

# UN NOUVEAU MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN POUR ATTEINDRE LA DURABILITÉ

par

Charles Freynette-Cyr

en collaboration avec

Arnaud G Veydarier



Mémoire présenté à  
l'Office de consultation  
publique de Montréal

dans le cadre de la  
Consultation publique  
sur le Plan directeur  
Bridge-Bonaventure

Le 8 juin 2023





## Introduction

Le secteur de Bridge-Bonaventure est un territoire stratégique pour le développement urbain de Montréal. Étant situé à l'entrée sud-ouest du centre-ville, il offre un potentiel immense pour la création d'un quartier dynamique, inclusif et écoresponsable.

Bassin Peel et vue sur Griffintown



Charles Frenette-Cyr, 2023

Le réaménagement du secteur vise à revaloriser son héritage économique, culturel et social, tout en favorisant la mixité des usages et des populations. La Ville de Montréal souhaite y développer un nombre important de

nouveaux logements, dont une part importante de logements sociaux et abordables, ainsi que tripler le nombre d'emplois. Elle envisage également de créer une promenade riveraine le long du fleuve Saint-Laurent et du canal de Lachine, ainsi que de nombreux nouveaux espaces verts publics. Le projet s'inscrit dans une vision de développement durable et de mobilité active. Le secteur de Bridge-Bonaventure représente donc une opportunité unique de requalification d'un ancien site industriel en milieu de vie attractif et innovant.

## Problématique

Le projet de redéveloppement de Bridge-Bonaventure s'inscrit dans une réalité particulière puisque nous traversons une période marquée par d'importants défis urbains, notamment sur les plans sociaux, environnementaux et économiques, ajoutant de ce fait un degré de complexité à tout projet de réaménagement urbain. Cependant, ceux-ci laissent également entrevoir une multitude de nouvelles opportunités pour améliorer le sort de nos villes et rehausser la qualité de vie des citoyens.

Parmi ces défis, on retrouve notamment le réchauffement climatique, la pénurie de logements, la crise du financement des transports en commun, la crise du financement municipal, etc. Tous ces défis présentent cependant un point en commun : ils peuvent tous être surmontés par un changement notre méthode de développement urbain. En effet, des décennies de mauvais choix politiques et urbanistiques ont contribué à engendrer les crises mentionnées ci-dessus, d'où l'urgence de repenser en profondeur nos modèles d'action et de planification urbaine. Le principal écueil auquel nous sommes confrontés peut se résumer simplement : nous nous attaquons à des problématiques au moyen de méthodes qui ont elles-mêmes contribué à l'émergence des dites problématiques.

Malgré le fait que le Plan directeur présente une vision d'ensemble qui tient compte des impératifs liés au développement durable et à la transition écologique, si les institutions, les lois et les règlements ne font pas l'objet de changements (dans un esprit de conformité) pour concorder avec les nouvelles approches de développement,

l'atteinte des objectifs du projet Bridge Bonaventure sera alors impossible.

Pour illustrer le propos, la métaphore suivante s'impose : on pourrait comparer la situation des experts en planification urbaine à celle de pâtisseries à qui l'on demanderait de cuisiner des gâteaux de formes nouvelles et diverses en utilisant le même moule avec lequel ils ont toujours travaillé. Le pâtissier veut bien faire un gâteau de forme nouvelle pour répondre aux nouvelles exigences, mais on lui impose de continuer à travailler avec son ancien moule, ce dernier faisant ici référence au système qui encadre le développement urbain. Résultat : à l'étape de la planification du projet, son gâteau adopte diverses formes nouvelles et novatrices, mais quand vient l'étape de réalisation du projet, le gâteau conserve en définitive la même forme que par le passé. Cette métaphore exprime bien l'impasse actuelle. Pour réussir à réaliser les objectifs que nous avons fixés en tant que société, il est impératif de changer le moule, autrement le résultat ne sera jamais celui escompté.

