cours des années à venir. De plus, les promoteurs et les développeurs immobiliers continuent d'éprouver de l'intérêt pour ces espaces. Aussi la requalification des immeubles à bureaux existants sur le territoire (classe B et C), ou même la construction de nouveaux édifices, pourrait être effectuée en ciblant la plus haute qualité (AA et AAA).

2.2 LES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES

La transition du secteur vers une économie du savoir et de la connaissance se double du maintien d'une identité profondément industrielle pour Bridge-Bonaventure. Le PDMV entend préserver des activités implantées depuis plusieurs décennies et prospères : l'agroalimentaire, la logistique, le commerce de gros.

Cependant, les activités industrielles connaissent aussi un renouvellement sur lequel le PDMV entend miser pour opérer la transition du secteur. Plusieurs filières industrielles identifiées par le Ministère de l'Économie et de l'Innovation et figurant au nombre des grappes industrielles de la Communauté métropolitaine de Montréal présentent un haut potentiel d'implantation dans Bridge-Bonaventure : intelligence artificielle, cinéma et télévision, logistique et transport, sciences de la vie, technologies de l'information, transports électriques et intelligents. Des possibilités de maillage avec des entreprises ou des institutions localisées dans les quartiers limitrophes existent et permettraient de renforcer la performance du secteur.

Toutefois, d'importants défis devront être relevés pour attirer et implanter ces filières. Notamment, au cours des dix dernières années, les secteurs ayant connu les plus grandes croissances sont Laval (+24,2% des

superficies) et la couronne sud (+22,4%), comparativement au Grand Montréal (+9,8%). Les superficies disponibles dans le secteur Bridge-Bonaventure stagnent et le taux de disponibilité (2,8%) est inférieur à l'environnement régional (Grand Montréal : 3,2%). Enfin, le secteur concentre des bâtiments antérieurs à 1960, avec des contraintes potentielles en matière de réponse aux besoins de l'industrie (logistique).

Des pistes d'opportunités peuvent être soulignées : deux grands espaces industriels sont vacants dans le secteur (Pointe du Moulin, bassin Wellington) et sept terrains vacants de grande dimension sont aussi disponibles pour le redéveloppement, avec une localisation avantageuse sur la rue Bridge. L'implantation potentielle d'une station de REM pourrait aussi avoir un effet d'entraînement sur le développement de ces secteurs, et un impact positif sur l'attractivité du secteur pour les travailleurs. Il n'en reste pas moins que les loyers économiques requis pour l'entreposage et pour des besoins industriels spécialisés sont de près de 2 à 6 fois plus élevés qu'un loyer de base moyen sur l'île de Montréal.

Pour faire face aux fluctuations du marché, le Groupe BC2 recommande à la Ville de Montréal de :

- **Développer des espaces industriels de plus petite taille et de meilleure qualité** pour accueillir les nouvelles activités ciblées (fabrication légère ou artisanale, technologies propres) en identifiant des promoteurs au profil adapté. Les ateliers industriels seraient par exemple adaptés à la consolidation du quartier des Artisans ou encore à la dynamisation de Pointe-du-Moulin ;
- **Maintenir la logistique tout en la diversifiant** : en plus des vastes emprises dédiées à la logistique lourde, le secteur Bridge-Bonaventure pourrait accueillir des activités de logistique de taille variable, allant de la logistique du dernier kilomètre (Colibri, 2 000-5 000 pieds carrés) à la logistique de transbordement, avec une plus forte valeur ajoutée des activités (hôtel logistique, dans les espaces qui ont moins de valeur marchande) ;
- **Miser sur les filières économiques innovantes**, notamment dans le Parc industriel de la Pointe-Saint-Charles (sciences de la vie, télécommunications) et dans le secteur économique situé à l'ouest du bassin Wellington et de ses abords. La construction de bâtiments, voire même d'un campus dédié à l'intelligence artificielle pourrait accueillir des activités de fabrication (exemples, etc.).

De plus, le Groupe BC2 souhaite attirer l'attention sur les attentes de la Ville de Montréal en matière d'économie circulaire. Des synergies entre les activités économiques pourraient être identifiées, avec le soutien d'organismes institutionnels comme Montréal Circulaire. Néanmoins, l'économie circulaire ne rime pas nécessairement avec l'économie de proximité. Les extrants d'une activité peuvent devenir l'intrant d'une autre activité, située à plusieurs dizaines voire centaines de kilomètres. Cette situation invite donc à penser la circularité de l'économie dans une perspective métropolitaine – plutôt qu'à l'échelle du secteur – et à effectuer un bilan des avantages et des coûts pour l'environnement.

