

Montréal, le 13 juin 2023

Office de consultation publique de Montréal  
1550, rue Metcalfe – bureau 1414  
Montréal (Québec) H3A 1X6

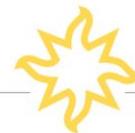
**Objet : Consultation sur le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure**

L'Ordre des urbanistes du Québec (OUQ) a pris connaissance avec intérêt du projet de Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure (Plan directeur). Nous souhaitons émettre quelques commentaires d'ordre général afin de soulever des considérations qui méritent réflexion, dans le contexte plus large des défis de la requalification et de l'aménagement durable du territoire. L'OUQ a comme mission de défendre l'intérêt public à travers la promotion d'un aménagement intégré et durable, ce qui implique l'expertise professionnelle dans le domaine.

C'est sur la base de ce mandat que l'OUQ prend position sur des projets structurants en vue de contribuer au développement des bonnes pratiques urbanistiques. Lors des grands projets de requalification nous préconisons notamment :

- L'arrimage des échelles d'intervention et des différentes planifications
- L'arrimage de l'aménagement du territoire et de l'offre de mobilité
- La consolidation et la densification comme alternatives à l'étalement urbain
- La qualité des environnements bâtis et de l'intégration urbaine
- Les principes d'inclusivité, de mixité et d'accès aux services
- Le respect de l'identité du lieu et du patrimoine
- La connectivité entre secteurs et le retissage de la trame urbaine
- La ville 4 saisons, c'est-à-dire une planification pensée pour l'hiver aussi
- L'importance de la consultation et de la participation publique

Nous tenons à saluer l'élaboration de ce Plan directeur, qui représente l'aboutissement d'années de travail, de réflexion et de concertation. La Ville de Montréal fait preuve de proactivité afin d'établir une vision commune pour ce secteur stratégique appelé à se transformer en profondeur au courant des prochaines décennies. Avec le Programme particulier d'urbanisme des Faubourgs adopté en 2021, la Ville met en place les conditions pour le redéveloppement des derniers grands secteurs à requalifier aux abords du centre-ville.



Les grands principes directeurs, soit l'urgence climatique et la transition écologique, sont très pertinents et constituent effectivement le prisme par lequel il faut aborder les questions d'urbanisme et d'aménagement du territoire face à la conjoncture actuelle. Les grandes orientations que sont la mixité fonctionnelle, la mobilité durable, ainsi que la création d'un réseau d'espaces publics, s'inscrivent dans les bonnes pratiques en urbanisme. Quant aux orientations concernant la mise en valeur du patrimoine et la création de parcours d'entrée de ville attrayante, elles misent sur les particularités et les opportunités existantes dans le secteur. Les objectifs qui en découlent abordent les principaux enjeux.

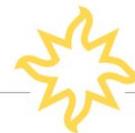
Il est évident que des leçons importantes ont été tirées des expériences du passé, par exemple la nécessité d'établir une vision d'ensemble pour les secteurs à requalifier bien en amont de la concrétisation des premiers projets, afin de ne pas être en mode rattrapage par la suite. Les apprentissages sont également visibles dans le contenu du Plan directeur, avec son souci pour l'encadrement des formes urbaines, la recherche d'équilibre entre la valorisation du patrimoine et le redéveloppement, le désenclavement du secteur, ainsi que la vision d'espaces publics de qualité formant une trame bleue et verte. Sont également à souligner la qualité des consultations publiques et des démarches en amont du dépôt du Plan directeur, ainsi qu'en parallèle les initiatives de concertation et d'idéation avec les communautés locales.

L'Ordre adhère dans l'ensemble à ce Plan. Il tient cependant à partager quelques observations le concernant, mais aussi concernant certaines tendances notées dans les dernières opérations de planification détaillée de secteurs à requalifier.