Un cas de figure intéressant à

l'échelle montréalaise qui permet d'illustrer ce problème est le réaménagement du quartier de Griffintown qui présentait un contexte d'aménagement très similaire à celui de Bridge-Bonaventure. En effet, Griffintown a été présenté comme un TOD et un quartier qui répond aux besoins d'aménagement du 21<sup>e</sup> siècle (dont le développement durable). Sur papier l'objectif est accompli puisque les éléments écrits au PPU ont été respectés, mais dans la réalité le résultat est loin d'être à la hauteur des défis. En effet, le quartier manque d'espaces verts et de services publics (toujours pas d'école), la densité de population y est très élevée, mais les infrastructures demeurent insuffisantes. En effet, il n'y a pas assez de parcs, de pistes cyclables, de centres communautaires, ou encore de bibliothèques. Aussi, le quartier de Griffintown manque de mixité sociale et de diversité culturelle. Il y a peu de familles, de personnes âgées ou de minorités ethniques. Le quartier est aussi peu animé sur le plan culturel et commercial. Finalement, le quartier est mal desservi par les transports en commun, les réseaux routiers sont congestionnés et il y a un nombre très important d'espaces de stationnement, traduisant une dépendance persistante à

l'automobile. Ceci fait en sorte que les résidents utilisent davantage leur voiture pour se déplacer, ce qui contribue à la pollution environnante et aux émissions de gaz à effet de serre.

On constate que malgré les efforts d'aménagement plus concertés et malgré la présence de critères urbanistiques dignes du 21<sup>e</sup> siècle dans les textes de planification, le quartier n'a tout de même pas réussi à atteindre les objectifs escomptés. Le problème étant qu'actuellement, les instances publiques se démènent pour tenter de régler les problèmes qui résultent à l'origine d'une mauvaise planification. Cependant, lorsqu'on redéveloppe un quartier aussi important, l'approche à utiliser devrait être davantage « mieux vaut prévenir que guérir ».

En effet, pour ne pas répéter les erreurs qui ont été commises à Griffintown, la planification et l'aménagement des nouveaux quartiers, dont celui de Bridge-Bonaventure, ne devraient pas être pensés et conçus pour la rentabilité rapide des investissements faits par les promoteurs, mais elle devrait être avant tout pensée pour les gens qui vont y vivre et que les aménagements



perdurent dans le temps.

Alors, pour y arriver, les questions à se poser et l'ordre auquel on devrait y répondre sont les suivants : comment aménager le secteur en un milieu de vie de qualité désirable pour la population le plus rapidement possible? Comment la société peut-elle bénéficier de ces investissements? Et par la suite, comment attirer des capitaux pour contribuer à la réalisation du projet?

Cependant, les questions suivantes ne peuvent pas trouver réponse dans l'ordre prescrit pour le moment puisque le système qui encadre la planification et l'aménagement n'est tout simplement pas conçu pour cela présentement.

Alors on en vient à se poser la question suivante : comment répondre aux défis sociaux, environnementaux et économiques qui sont posés lors de l'aménagement ou du redéveloppement d'un quartier grâce à la modification du système qui encadre le développement urbain?

### **Le cas de Copenhague**

Pour répondre à la question énoncée

précédemment, on peut s'inspirer d'un modèle de corporation paramunicipal qui gère le développement urbain à Copenhague au Danemark qui a fait ses preuves.

Vue sur Nordhavn et Copenhague



Charles Frenette-Cyr, 2023

En effet, bien que leur modèle ne soit pas parfait et que certains défis subsistent tout de même, ils ont réussi à créer un modèle de développement qui permet de répondre à plusieurs crises et ainsi améliorer la qualité de vie de gens.

Le modèle est basé autour d'une corporation nommée CPH City & Port.