3 LA TRANSITION SOCIO-ÉCOLOGIQUE

Le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure souligne le rôle important que jouera le secteur dans l'opérationnalisation de la transition socio-écologique de la Ville de Montréal. Notamment, le secteur devrait être planifié de manière à répondre aux priorités de la transition écologique identifiées dans le Plan stratégique Montréal 2030 : réduction des émissions de gaz à effet de serre, enracinement de la nature en ville, accroissement et diversification de l'offre de transport durable, développement d'une économie verte, zéro déchet.

Les moyens de mise en œuvre identifiés pour le secteur Bridge-Bonaventure ciblent principalement l'amélioration des infrastructures : planification d'un réseau thermique urbain mutualisé, gestion intégrée des eaux pluviales, délimitation d'une zone à priorité piétonne dans le quartier des Artisans, implantation de systèmes centralisés de gestion des déchets, mise en œuvre de pôles de logistique et de mobilité.

Au titre d'expert en accompagnement des promoteurs immobiliers, en design urbain et en planification, le Groupe BC2 souhaite attirer l'attention sur deux volets importants qui sous-tendent la transition socio-écologique du secteur : la conciliation du patrimoine technique avec les milieux naturels et l'importance d'une gouvernance partagée.

3.1 CONCILIER PATRIMOINE TECHNIQUE ET MILIEUX NATURELS

Un volet important du PDMV du secteur Bridge-Bonaventure repose sur la recréation de liens forts avec le milieu naturel. De fait, le projet entend reconnecter le secteur aux trames vertes et bleues qui sillonnent la région métropolitaine de Montréal et contribuent à l'attachement des résidents et des visiteurs au territoire. Les paysages végétaux et aquatiques de la métropole font partie de ses attraits distinctifs à l'échelle internationale et sont des objets d'attraction pour les visiteurs.

Dans un contexte de changements climatiques, une attention particulière est consacrée à la réintroduction de la nature en ville : le secteur Bridge-Bonaventure devrait notamment accueillir 37,5 hectares d'espaces verts au terme de son développement, avec des effets attendus en matière de lutte contre les îlots de chaleur, l'amélioration de la santé publique et du bien-être de la population.

Tout comme une bonne partie du littoral urbain de l'île, la formation historique du secteur Bridge-Bonaventure s'inscrit aussi dans un contexte de production urbaine moderne, marquée par l'utilisation de nombreuses techniques pour maîtriser le milieu naturel. Ce régime socio-technique particulier a conduit à déconnecter le milieu urbain de toute la complexité des services écosystémiques : approvisionnement, régulation, socioculturels, support.

Aujourd'hui, les dispositifs de maîtrise du milieu naturel mis en place au 19^e siècle sont d'importants héritages de l'histoire du site de Bridge-Bonaventure. Ils rappellent que la prospérité du lieu comme carrefour

économique entre l'océan atlantique et les grands lacs s'est édifiée sur la maîtrise de la nature : écluses du canal de Lachine, bassin Wellington, site-machine de Pointe-du-Moulin, gare de triage, ancienne station de pompage Riverside.

Dans le PDMV, la préservation patrimoniale de ces icônes des paysages culturels montréalais, emblèmes de l'histoire environnementale de Bridge-Bonaventure, se combine aux efforts de verdissement mis en œuvre dans une perspective d'aménagements durables. Un réseau de « corridors récréotouristiques et culturels » devrait ainsi permettre de relier des secteurs aujourd'hui fragmentés et ainsi de prolonger le circuit emblématique de la promenade fleuve-montagne au-delà du Vieux-Port, vers les ouvertures spectaculaires de la promenade riveraine sur le Saint-Laurent.

Le groupe BC2 souhaite attirer l'attention de la Ville de Montréal sur plusieurs points :

