

Le 26 novembre 2008

Madame Nancy Dubé, urbaniste

Chargée de projets

La Société du Havre de Montréal

303, Rue Notre-Dame Est

Suite 3100

Montréal, QC H2Y 3Y8

Objet : Mise à jour de l'étude de marché - potentiel de développement d'espaces de bureau

Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville

Madame,

Suivant le travail de révision du concept d'aménagement qui a été effectué par le Groupe Cardinal Hardy, architectes, la Société du Havre de Montréal (SHM) procède à la mise à jour des études de potentiel qui avaient été réalisées à l'hiver 2007. Horwath HTL, Langlais et Associés, Géocom et GVA Devencore procèdent simultanément à cet exercice pour les volets, hôtelier, résidentiel, détail et bureaux respectivement.

Cette mise à jour a pour objet de dresser un portrait actualisé du marché des espaces de bureau et d'évaluer le potentiel de développement d'immeubles à bureaux sur les îlots qui seront dégagés par l'abaissement de l'autoroute Bonaventure au nord du bassin Peel. Le marché des espaces de bureau est concurrentiel et volatile, il a beaucoup évolué depuis un an et demi. Nous espérons que les divers intervenants du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure trouveront dans cette mise à jour matière à prendre des décisions éclairées quant à l'évolution du dossier.

La perspective du redéveloppement du Havre de Montréal représente une métamorphose des plus significatives et positives qui auront cours dans la région de Montréal au cours des prochaines décennies. Nous sommes très heureux de contribuer au succès du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Il s'agit selon nous de la pièce maîtresse du redéveloppement du Havre, celle qui animera le mouvement de renouveau et d'investissements dans l'ensemble du secteur.

Salutations distinguées,

Alexandre L. Watson, M.B.A.

Directeur, services-conseils corporatifs



Société du Havre de Montréal

**Réaménagement de l'autoroute Bonaventure
à l'entrée du centre-ville**

**Mise à jour de l'étude de marché -
potentiel de développement d'espaces de
bureau**

Madame Nancy Dubé, urbaniste
Chargée de projets

Préparé par

Alexandre Watson

MBA, PMP

Directeur

Services-conseils corporatifs

Date

le 26 novembre 2008

Table des matières

Sommaire exécutif	4
1. Perspective historique	5
2. Perspectives d'avenir	7
2.1 Un marché serré qui justifie les mises en chantier	
2.2 Des nouvelles tendances – de nouveaux critères de choix – un centre d'affaires élargi	
3. Analyse du secteur à l'étude	9
3.1 Forces du secteur à l'étude	
3.2 Préoccupations	
3.3 Remarques sur le projet Griffintown qui est proposé par le promoteur Devimco	
4. Potentiel du secteur à l'étude	14
4.1 Appréciation générale	
4.2 Estimation du potentiel de parts de marché du secteur à l'étude	
4.3 Appréciation du potentiel de développement d'espaces de bureau en tenant compte du concept d'aménagement	
5. Potentiel de l'Îlot Ateliers de la Commune	18
5.1 Trois options de traversée du bassin Peel, trois potentiels	
5.2 Appréciation générale	
5.3 Potentiel de développement d'espaces de bureau	
Annexe	21
Tableau 1 Inventaire des espaces bureaux – Centre-ville de Montréal	
Tableau 2 Constructions récentes, annoncées et proposées	
Tableau 3 Absorption historique : Centre-ville de Montréal - Classes A et B combinées	
Tableau 4 Absorption projetée : Centre-ville de Montréal – Classes A et B combinées	
Figure 1 Constructions annoncées d'immeubles de classe A - Centre des affaires	

Sommaire exécutif

La localisation des récentes constructions dans le centre des affaires de Montréal et l'évolution des taux d'inoccupation dans les différents couloirs qui le composent confirment le grand intérêt des occupants d'espaces de bureau pour les couloirs situés près du Havre. Jusqu'à présent cette tendance se manifeste dans les couloirs existants, soit le Vieux-Montréal, la Cité Multimédia et le Quartier International. De par leur proximité à ces couloirs et leur situation dans le secteur du Nouveau Havre, les îlots qui seront dégagés par l'abaissement de l'autoroute Bonaventure au nord du bassin Peel ont le potentiel de s'inscrire dans cette dynamique et de constituer un couloir nouveau.