Celle-ci a comme mandat principal de redévelopper la ville de Copenhague et de financer la construction des infrastructures de la ville. Ceci est possible grâce au partenariat public-privé qui a été créé. En effet, CPH City & Port est une corporation privée qui est dirigée par un conseil d'administration, qui doit réussir à faire des profits et qui doit rendre des comptes à ses actionnaires comme n'importe quelle corporation privée. La différence réside dans le fait que cette corporation est détenue à 95% par la ville de Copenhague et à 5% par l'État danois. Ce qui rend cette méthode d'opérer si efficace, c'est qu'il est beaucoup plus facile et rapide de réaliser un projet lorsque c'est une corporation privée qui en est en charge puisque celle-ci n'a pas à passer au travers des complexités bureaucratiques auxquelles les instances publiques doivent se soumettre. Cependant, puisqu'elle est détenue à 100% par des partenaires publics, la corporation travaille uniquement dans l'intérêt des citoyens.

Pour expliquer son fonctionnement simplement, il faut comprendre que la corporation est une société de gestion d'actifs immobiliers et fonciers qui appartient au public.

Son but principal est de vendre des terrains à des promoteurs privés qui viendront construire par la suite des bâtiments et vendre ou louer des espaces à des particuliers.

Pour ce faire, l'État danois et la ville de Copenhague font des transferts fonciers de certains actifs stratégiques appartenant au domaine public à la corporation. Par la suite, la corporation fait des demandes de prêts à la banque centrale à des taux très préférentiels en s'appuyant sur la cote de crédit excellente de ses propriétaires et en donnant comme garantie de prêt la valeur foncière des terrains précédemment légués à la corporation. La corporation obtient alors des prêts remboursables à très long terme qui lui permettent de mener à bien ses opérations. Avec cet argent, elle est alors en mesure d'acheter de nouveaux terrains qui ont une valeur très basse au moment de l'achat. On peut notamment penser à d'anciens terrains industriels ou des terrains sous-utilisés. Par la suite, la corporation travaille de concert avec la ville. Cette dernière s'occupe de faire les différents éléments de planification nécessaires à l'aménagement d'un quartier (si on se met dans le contexte montréalais, la ville tient des consultations

publiques, élabore un PPU et change la réglementation). Elle élabore ainsi sa vision pour le futur quartier en tenant compte des recommandations des membres de la société civile (urbanisme participatif).

Par la suite, les actifs que la corporation a achetés au rabais ont maintenant une grande valeur puisque le potentiel de développement se matérialise grâce au concept du smart zoning. Pour comprendre ce qu'est le smart zoning, reprenons l'exemple des anciens terrains industriels. Lors de leur achat, ils ont une valeur très faible puisque le potentiel de développement y est faible (le zonage industriel dans les centres urbains n'est pas aussi attractif que celui des banlieues dues à des avantages concurrentiels substantiels) et les coûts de décontamination importants éloignent les investisseurs. Le terrain qui a été acheté est par la suite zoné en résidentiel ou commercial à la suite de l'adoption du PPU, des garanties de décontamination des terrains sont déposées et un plan de développement détaillé par phases est établi : tous ces éléments font augmenter la valeur foncière du terrain puisque désormais le potentiel de développement se matérialise. Par exemple, si la société a racheté le

terrain pour 100 000\$ (chiffres fictifs), qu'il va lui en coûter 1 000 000\$ pour l'aménager et sa nouvelle valeur marchande se situe maintenant à 10 000 000\$, la corporation fait alors un profit non réalisé de 8 900 000\$. Ce processus est alors répété à l'échelle du secteur.

Avec l'augmentation soudaine de la valeur de ses actifs, la corporation retourne voir son créancier et demande un nouveau prêt, mais cette fois basé sur la valeur nouvelle de ses actifs. Avec ses nouvelles liquidités, la corporation investit alors dans sa filiale qui a comme responsabilité de développer des infrastructures pour la ville, entre autres la construction du métro. Le métro est alors construit à proximité des terrains acquis précédemment par la compagnie. L'annonce de la construction du métro fait en sorte que la valeur des actifs augmente encore plus.

Pendant la construction du métro, la terre qui est alors excavée du sol de la ville est alors utilisée pour gagner des terres sur la mer. Résultat, la corporation a alors créé de nouvelles terres publiques qui pourront être soumises au même processus que celui décrit précédemment. Donc,



la corporation prévoit son prochain développement avant même d'avoir terminé son premier.