### **La nécessité d'une vision d'ensemble pour le développement de logements et la création de nouveaux milieux de vie**

Depuis les consultations de 2020 sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure, un débat important a cours concernant le niveau de densité urbaine souhaité ainsi que le nombre d'unités de logements à réaliser dans le secteur. S'il y a un large consensus au sujet de la nécessité de faire émerger un nouveau quartier urbain, dense et mixte, les visions divergent quant aux densités et aux hauteurs optimales, avec des hypothèses allant de 4 000 jusqu'à 15 000 unités. Des acteurs du milieu de la promotion immobilière appellent notamment à une plus grande densité afin d'assurer la viabilité économique des projets et de répondre à la crise du logement.

Dans ce débat, des considérations pertinentes ont été soulevées. Du côté des défenseurs de densités plus modérées, on souligne que les quartiers urbains historiques de Montréal sont caractérisés par des constructions dépassant rarement les trois étages. Ces quartiers sont reconnus pour leur qualité de vie, avec des constructions moins imposantes, tout en atteignant des niveaux de densité de population parmi les plus élevés en Amérique du Nord. Du côté des



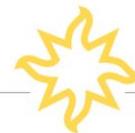
défenseurs de densités plus importantes, on argumente que Bridge-Bonaventure occupe une localisation stratégique en entrée de ville, dans l'axe du REM, et qu'il constituera un prolongement de Griffintown et du centre-ville. On souligne aussi la crise du logement et le manque à gagner en termes de production de logements. Ainsi, il serait raisonnable que les densités et les hauteurs du secteur soient davantage en continuité avec le centre-ville qu'avec les quartiers de duplex et triplex.

Le Plan directeur proposé préconise un compromis entre ces deux visions, avec l'orientation de permettre au moins 7 600 logements sur le territoire. Quant à la forme urbaine préconisée, on vise à créer au niveau de la rue un encadrement qui rappelle les quartiers historiques, tout en permettant des volumes plus haut, mais en retrait. Sans prendre position sur un nombre exact de logements, ou encore sur une révision à la hausse ou à la baisse de ce chiffre, cette approche nous semble globalement équilibrée. Elle témoigne d'une volonté d'accueillir une densité importante tout en ayant le souci d'un environnement urbain de qualité.

Toutefois, ce débat met en lumière l'importance de se doter d'une vision d'ensemble du développement de l'habitation à l'échelle de la ville, voire de la région métropolitaine. C'est particulièrement le cas dans le contexte de la crise du logement et de la nécessité d'enrayer l'étalement urbain en misant sur la consolidation urbaine. La première question que nous devons nous poser est « combien de logements faut-il construire au courant des prochaines années pour combler les besoins de la population ? ». Avec des scénarios en main, il faut ensuite déterminer comment répartir cette croissance sur le territoire. Bien sûr, les secteurs à requalifier sont à prioriser et, quels que soient les scénarios, ce sont eux qui recevront la majorité de cette croissance. Mais il faut également chiffrer le potentiel de densification des secteurs établis, qui devraient aussi évoluer afin d'en accueillir une partie.

Ultimement, les différents secteurs constituent des vases communicants ; s'il peut être tout à fait légitime de vouloir limiter les densités et les hauteurs dans un secteur donné pour assurer une meilleure intégration urbaine, ce choix pourrait impliquer devoir créer des potentiels de développement accrus ailleurs. Ainsi, chaque secteur doit être planifié non seulement en fonction de ses particularités, mais aussi en fonction d'une vision d'ensemble. Cette approche permettra de déterminer les densités de chaque secteur de requalification en prenant mieux en compte les besoins de la population et en ayant une vision d'ensemble du développement de la ville.

Dans un même ordre d'idée, il y a également une réflexion globale à avoir sur les besoins en espaces de bureaux à Montréal. Le Plan directeur propose de créer des nouveaux quartiers mixtes et dynamiques, comprenant un pôle d'emploi, ce qui impliquerait forcément la construction de nouveaux espaces de bureau dans une économie dominée par le secteur tertiaire. Or, des mutations importantes sont en cours dans ce créneau immobilier, dans le contexte de la pérennisation du télétravail et d'autres changements postpandémiques. Ces nouvelles réalités



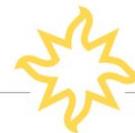
soulèvent des questionnements importants sur l'avenir des espaces de bureau, plus particulièrement du centre-ville de Montréal, dont le taux de vacances devrait atteindre 25% dans les prochains mois. Ainsi, si nous voyons d'un bon œil la vision d'un pôle mixte, il est essentiel de développer une vision et une planification d'ensemble des espaces de bureaux à Montréal. L'émergence de nouveaux pôles doit se faire en complémentarité et non concurrence avec le centre-ville.