Nous sommes d'avis que le potentiel de développement d'immeubles à bureaux sur ces îlots est de l'ordre de 1 540 000 pi² au cours des 20 prochaines années. Outre sa localisation dans le Havre de Montréal, les facteurs d'attrait principaux du secteur à l'étude sont son accessibilité, sa visibilité et sa proximité avec des secteurs où l'on anticipe une métamorphose par des redéveloppements mixtes.

Afin d'atteindre ce potentiel de développement, les orientations de la planification et le concept d'aménagement devront assurer une image forte et une qualité d'aménagement distinctive, assurer que le concept proposé corresponde aux critères d'aménagement d'immeubles à bureaux et assurer la cohabitation positive des usages résidentiel et bureau.

L'îlot de la Commune a un potentiel prometteur pour certaines activités de bureau. Les proportions du terrain ainsi que sa localisation en bordure du canal de Lachine et aux abords de la route du futur tramway sont des facteurs d'attrait significatifs pour nombre d'occupants. Le potentiel de cet îlot serait bonifié de façon substantielle par le remplacement de la structure actuelle de l'autoroute Bonaventure par un tunnel sous le bassin Peel. Cette configuration éliminerait presque totalement les nuisances visuelles et sonores en plus de dégager davantage de terrain pour le développement.

1. Perspective historique

Depuis plus de trente ans, GVA Devencore publie des études du marché immobilier du centre des affaires de Montréal et de ses abords. Ces études sont produites à partir de la base de données de GVA Devencore qui recense les transactions et l'occupation d'un inventaire de quelques 140 immeubles de classe A et B. L'information que nous avons compilée pour les fins de cette étude est résumée dans les trois premiers tableaux présentés à l'annexe, soit :

- **Tableau 1** : *Inventaire des espaces bureaux – Centre-ville de Montréal* ; ce tableau présente le portrait général de l'offre et de la demande des espaces de bureau pour le centre-ville de Montréal, ainsi que le taux d'inoccupation pour les trois dernières années;
- **Tableau 2** : *Constructions récentes, annoncées et proposées*; ce tableau présente le portrait anticipé du développement d'espaces de bureau dans le centre des affaires de Montréal;
- **Tableau 3** : *Absorption historique : Centre-ville de Montréal – Classes A et B combinées*; ce tableau présente le taux d'absorption annuel moyen des 10 dernières années en tenant compte des nouveaux ajouts à l'inventaire total (classes A et B);

Les données présentées dans ces tableaux ainsi que les autres informations contenues dans notre base de données nous permettent de formuler les constats suivants :

- Bien que la concentration principale de l'inventaire des espaces de bureau demeure dans les couloirs traditionnels du centre des affaires avec 51 % de l'inventaire des espaces de classe A et B, suite aux nouvelles réalisations dans le Quartier International de Montréal, la Cité Multimédia et le Vieux-Montréal, la part de marché de ces secteurs est passée, en moins de dix ans, de 8 % à 18 % de l'inventaire des espaces de classe A et B;
- Le taux d'absorption moyen annuel d'espaces de bureau depuis 10 ans est de 600 000 pi² (56 000 m²);
- Suite à des années plus difficiles, les conditions du marché se sont raffermies depuis 2005; le taux d'absorption annuel s'est accru et le taux d'inoccupation a diminué. Il était de 5,59% au centre-ville de Montréal (classes A et B combinées) à la fin de 2007. Le taux d'inoccupation des espaces de classe A au centre-ville était encore plus bas à 4,74%;
- Les données préliminaires de 2008 indiquent la poursuite du resserrement des conditions du marché. Le taux d'inoccupation (classes A et B combinées) en date du 1^{er} juillet 2008 était de 4,52% alors que le taux d'inoccupation des espaces de classe A était de 3,88%.