- **La gestion adaptative des risques naturels** : la carte des vulnérabilités aux aléas climatiques de l'agglomération de Montréal permet de constater que le niveau d'exposition du secteur Bridge-Bonaventure est relativement élevé, cette situation étant liée aux modalités mêmes de sa construction. Des îlots de chaleur sont répertoriés en 2019, la vulnérabilité aux sécheresses, aux vagues de chaleur et aux pluies abondantes est importante. Cette situation devra être réévaluée par la Ville de Montréal lorsque les bâtiments industriels et les activités économiques s'implanteront dans le secteur. L'administration publique pourrait avoir à modifier le plan de verdissement pour maintenir l'équité socio-environnementale ;
- **La qualité de la biodiversité** : plusieurs terrains du secteur Bridge-Bonaventure font état de lourds passifs environnementaux, liés à des déversements historiques et contemporains de produits toxiques, dangereux ou de gravats contaminés. Par ailleurs, les stratégies de densification mises en œuvre pourraient conduire à ce que le sous-sol du secteur soit davantage occupé (infrastructures d'eau et d'égout, stationnements souterrains). Ces deux situations invitent la Ville de Montréal à réfléchir aux moyens financiers de la décontamination pour les espaces publics ainsi qu'aux contraintes liées à l'implantation d'une biodiversité diversifiée (arbres), et ce dans la perspective d'une contribution pleine et entière au réseau des trames vertes et bleues ;
- **Le potentiel des parcs et espaces verts ainsi que des espaces patrimoniaux** : ces parcours sont importants pour les visiteurs du secteur que pour les résidents et les travailleurs. Par exemple, le potentiel de la promenade riveraine pour les employés du PEPS sera un élément distinctif du secteur.

3.2 UNE GOUVERNANCE NÉCESSAIREMENT PARTAGÉE

Le PDMV du secteur Bridge-Bonaventure présente la faible maîtrise du foncier dont dispose la Ville de Montréal. Le redéveloppement de ce vaste secteur passe donc par une nécessaire collaboration avec les différents acteurs en présence dans le secteur. Le PDMV fait notamment mention des différents paliers gouvernementaux impliqués dans la possession de l'emprise de plusieurs rues ainsi que de la diversité des propriétaires fonciers présents sur le territoire.

Afin de favoriser la gouvernance aisée de la mise en valeur du secteur, la Ville de Montréal a mis en place, dès l'année 2021, une démarche de consultation multipartite rassemblant des acteurs municipaux, des

membres des milieux de vie et des milieux communautaires, quelques propriétaires fonciers publics ainsi que des acteurs économiques. Néanmoins, plusieurs acteurs ne se sont pas encore prononcés publiquement alors que d'autres portent leur propre vision.

Le groupe BC2 souhaite donc insister sur l'importance de prolonger et approfondir les efforts de concertation avec le milieu afin de faciliter la réalisation du projet et d'accroître sa résilience :

- **L'échéancier de réalisation** : les différents défis mentionnés dans les précédentes sections appellent à la mise en place d'une collaboration plus étroite avec les acteurs économiques. Cette collaboration, qui pourrait prendre la forme d'un groupe facilitateur du développement, devrait permettre d'identifier les besoins et objectifs de développement détenus par la communauté d'affaires dans différents secteurs économiques : entreprises industrielles, développeurs et promoteurs résidentiels, commerçants de gros, spécialistes de la logistique. L'implication de l'écosystème des entreprises des savoirs et de la connaissance impliqués dans les filières porteuses pour l'avenir de la métropole de Montréal pourraient aussi participer à ces échanges. Une telle démarche permettrait également de valider et approfondir les incitatifs à mettre en œuvre et les barrières à lever pour favoriser le redéveloppement du secteur Bridge-Bonaventure dans l'échéancier prévu par la Ville de Montréal, avec un début en 2024 ;
- **L'opérationnalisation effective des leviers de transition écologique** : la mise en œuvre des moyens recensés dans le Plan directeur de mise en valeur de Bridge-Bonaventure pour atteindre les objectifs de transition écologique repose aussi sur une gouvernance partagée entre les acteurs du développement. La mutualisation des infrastructures, le recyclage des eaux de ruissellement et leur absorption par les infrastructures vertes soulèvent, dans certains projets, de profonds enjeux de collaboration entre acteurs qui dépassent la faisabilité technique et convoquent à la table des discussion des perceptions et des intérêts divergents (développement social, propriété foncière). La transition écologique doit donc aussi être une transition socio-écologique, qui s'accompagne d'un travail de concertation entre les acteurs pour faciliter les ententes et conditions de collaboration.

CONCLUSION

Le projet de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure offre une réponse ambitieuse à de multiples défis métropolitains liés aux préoccupations croissantes pour la durabilité des milieux de vie, la vitalité économique métropolitaine, l'abordabilité du logement ou encore la protection de la biodiversité urbaine. Le secteur devrait devenir un projet exemplaire, à même d'inspirer de bonnes pratiques en matière de planification urbaine durable et de susciter le rayonnement de la Ville de Montréal à l'échelle internationale.