C'est dans le plan d'urbanisme que ce type de planification doit se faire. Nous encourageons donc la Ville de Montréal à finaliser l'élaboration de son Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) en y incluant une telle approche vis-à-vis le développement de l'habitation. Bien que nous comprenions la nécessité de ne pas retarder la planification détaillée des secteurs en attente de redéveloppement, nous trouvons néanmoins sous-optimal l'élaboration de plusieurs PPU et plans directeurs névralgiques alors que le plan d'urbanisme en vigueur date de près de 20 ans. Nous encourageons la Ville à apporter des ajustements au Plan directeur Bridge-Bonaventure en fonction du PUM, une fois celui-ci adopté. Enfin, il sera également essentiel d'assurer un arrimage global avec les autres planifications, compte tenu de l'envergure du projet de requalification du secteur Bridge-Bonaventure. Nous pensons autant aux planifications à l'échelle de l'arrondissement, tels le Plan local de gestion des déplacements et le Plan directeur des parcs et espaces verts de l'arrondissement du Sud-Ouest, qu'à l'échelle de la Ville, dont le Plan directeur de la gestion des matières résiduelles.

Dans tous les scénarios, une densité accrue de résidents et de travailleurs crée des besoins supplémentaires en termes de services et surtout d'espaces publics, compte tenu que les espaces privatifs à la disposition des résidents sont plus limités. La trame verte et bleue proposée répondra en grande partie à ces besoins, mais il faudra réfléchir à la bonification des espaces publics advenant une augmentation de la densité prévue, notamment à petite échelle et à proximité immédiate des milieux résidentiels. Il en va de même pour les commerces et autres services de proximité. Soulignons que, même avec une densité plus élevée, il est possible de créer des milieux de vie à échelle humaine, à condition d'avoir un grand souci pour le design urbain, l'intégration architecturale et l'organisation de l'espace, ainsi que la présence d'une centralité marquée par une mixité exemplaire et la connectivité des milieux.

### **L'arrimage aménagement-transport toujours défaillant**

Nous tenons à réitérer une préoccupation concernant l'arrimage de la planification de l'aménagement et des transports que l'Ordre a déjà exprimé dans le cadre de la consultation de l'OCPM sur le PPU de l'Écoquartier Lachine-Est. Ces deux plans ont une similitude importante : ce sont essentiellement des plans d'aménagement d'aire TOD dont la vision repose sur une infrastructure de transport collectif non encore confirmée. Dans le cas de Lachine-Est, il s'agit



d'une ligne de tramway, un projet pour l'instant à l'étape de l'idéation, sans garantie quant à sa réalisation. Dans le cas de Bridge-Bonaventure, il s'agit d'une station supplémentaire du REM, entre les stations de Griffintown et de l'Îles-des-Sœurs.

Pour Bridge-Bonaventure, l'hypothèse de la réalisation de la station semble nettement moins risquée compte tenu que ce serait la bonification d'un projet en cours plutôt qu'une toute nouvelle infrastructure. Cependant, l'historique des projets de transport collectif à Montréal invite à la prudence. S'il y a un niveau plus élevé de probabilité de réalisation de la station, l'échéancier demeure inconnu et des délais importants pourraient survenir. Ainsi, il existe une possibilité que le quartier commence à se développer et des résidents à s'y installer avant le développement d'une desserte adéquate en transport collectif.

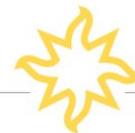
Dans ce contexte, la Ville doit rester vigilante. Advenant que le projet de nouvelle station du REM tarde à se concrétiser, elle doit se tenir prête à ajuster le plan directeur et surtout sa mise en œuvre en fonction de l'évolution du dossier.