- Au total, plus de 4 millions de pieds carrés ont été ajoutés à l'inventaire au cours des 10 dernières années. La totalité de cette superficie a trouvé preneur dans le marché;
- 75 % de ces nouvelles réalisations ont été soutenues par des initiatives de l'État : des projets tels la Cité Multimédia et la Cité du commerce électronique ont bénéficié d'incitatifs généreux à la création d'emplois qui ont favorisé leur mise en marché. Plus en périphérie du centre des affaires, le Technopôle Angus a aussi bénéficié de ce types de mesures afin de rendre possible ce redéveloppement;
- Outre les objectifs de création d'emplois, ces projets ont aussi permis la revitalisation de secteurs en périphérie du centre des affaires, secteurs qui étaient autrefois délaissés. Aujourd'hui, ces nouveaux secteurs présentent une nouvelle image, une adresse de plus en plus recherchée et affichent un taux d'inoccupation généralement inférieur à ceux des couloirs traditionnels;
- 35% des superficies récemment construites sont des immeubles dédiés à des occupants uniques et qui ne seront pas mis sur le marché : le centre CDP Capital, la Tour Québécois et le Campus Bell phase 1. L'occupation de ces superficies devrait libérer un volume équivalent d'espaces que le marché devra néanmoins absorber;
- En raison du faible taux d'inoccupation, nous prévoyons que les taux nets effectifs du marché seront à la hausse. Les taux actuellement demandés pour des espaces existants de plus de 20 000 pi² dans le centre d'affaires traditionnel (avec incitatifs de location de 40,00\$) ont rejoint les taux demandés en prélocation pour les constructions annoncées. Cette situation nous permet d'anticiper la mise en chantier d'une des constructions qui sont présentement annoncées;

2. Perspectives d'avenir

2.1 *Un marché serré qui justifie les mises en chantier*

Tel qu'indiqué dans la partie précédente, le marché des espaces de bureau s'est resserré de façon significative au cours des trois dernières années. La hausse des loyers nets effectifs, qui est consécutive des taux d'inoccupation particulièrement faibles et l'absorption rapide des espaces neufs ou rénovés, devrait justifier la mise en chantier d'un grand immeuble à bureaux de classe A dans le centre des affaires. Cinq projets de grands immeubles à bureaux sont actuellement annoncés :

- Place de la Cité Internationale, Phase II (Westcliff);
- 900, boul. de Maisonneuve Ouest (Hines / SITQ);
- 701 University (Magil Laurentienne);
- 1201-1215 Place Phillips (Canderel);
- Complexe SIDEV, Jeanne-Mance/Sainte-Catherine/Bleury (SIDEV / Solim).

Ces projets sont localisés dans la Figure 1 : *Constructions annoncées d'immeubles de classe A - Centre des affaires* de l'annexe. Alors que les projets de SITQ / Hines, Magil Laurentienne et Westcliff seront destinés à des organisations à la recherche d'adresses visibles et de prestige, le projet de Canderel, de par sa situation discrète en cœur d'îlot et ses vastes aires de plancher, serait davantage destiné à des grands occupants et à des usages de *back-office*.

Aucun de ces projets ne sera vraisemblablement livré avant 2011. Seule construction actuellement en cours, le Campus Bell sur l'île des Sœurs de Canderel, qui représente quelques 840 000 pi², sera livré en 2008 et 2009. Bien qu'il soit exclusivement occupé par Bell, ce projet implique la relocalisation d'effectifs qui libéreront des espaces que le marché devra absorber. Nous savons que le marché absorbe ces espaces rapidement et prévoyons qu'ils seront entièrement loués avant 2009.

Nous anticipons la poursuite de la dynamique actuelle de hausse des loyers nets effectifs d'ici à la livraison d'un ou de deux immeubles de bureaux de classe A. Il va sans dire que la situation actuelle de l'économie présente un degré inhabituellement élevé d'incertitude. Toutefois, il n'y a pas d'indications particulières à l'effet que le marché de l'immobilier commercial présente un risque inhabituellement élevé.