Toutefois, les multiples transitions sur lesquelles repose le projet demandent des efforts soutenus de la part de l'administration publique ainsi qu'une prise en compte accrue du contexte régional et mondial dans lequel prend place la mise en valeur de Bridge-Bonaventure.

Dans ce cadre, le Groupe BC2 soutient le projet de mise en place des principes de la ville des courtes distances, et recommande à la Ville de Montréal :

- De soutenir les demandes en faveur de l'obtention d'une station de REM, un équipement essentiel pour la réussite du projet de mise en valeur du secteur, tout en prenant acte du fait que les retombées de cet équipement seront concentrés au nord de Bridge-Bonaventure ;
- De se fixer des cibles ambitieuses en matière de mobilité active et notamment en termes d'intégration du réseau avec les quartiers voisins ;
- De prêter une attention particulière à l'aménagement des transitions physiques entre les secteurs résidentiels et les activités économiques présentes et futures ;
- D'optimiser la place des activités commerciales selon les logiques de marché et d'implantation ;
- De comprendre le profil des futurs résidents pour assurer une offre de logement abordable pérenne ;
- De prendre acte des enjeux de viabilité économique sous-jacents au développement résidentiel ;
- D'établir des conditions réglementaires flexibles pour mettre en marche le chantier de l'abordabilité résidentielle dès 2024.

La transition économique du secteur suppose de tenir compte des conjonctures actuelles en :

- Révisant les superficies d'espaces à bureau dans un contexte de fort ralentissement au centre-ville ;
- Visant la qualité d'implantation des espaces à bureau sur le long terme dans les sous-secteurs au potentiel plus élevé (Bassin Wellington, PEPSC) ;
- Misant sur la requalification des immeubles à bureaux existants selon de normes élevées (AA, AAA) ;
- Développant des espaces industriels de plus petite taille et de meilleure qualité ;
- Maintenant la logistique tout en la diversifiant, en visant des activités à haute valeur ajoutée ;
- Misant sur les filières économiques innovantes compatibles avec l'écosystème local ;
- Distinguant économie locale et économie circulaire.

Le Groupe BC2 recommande enfin à la Ville de Montréal de viser la mise en œuvre d'une transition socio-écologique pour accroître la résilience territoriale du secteur Bridge-Bonaventure avec :

- Une gestion adaptative des risques naturels, pour une meilleure équité socio-environnementale ;
- Le souci de la qualité de la biodiversité ;
- Le potentiel des parcs et espaces verts et des espaces patrimoniaux pour l'appropriation du milieu ;
- La mise en place d'une gouvernance concertée entre des acteurs économiques aux vues diversifiées ;
- L'ouverture d'un dialogue entre les parties prenantes pour opérationnaliser la transition écologique.

De manière plus générale, le Groupe BC2 soutient les démarches que la Ville de Montréal pourrait entreprendre pour accroître la mixité des usages dans les portions des sous-secteurs les plus adaptées à l'introduction de la fonction résidentielle, notamment aux abords du canal, dans le triangle nord de la Pointe-Saint-Charles, dans le bassin Wellington et ses abords et dans Pointe-du-Moulin. Cela permettrait, pour ces sous-secteurs d'introduire une composante résidentielle en exemptant le recours à l'usage conditionnel, sans pour autant compromettre l'essor des activités économiques pressenties

L'accroissement des densités bâties dans ces mêmes sous-secteurs, ainsi que l'autorisation de coefficients d'occupation au sol plus importants que ceux actuellement envisagés, tout comme la flexibilité et la simplification réglementaire (PIIA, PPCMOI) sont des atouts importants pour engager les promoteurs dans la démarche de revalorisation de Bridge-Bonaventure tout en garantissant les conditions requises pour développer une offre résidentielle abordable.

Enfin, la mise à jour rapide de la réglementation aux différents niveaux impliqués (règlements d'amendement du Plan d'urbanisme, règlements de concordance des arrondissements Ville-Marie et du Sud-Ouest) devrait permettre de répondre au plus tôt aux enjeux de logement, de réponse aux changements climatiques et d'essor économique du centre-ville. À cet effet, ces démarches pourraient être accompagnées de la création d'un groupe facilitateur pour le développement du secteur, et ce afin d'agiliser les démarches et de respecter l'échéancier de réalisation prévu, avec un début en 2024.

MONTREAL

300-85, rue Saint-Paul Ouest
Montréal (Québec) H2Y 3V4
514 507-3600

QUEBEC

302-511, rue Saint-Joseph Est
Québec (Québec) G1K 3B7
418 914-1508

info@groupebc2.com
groupebc2.com