Le fait que cette situation se répète dans une deuxième opération de planification d'envergure témoigne de la difficulté persistante à réussir un arrimage serré de l'aménagement et des transports. Malgré les efforts de rapprochement des acteurs et des planifications, l'aménagement du territoire et le développement des transports continuent de constituer deux processus distincts qui communiquent, mais ne sont pas toujours coordonnés. Ce constat soulève des enjeux de gouvernance qui vont au-delà de la présente consultation. La Ville et les autres acteurs du domaine, dont le ministère des Transports et l'Agence régionale de transport métropolitain, doivent optimiser leurs processus et approfondir leur collaboration. Il faut éviter que ce scénario se reproduise dans d'autres secteurs de la ville en transformation, par exemple dans les secteurs à redévelopper dans la zone d'influence prévue pour la nouvelle mouture du REM de l'Est.

### **Cap sur la connectivité des milieux et l'accès aux services**

Les principaux objectifs du Plan directeur en lien avec l'intégration urbaine et la création de milieux urbains de qualité nous paraissent globalement pertinents, même s'ils sont parfois articulés de manière générale. Le grand souci pour la forme urbaine exprimé dans la section 4, ainsi que sa déclinaison selon les différents sous-secteurs, sont aussi encourageants.

Il va sans dire qu'un des principaux défis du secteur est son enclavement par les grandes infrastructures de transports. La volonté de créer des nouveaux liens et d'atténuer les barrières est inscrit sans équivoque dans le Plan directeur. Cependant, nous souhaitons mettre l'accent sur l'importance d'assurer, tôt dans l'opération de requalification, des liens fonctionnels et conviviaux entre les nouveaux milieux de vie du bassin Wellington et du secteur de la pointe du



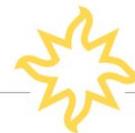
Moulin, ainsi qu'avec les milieux établis que sont Griffintown et Pointe-Saint-Charles. Autant que possible, les nouveaux milieux doivent être non seulement accessibles via ces quartiers, mais doivent être un prolongement naturel de ceux-ci. En ce sens, les nouveaux liens piétonniers du pont pivot et dans l'axe Peel paraissent particulièrement critiques.

Il y a également lieu de pousser plus loin cette réflexion sur les nouvelles connexions, afin qu'elle inclue l'ensemble du pourtour du bassin Peel. Nous voyons un potentiel pour réimaginer et repositionner ce bassin comme point focal et socle d'un nouvel ensemble urbain, plutôt que d'être une barrière. Ainsi, il faudra aménager des passerelles afin de former une boucle permettant de franchir les différents canaux, ainsi que des aménagements publics de qualité sur les différents quais longeant ou se projetant dans le bassin. Un tel projet représentera aussi l'aboutissement de l'idée d'ouvrir le canal aux milieux de vie limitrophes. Enfin, il faut également concevoir les nouveaux liens de façon à ce qu'ils soient accessibles et confortables pour le plus grand nombre de citoyens, plus particulièrement ceux à mobilité réduite. En ce sens, il serait intéressant d'intégrer une orientation sur l'accessibilité universelle et la création de parcours sans obstacles dans le design urbain.

Enfin, l'émergence d'une offre commerciale ainsi que des services de proximité sera également un défi de taille et devrait être une priorité dans les étapes préliminaire du projet. Il faut assurer qu'une offre de base soit présente dès l'arrivée des premiers résidents, notamment dans les secteurs du bassin Wellington et de la pointe du Moulin, voués à accueillir la majorité des nouvelles résidences. L'approche par plan d'aménagement d'ensemble doit prévoir des critères à ce sujet et une gestion serrée du phasage des projets. La question d'une école et des CPE sera également critique. Des terrains adéquats et bien localisés devraient être identifiés le plus tôt possible, afin d'en assurer la réalisation, ainsi que la facilité et la sécurité d'accès en transport actif. L'expérience de Griffintown montre la grande difficulté à rattraper ces éléments à mi-parcours d'une opération de réaménagement.