2.2 *Des nouvelles tendances – de nouveaux critères de choix – un centre d'affaires élargi*

La revitalisation récente et les développements proposés dans les secteurs situés au sud du centre-ville traditionnel représentent en quelque sorte un élargissement vers le sud du centre des affaires. En fait, les taux d'inoccupation des secteurs revitalisés du Vieux-Montréal, du Quartier International et de la Cité Multimédia sont plus faibles que dans le centre-ville traditionnel. Ceci semble annoncer l'avènement de nouvelles tendances dans les critères de choix des occupants et, par extension, des intérêts pour le développement. Ceux-ci semblent de plus en plus valoriser les aspects de l'environnement et du développement durable, de la qualité de vie des travailleurs, de la performance organisationnelle et aussi du *branding* (via des caractéristiques immobilières particulières et une localisation identitaire) de l'entreprise auprès de ses clientèles et de ses travailleurs.

Les occupants qui valorisent ces aspects non-traditionnels ne sont pas pour autant indifférents aux critères habituels, par exemple d'accessibilité, de proximité au centre-ville d'affaires et de fonctionnalité des espaces. Le regroupement des effectifs de Bell au sein d'un nouveau campus sur l'île des Sœurs, l'intérêt pour des immeubles industriels convertis tels le Nordelec (1751 Rue Richardson, Pointe Saint-Charles), le développement du parc d'affaires Technopôle Angus, la revitalisation des immeubles du secteur des Rues Casgrain et De Gaspé pourraient représenter des variantes dans l'application de ces nouvelles tendances.

Tous les secteurs ici mentionnés ont en commun une juxtaposition de fonctions diverses sur des territoires restreints ou même au sein-même d'immeubles. La mixité d'usages tels le commercial, le résidentiel et l'industriel semble être une caractéristique importante des secteurs en vogue. Nous comprenons que cette mixité n'est pas nécessairement le fruit de synergies et que ces usages juxtaposés ne se supportent pas nécessairement. La mixité est souvent plutôt le fruit de l'évolution des différents secteurs de l'économie et des opportunités immobilières qui en résultent dans des quartiers plus anciens qui se transforment, qui s'adaptent, qui se revitalisent.

3. Analyse du secteur à l'étude

3.1 Forces du secteur à l'étude

Le Havre de Montréal est un secteur d'avenir du développement urbain de Montréal. Nous croyons que le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure au nord du bassin Peel pourrait représenter le signal de départ du redéveloppement du havre. Tout comme la Place Saint-Roch de Québec avait stimulé le renouveau de ce quartier il y a 15 ans, le réaménagement de l'autoroute Bonaventure a le potentiel d'animer, de stimuler le mouvement de renouveau et d'investissements dans le secteur élargi du Havre de Montréal.

Voici quelques attributs du secteur à l'étude qui peuvent favoriser la mise en marché d'espaces de bureau :

- **Très grande accessibilité**

Le secteur présente un niveau d'accessibilité actuel et futur unique dans la région de par sa situation :

- sur l'axe de l'autoroute Bonaventure (un accès véhiculaire principal du centre-ville) et en son point de jonction avec l'autoroute Ville-Marie;
- à proximité de la ligne orange du métro dans sa partie nord;
- à proximité de la ligne de tramway initiale qui est prévue dans le plan de transport 2008 de la Ville de Montréal dans sa partie sud : le Tramway du Centre des affaires, Vieux-Montréal et Havre de Montréal;
- à proximité de la Gare Centrale de Montréal où pourrait se terminer la future navette ferroviaire aéroportuaire;
- à proximité de la Gare Centrale de Montréal où se terminent présentement deux lignes de train de banlieue de l'AMT (le plan de transport prévoit que quatre lignes de train de banlieue s'y termineront prochainement);
- à proximité de la Gare Centrale de Montréal où pourrait se terminer un lien ferroviaire avec la Rive-Sud, le SLR;
- à proximité du Terminus centre-ville (TCV) du service métropolitain d'autobus (1000 de la Gauchetière).