Par la suite, la corporation réalise par phases son projet de redéveloppement urbain de façon méticuleuse pour assurer que les terrains soient toujours à leur valeur maximale. La corporation se charge alors de l'aménagement du domaine public qui sera par la suite légué à la ville ou à une coopérative regroupant tous les propriétaires du quartier qui s'occuperont de l'entretien des installations. Les terrains sont par la suite vendus aux promoteurs et les profits sont alors encaissés. La corporation rembourse graduellement son créancier de cette façon jusqu'à tant que le prêt soit remboursé totalement. Tout cela dans des délais très courts.

La beauté de ce système réside dans le fait que la ville et l'État gardent le contrôle sur la manière dont la ville est aménagée, les citoyens gardent une voix importante dans la prise de décisions, le projet est réalisé rapidement, les bénéfices sont majoritairement redistribués au sein de la communauté et surtout, que les développements sont durables financièrement.

## **Impact sur l'écosystème urbain**

Voyons alors comment ceci a permis de régler la majorité des défis nommés dans la problématique. Pour ce qui est de l'enjeu de la crise climatique, la corporation est contrainte de se plier aux normes environnementales de l'État qui sont plus ambitieuses et contraignantes que les nôtres, puisque l'atteinte de leur objectif de carboneutralité est fixée à 2025. Alors, la corporation se doit d'être exemplaire et d'adopter les meilleures pratiques. De plus, c'est rentable pour la corporation pour créer des développements écologiques parce que ça coûte souvent bien moins cher qu'un développement traditionnel lorsqu'on regarde les économies sur le très long terme. De plus, le redéveloppement de zones sous-utilisées à proximité du centre de la ville permet de réduire le développement périphérique et donc de freiner l'étalement urbain. Aussi, le fait qu'une proportion importante des terrains appartiennent au domaine public permet d'être en mesure d'aménager davantage d'espaces verts à faible coût puisque le coût d'acquisition des terrains est beaucoup plus faible. Ceci permet en outre de créer des écosystèmes urbains plus résilients

et carboneutres.

Concernant la crise du logement, le système permet de construire des logements à une vitesse très importante tout en gardant un développement urbain de très haute qualité. Ceci permet en outre d'augmenter l'offre de logement dans la capitale et de faire diminuer la pénurie de logements. Le seul désavantage est que le prix des logements vendus par les promoteurs est très élevé à cause des coûts élevés qui sont entraînés par l'augmentation importante et rapide de la valeur des terrains. Cependant, grâce aux bénéfices importants que crée la vente des terrains, la corporation est en mesure de respecter le pourcentage minimum de 25% de logements sociaux imposé par l'État.

Concernant la crise du financement des transports en commun, comme on a pu le voir dans les explications précédentes, celui-ci est pratiquement autofinancé grâce au développement urbain! En effet, c'est grâce au revenu de la vente des terrains que celui-ci est financé. Le problème au Québec est que le transport en commun est financé grâce à des subventions qui proviennent majoritairement

des impôts. Celui-ci n'est alors pas capable de s'autosuffire. À Copenhague, lorsqu'un bâtiment est vendu à proximité d'une station de métro, un contrat est signé avec la corporation pour qu'une allocation déterminée par plusieurs facteurs lui soit versée sur une période de 50 à 60 ans. Donc, grâce aux revenus de la vente des titres de transport, des revenus de la vente des terrains et des revenus passifs, le métro s'autofinance. Ceci est alors une solution de choix pour financer des liens de transport en commun efficace qui permettent de relier les différents quartiers ensemble et réduire les émissions de carbone lié au transport.