### **Pour une mise en œuvre rigoureuse**

Compte tenu de la complexité du redéveloppement du secteur ainsi que des différentes conditions préalables au succès de l'opération, la mise en œuvre sera particulièrement critique. La section mise en œuvre du Plan directeur détaille les différents moyens préconisés ainsi que les parties prenantes responsables. Le grand défi sera la coordination et le séquençage des différents éléments. La section *Conditions gagnantes à l'introduction de l'habitation* notamment fait une analyse lucide des différents enjeux auxquels il faut trouver des solutions afin de faire émerger des milieux de vie. Nous notons surtout que le succès du projet dépendra d'un éventail d'acteurs au-delà de la Ville, que ce soient les grands propriétaires, CDPQ-Infra, les compagnies ferroviaires



ou bien les autres paliers de gouvernement. En tant que propriétaires et bailleurs de fonds, leur collaboration est indispensable.

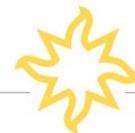
Dans ce contexte, une mise en œuvre interventionniste et agile, dotée d'une structure de gouvernance propre, nous paraît nécessaire. La coordination des différents acteurs, tant internes qu'externes à la Ville, sera également une des clés du succès. À ce sujet, la pérennisation de la table de concertation est un choix judicieux. Il faudra aussi mettre en place une structure administrative adéquate pour porter le dossier et assurer qu'il avance rondement. Une planification assidue des nouvelles infrastructures municipales sera également de mise, dont un phasage de réalisation coordonné, un meilleur arrimage des programmes triennaux d'immobilisation ainsi que des programmes de taxation et de compensation. Nous préconisons un responsable clair, proche des autorités politiques, avec le mandat de coordonner les différents acteurs et de tenir un tableau de bord de l'avancement des différents aspects. Un bureau de projet ou autre équipe dédiée semble également incontournable. La section mise en œuvre du Plan directeur mériterait d'être bonifiée afin d'apporter plus de précisions à ce sujet.

Un grand projet de requalification tel Bridge-Bonaventure représente une occasion pour développer et raffiner des nouvelles « meilleures pratiques » en redéveloppement urbain. Il est important de mettre en place un encadrement réglementaire qui laisse place à la créativité tout en assurant des standards élevés en termes de forme urbaine, de qualité architecture et d'interface entre le domaine public et les projets immobiliers. L'approche par plan d'aménagement d'ensemble nous paraît approprié. Si elle est concluante, elle pourrait servir de modèle pour d'autres grands secteurs à requalifier, notamment dans l'est de Montréal. Lorsque les projets commenceront à émerger, il faudra également assurer un suivi serré de l'opérationnalisation des différents outils, à l'instar du PPU de Griffintown, afin d'identifier des ajustements à apporter. Nous proposons également d'évaluer la possibilité d'organiser un projet pilote « laboratoire » pour tester des nouvelles manières plus participatives de conception de l'espace urbain.

Enfin, il sera important d'actualiser le Plan directeur et la stratégie de mise en œuvre selon l'évolution de la situation. Compte tenu du nombre élevé de blocages possibles, il faudra développer des contingences et, si nécessaire, morceler le projet, notamment dans ses six sous-secteurs. L'objectif est de s'assurer qu'ils puissent progresser même si certaines conditions préalables tardent à se réaliser.

## **Conclusion**

Le redéveloppement du secteur Bridge-Bonaventure représente un jalon important pour la requalification et la consolidation des abords du centre-ville. Il constitue également une



opportunité pour répondre aux besoins en habitation de la population tout en améliorant la connectivité et les liens dans ce territoire encore fragmenté par les grandes infrastructures de transports et les fonctions industrielles. Le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure représente une base solide et une feuille de route sur laquelle construire, tout en apportant quelques bonifications et précisions. Il serait également important de développer des pistes d'optimisation du système de planification en place à Montréal et dans sa région métropolitaine, notamment en ce qui trait à l'arrimage de l'aménagement du territoire et des transports.

Cordialement,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'SGP' followed by a stylized flourish.

Sylvain Gariépy  
Président  
Ordre des urbanistes du Québec