- **Entrée du centre-ville : grande visibilité**

Sa localisation perçue et vécue à l'entrée du centre-ville permet d'attribuer au secteur une image et une visibilité fortes. Ces attributs pourront attirer un ou des occupant(s) qui recherchent ce type de bénéfices, soit en termes d'identification, de signalisation ou, préférablement, de qualité de l'architecture;

- **Proximité immédiate du centre des affaires**

Le secteur est adjacent au centre des affaires élargi actuel. Il pourrait même en devenir une extension solidement intégrée :

- en étant directement relié dans sa partie nord au réseau piétonnier intérieur ainsi qu'au métro Victoria;
- en poursuivant la qualité des aménagements urbains et de l'architecture du QIM et en y associant par extension son image;
- en favorisant les liens piétonniers confortables et sécuritaires avec le centre-ville traditionnel au nord et les nouveaux secteurs à l'est (QIM, Cité-Multimédia).

Proximité immédiate du secteur Griffintown

Le secteur est aussi adjacent à Griffintown. Le vaste projet de redéveloppement qui y est proposé par Devimco doit générer une offre en services commerciaux significative. Cette offre devrait soutenir, voire bonifier, le potentiel de développement du secteur à l'étude. Si jamais Devimco devait abandonner son projet, le redéveloppement du quartier risquerait alors d'être assumé par plusieurs groupes avec une panoplie de projets. Une telle situation pourrait aussi soutenir le potentiel du secteur à l'étude.

Corridor d'accès au Havre de Montréal

En plus d'être une porte d'entrée importante de Montréal pour les transports routiers et ferroviaires, le secteur à l'étude représente aussi un axe significatif reliant le centre-ville au Havre de Montréal. L'importance et l'impact du redéveloppement du havre pour la région de Montréal n'est certes pas encore estimable. Il nous est toutefois permis d'envisager que ce secteur sera vivifié par une mixité d'usages et qu'il générera nombre de déplacements.

3.2 *Préoccupations*

Le projet tel qu'il est actuellement conçu et véhiculé par la SHM propose le développement d'immeubles de différents usages et de gabarits variés au-dessus de basiliaires commerciaux ainsi que d'un espace public. Le concept actuel reflète l'intention de la SHM de promouvoir la construction à haute densité sur les îlots qui seront dégagés par l'abaissement de l'autoroute. Nous comprenons que cette orientation découle de deux objectifs : la justification des coûts d'abaissement de l'autoroute par les retombées fiscales et le retissage de la trame urbaine historique en construisant entre les rues Nazareth et Duke.

Dans cette optique, il est nécessaire de situer le secteur à l'étude dans le contexte du marché concurrentiel de Montréal et d'en apprécier les caractéristiques telles qu'elles sont étudiées par les occupants des espaces de bureau dans leur évaluation des localisations qui leur sont offertes. Plusieurs couloirs de Montréal tels René-Lévesque

(Est et Ouest) présentent nombre de propriétés vacantes dont les caractéristiques sont avantageuses pour le développement d'immeubles à bureaux de classe A. Notons aussi l'existence d'un vaste parc immobilier d'immeubles à redévelopper qui présentent des caractéristiques avantageuses pour la mise en marché de vastes superficies d'espaces de bureau économiques. Le secteur de la rue Chabanel en est un exemple notoire, citons aussi le secteur des rues Casgrain et De Gaspé.

Aussi, notons la situation particulière de Cité Multimédia, qui présente des taux locatifs artificiellement élevés en raison de l'attrait du secteur pour les occupants bénéficiant du programme de subventions du Gouvernement du Québec. Nous entrerons prochainement dans une période de premiers renouvellements des baux de ces immeubles alors que le programme de subventions arrive à terme. Il est à envisager que les taux diminueront (relativement à la tendance haussière du marché) et que néanmoins plusieurs occupants se relocaliseront dans des immeubles plus économiques. Nous assisterons ainsi à une période d'ajustement de Cité Multimédia.