Concernant la crise du financement municipale, ce modèle de développement permet de rapporter des sommes très importantes en taxes et impôts aux actionnaires de la corporation grâce à l'augmentation du nombre de résidents et d'entreprises. En effet, ces nouveaux revenus permettent ainsi de financer les autres services à la population comme l'éducation, la santé, la réfection des infrastructures, etc. De plus, cela permet de sauver beaucoup de coûts puisque la ville n'a pas à se charger du financement et de

l'aménagement des développements pris en charge par la corporation. Aussi, puisque CPH City & Port est une corporation privée qui doit dégager des revenus, elle réinvestit la majorité des profits directement dans la corporation (donc dans le développement de la ville) et verse de gros dividendes à ces actionnaires. Donc, la ville diminue ces dépenses et augmente ses revenus grâce à la corporation.

Il faut aussi ajouter que grâce à cette méthode de développement urbain, il est plus facile pour la ville d'obtenir des milieux de vie de qualité puisque la corporation privée qui a développé les quartiers a alors le pesant dans la balance lorsque des négociations avec les parties prenantes privées doivent avoir lieu. Si plusieurs promoteurs se disputent un terrain, au lieu de faire une guerre d'enchères, la corporation peut, par le biais d'un juré, déterminer quel projet va rapporter le plus à la communauté au niveau de l'architecture des bâtiments, de la qualité des espaces de vie, des redevances allouées au transport en commun, de la préservation du patrimoine, etc. Les retombées du projet profitent alors davantage à l'intérêt du public

qu'aux actionnaires des promoteurs privés. De plus, il est intéressant de noter qu'avec la création d'autant de superficies d'espaces pour des bureaux, les emplois qui sont perdus par le départ des industries sont alors retrouvés dans une économie tertiaire et plus écoresponsable que des industries polluantes. Pour finir, lorsque l'on veut redévelopper un ancien quartier industriel, il est primordial de s'attarder à la question de la préservation du patrimoine. En effet, ces quartiers qui sont souvent très vieux laissent un legs très important au point de vue de l'architecture et de l'histoire. Le modèle de développement permet d'inclure le patrimoine industriel en tant que partie intégrante de la stratégie de développement durable d'un quartier écoresponsable.

En effet, le patrimoine n'est plus simplement un fardeau financier pour les promoteurs tels qu'il l'ait présentement : il devient un outil. Les bâtiments ayant un attrait particulier attirent les visiteurs, rehaussent le sentiment d'appartenance de la population et stimulent le tourisme, permettant ainsi de générer des revenus qui financeront à long terme les restaurations patrimoniales coûteuses. De plus, les bâtiments

patrimoniaux peuvent être recyclés pour en construire de nouveaux. Après tout, le bâtiment le plus écologique est bien souvent celui qui est déjà construit.

Exemple de recyclage d'anciens bâtiments industriels dans le quartier de Nordhavn à Copenhague



Charles Frenette-Cyr, 2023

Plusieurs autres exemples pourraient être énoncés pour illustrer les multiples bénéfices de ce modèle de gestion de projet. Cependant, il est primordial de mentionner que cette approche permet de réaliser un véritable développement durable, et ce autant du point de

vue environnemental, sociétal et économique que financier. Pour réussir à réaliser un développement véritablement durable, il faut au préalable mettre en place le bon système. Le système de gestion de développement qui subsiste grâce au partenariat de l'État du Danemark et de la ville de Copenhague dans la corporation de CPH City & Port est l'exemple même qu'il est possible de créer un moule qui s'adapte réellement au cocktail de crise que nous avons à faire face en ce début de 21<sup>e</sup> siècle.

### **L'importation du modèle**

Alors si ce modèle qui a fait ses preuves pouvait être la solution pour pallier à plusieurs de nos problèmes, qu'attendons-nous pour nous en inspirer? Pour fournir une réponse simple : il ne manque que de la volonté politique. En effet, d'après Bruce Katz et Luise Noring, auteur.e.s du texte The Copenhagen City and port development corporation : a model of regenerating cities, il faut beaucoup de volonté politique puisqu'un tel changement de système demande d'importantes réformes du cadre législatif national, provincial et local. De plus, il faut réussir à ce

que les différentes parties prenantes du projet (les instances publiques, les acteurs privés et les groupes de la société civile) s'entendent sur les termes qui feraient naître une ou des corporations comme CPH City & Port. Une fois un consensus atteint, la tâche la plus importante sera d'étudier le marché pour dresser une liste des actifs stratégiques détenus par le domaine public et déterminer la valeur de ses actifs, puisque celle-ci est souvent mal évaluée. Par la suite, il faut trouver des terrains d'attentes pour réussir à effectuer les transferts de propriétés et de pouvoirs à la corporation. Bref, le seul véritable obstacle au changement demeure le manque de volonté et les réticences face au changement. Cependant, comme il a été démontré dans l'exemple de Copenhague, lorsque nous sommes en temps de crise, il est plus facile de faire changer les mentalités, les vieilles façons de faire, ou encore d'accepter des compromis.

Si le processus expliqué brièvement précédemment est réalisé avec succès, le modèle serait alors facile à adapter à l'ensemble du Québec. En effet, comme on a pu le voir, le modèle a comme avantage de s'adapter des très bien au modèle

de développement privé déjà en vigueur. La seule différence, c'est qu'il y aurait un nouveau joueur dans l'industrie qui aurait des moyens et des ressources beaucoup plus importants que ceux de ses compétiteurs. Le but ici n'est pas de nationaliser toutes les terres, mais bien de profiter des leviers stratégiques que les instances publiques possèdent pour générer de la richesse collective et ainsi, améliorer la vie des gens.

### **Impacts potentiels de l'implantation d'un tel système de développement paramunicipal à Montréal**

Pour remettre tout ceci dans le contexte de la ville de Montréal, ceci pourrait être très bénéfique pour de nombreux projets en cours de développement, mais surtout pour des projets à venir.

En effet, la ville de Montréal est présentement dans la même situation que Copenhague lorsque cette dernière a réformé son système : la ville est aux prises avec des problèmes de pénurie de logements, avec le phénomène d'exode vers les banlieues et avec de nombreux sites industriels sous-utilisés au centre ou adjacents à la ville, et qui ont

un potentiel de redéveloppement dans les prochaines années. La ville est alors à la croisée des chemins ; elle est aux prises avec de nombreux problèmes et de nombreuses opportunités qui se présentent à elle.

Le redéveloppement de Bridge-Bonaventure est l'une des plus grandes opportunités actuelles de redéveloppement de la ville de Montréal. Si la méthode décrite dans ce mémoire était appliquée, la ville n'aurait pas à faire autant de concessions au niveau de la densité permise, pour le nombre de logements sociaux, de parcs et espaces verts, etc. Elle pourrait imposer un certain standard de qualité pour son quartier, une sorte de gage de qualité pour les citoyens. Parce qu'après tout, si le milieu se démarque et que la demande est très forte, les logements et les espaces de bureaux vont se vendre, peu importe le prix. Le but de la corporation de développement paramunicipal ne serait pas d'augmenter les revenus de la ville, mais plus tôt de l'aider d'atteindre la durabilité financière et d'offrir un milieu de vie de haute qualité au citoyen. Avec plus de moyens et de capacité de voir à long terme, on pourrait décider

que le secteur Bridge-Bonaventure devrait être un écoquartier, qu'il sera accessible par plus d'un mode de transport en commun, que la mobilité active serait réellement favorisée au profit de l'automobile par la création d'un réseau cyclable et piéton qui correspond aux plus hauts standards, que le patrimoine pourrait être préservé de manière intelligente sans devoir faire des compromis, que les espaces publics seraient réellement attractifs, etc.

Le but ici est de montrer que la vision présentée par la ville et les promoteurs pour le secteur de Bridge Bonaventure est à quelques détails près un projet qui semble complet. Cependant, les lacunes se feront uniquement sentir pendant et après la réalisation.

Malheureusement, la fenêtre d'ouverture pour un changement de système est potentiellement trop mince pour que cela ait un impact significatif sur le développement prévu autour du bassin Wellington puisque la majorité des terrains ont déjà été vendus et qu'aucun projet structurant de transport en commun n'a encore été confirmé.

Cependant, il faut prendre action

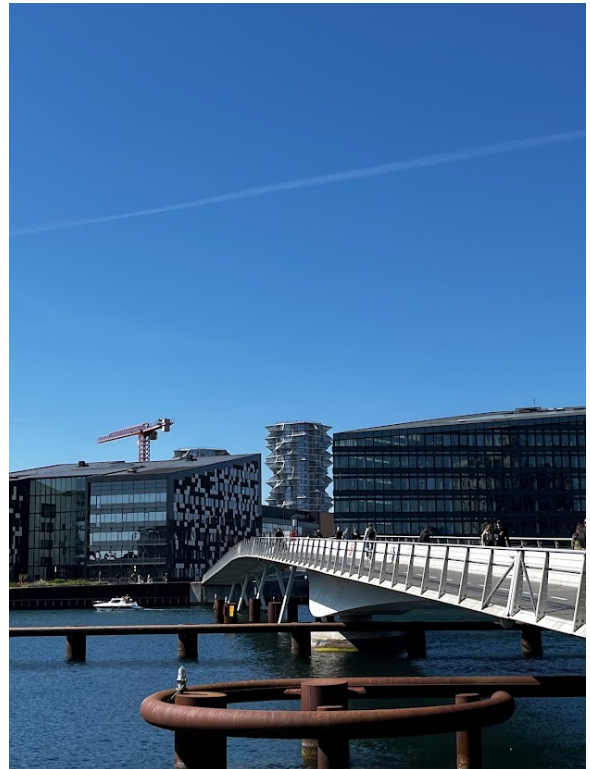


maintenant pour que les prochains projets urbains de Montréal ne reproduisent pas les mêmes erreurs que Griffintown. En effet, dans un scénario dans lequel le système est changé adéquatement, on pourrait voir des projets comme l'écoquartier de Lachine-Est, le redéveloppement des sites industriels du canal de Lachine, le redéveloppement du site du Port de Montréal, le développement de l'ancien Hippodrome Blue Bonnets, le site des raffineries de pétrole et bien d'autres être complètement métamorphosés grâce à une stratégie d'investissement intégrée en faisant prendre de la valeur les terres appartenant au public et en redistribuant les profits dans la communauté.

Pour finir, prenons l'exemple des projets de l'écoquartier de Lachine-Est et des terrains situés le long du Canal de Lachine. Le développement de la ligne rose avec un tramway permettrait d'augmenter la valeur foncière des terrains tout au long du tracé et si la majorité sont détenus par le public, alors les revenus obtenus grâce à la captation de la plus-value foncière permettraient de financer entièrement l'infrastructure de transport, de favoriser la création d'un milieu de vie de bonne qualité,

en adéquation avec la transition écologique et ainsi réaliser pleinement le développement durable.

Exemple de redéveloppement durable de qualité à Copenhague



Charles Frenette-Cyr, 2023

### **Recommandations supplémentaires**

Voici une liste sommaire de recommandations supplémentaires à ajouter pour que le redéveloppement du quartier Bridge-Bonaventure soit plus complet:

La première est l'implantation d'une

boucle énergétique qui est un système de distribution d'énergie thermique qui relie plusieurs bâtiments ou sections de bâtiments ayant des besoins différents en chauffage et en climatisation. Le principe est de récupérer l'excédent de chaleur ou de froid produit par un bâtiment et de le transférer à un autre bâtiment qui en a besoin, via un liquide caloporteur circulant dans une boucle hydronique. Ainsi, la boucle énergétique permet de réduire la consommation d'énergie globale, les émissions de gaz à effet de serre et les coûts énergétiques, tout en offrant une performance énergétique et environnementale accrue. Un exemple pertinent d'un tel aménagement serait le Technopôle Angus à Montréal.

La deuxième est au niveau du transport. En effet, avec l'arrivée d'autant de nouveaux résidents dans le secteur, seule la construction d'une station du REM ne suffira pas à répondre à l'objectif de mobilité durable. Il serait alors préférable d'opter pour un autre mode comme le Tramway. Effectivement, une ligne qui connecterait le secteur avec l'ouest de la ville serait un ajout majeur au projet. Un exemple pertinent qui a réussi à intégrer le tramway dans ses

options de transport serait la ville de Lyon en France.

La troisième est concernée l'intégration d'un comité d'accompagnement des nouveaux résidents pour les informer des différentes options de mobilité durable qui s'offrent à eux. C'est un moyen particulièrement utile pour éduquer la population à utiliser les modes de transport alternatifs à la voiture. Un exemple d'une telle réalisation est « SmartTrips New Movers » par le Portland Bureau of Transportation (Portland, OR).

Quatrièmement, il serait bénéfique d'intégrer dans les instruments de planification le coefficient de Biotopie. Il s'agit d'un indicateur mesurant la part de surface végétalisée ou favorable au verdissement dans un projet d'aménagement urbain. Il permet de tenir compte des bénéfices écologiques de la végétalisation, tels que l'amélioration du microclimat, l'infiltration des eaux pluviales, la préservation de la biodiversité et la qualité de vie des habitants. L'emploi de cet indicateur constitue un atout de taille pour maximiser les retombées positives et écoresponsables sur le quartier. Un exemple d'endroit dans lequel il est employé est la ville de Berlin en Allemagne.

## Bibliographie

Collard, N. (2022, juin 3). Bridge-Bonaventure : Le début d'un temps nouveau ? La Presse. <https://www.lapresse.ca/debats/editoriaux/2022-06-03/bridge-bonaventure/le-debut-d-un-temps-nouveau.php>

Écoquartiers—Collectivités viables. (s. d.). Consulté 6 juin 2023, à l'adresse <https://collectivitesviables.org/articles/ecoquartiers.aspx>

Frenette-Cyr, Charles (2023) Photographies de Montréal et de Copenhague

Katz, B., & Noring, L. (2017). THE COPENHAGEN CITY AND PORT DEVELOPMENT CORPORATION: [https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2017/05/csi\\_20170601\\_copenhagen\\_port\\_paper.pdf](https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2017/05/csi_20170601_copenhagen_port_paper.pdf)

Knowles, R. D. (2012). Transit Oriented Development in Copenhagen, Denmark : From the Finger Plan to Ørestad. *Journal of Transport Geography*, 22, 251-261. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.009>

Lemay. (2023). BILAN DE LA MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME SECTEUR GRIFFINTOWN. [https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P122/3-1\\_20230317\\_Document%20de%20presentation\\_Bilan%20PPU%20Griffintown\\_R1.pdf](https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P122/3-1_20230317_Document%20de%20presentation_Bilan%20PPU%20Griffintown_R1.pdf)

Meloche, J.-P., Eicker, U., & Barrieau, P. (2022). AVIS DE TROIS EXPERTS UNIVERSITAIRES Secteur Bridge-Bonaventure. [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)

Tremblay, G., Aouad, P., & Fahey, B. (2020). Secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du Moulin. Pour une vision commune, écoresponsable et intégrée du développement. [https://uploads-ssl.webflow.com/628794c8bc2a67d6610d3e88/62952b58fb03adba72a6f4e6\\_Fahey%20-%20Secteur%20Bridge-Bonaventure%20et%20de%20la%20Pointe-du-Moulin.pdf](https://uploads-ssl.webflow.com/628794c8bc2a67d6610d3e88/62952b58fb03adba72a6f4e6_Fahey%20-%20Secteur%20Bridge-Bonaventure%20et%20de%20la%20Pointe-du-Moulin.pdf)

Ville de Montréal. (2023). SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE PLAN DIRECTEUR DE MISE EN VALEUR. [https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P123/3-1\\_Plan%20Directeur%20Mise%20en%20Valeur\\_BridgeBonaventure.pdf](https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P123/3-1_Plan%20Directeur%20Mise%20en%20Valeur_BridgeBonaventure.pdf)

Vision Bridge-Bonaventure. (s. d.). Consulté 6 juin 2023, à l'adresse <https://www.visionbridgebonaventure.com/>