C'est dans ce contexte de concurrence à l'échelle du centre de l'île qu'il est nécessaire de poursuivre la démarche de planification en tenant compte des critères de localisation des occupants d'espaces de bureau. Parmi ceux-ci, notons quelques aspects primordiaux :

- **Assurer une image forte et une qualité d'aménagement distinctive**

L'état actuel du secteur à l'étude ne permet pas au commun des mortels d'en figurer le potentiel immobilier. Il est à notre avis essentiel d'imaginer et de programmer le caractère du secteur et de concerter les gestes de planification en fonction de la mise en valeur de ce caractère.

En particulier et à titre d'exemple, nous croyons que le potentiel des espaces sous le viaduc ferroviaire du CN ainsi que le complexe industriel patrimonial de la New City Gas Company of Montreal présentent une opportunité de caractériser le secteur de manière unique. Une occupation conviviale du viaduc ferroviaire (services, commerces festifs, accessibilité à des immeubles situés du côté ouest du viaduc, etc.) contribuerait à accroître l'attractivité du secteur.

- **Assurer que le concept proposé corresponde aux critères d'aménagement d'immeubles à bureaux**

Compte-tenu des contraintes d'aménagement particulières des îlots qui seront dégagés par l'abaissement de l'autoroute Bonaventure, il est nécessaire de porter une attention particulière au concept d'aménagement afin de s'assurer que les immeubles à bureaux qui sont projetés répondent en tous points aux caractéristiques clés des constructions de ce type :

- La superficie optimale est d'un minimum de 17 000 pi² (1 600 m²) par plancher et d'une largeur de ± 320 pieds (30 mètres);

- Le noyau de service étant placé au centre de sorte qu'il soit facile et efficace de subdiviser l'étage en plusieurs suites;
- La superficie des espaces communs représente entre 8 % et 12% de la superficie totale de l'immeuble;
- Le ratio de stationnement qui est acceptable pour les occupants d'un immeuble qui est bien desservi par les transports collectifs est de 1 case par 2 000 à 3 000 pi² de superficie utilisée;
- L'immeuble doit être situé à proximité de services auxiliaires : hôtellerie, restauration et commerces de détail;
- Bien que la proximité d'autres usages soit encouragée, la seule vocation de l'immeuble doit être celle de bureaux, la mixité de vocations n'étant pas appréciée des utilisateurs. Alors que certains commerces de détail ou de restauration peuvent être localisés au rez-de-chaussée, leur accès devrait être distinct de l'entrée principale de l'immeuble à bureaux.

Toute omission ou tout compromis majeur de l'aménagement par rapport à ces caractéristiques résultera en une perte de compétitivité du produit.

- **Assurer une cohabitation positive des usages résidentiel et bureau**

Dans la mesure où l'on planifie une juxtaposition de constructions résidentielles et de constructions d'affaires, il faut porter une attention toute particulière à la relation entre ces usages. La distance, l'architecture et l'interface de ces structures doivent être compatibles de manière à éviter de se nuire mutuellement sur le plan de l'attractivité.

3.3 Remarques sur le projet Griffintown qui est proposé par le promoteur Devimco

Le projet Griffintown de Devimco a beaucoup été discuté au cours des derniers mois. Et pour cause, il s'agit d'une proposition de redéveloppement mixte résidentiel, commercial et de divertissements de plus de 5,3 millions de pi² en superficie construite. Ce projet, s'il se réalise tel qu'il est actuellement présenté, aura un impact déterminant sur l'immobilier Montréalais. Le développeur propose d'ériger :

- 3 860 unités résidentielles (65% des superficies construites);
- Des commerces (à la fois des grandes surfaces et des petites);
- Une salle de spectacles;
- Un complexe de salles de cinéma;
- Un ou plusieurs hôtels;
- Des espaces de bureau (n'ont pas été précisés).

Le projet de Devimco a formellement été approuvé par les instances municipales mais sa réalisation ne peut pas être jugée comme étant confirmée. Compte-tenu de son ampleur il est plus que probable que le programme actuel soit révisé au fil de l'opération de développement. Notons aussi que la composante espaces de bureau du projet n'a pas non plus été précisée – l'on exprime une intention de construire des espaces de bureau à proximité des constructions résidentielles dans un esprit de mixité.

Il serait donc sage d'anticiper une approche opportuniste du développeur quant au volet espaces de bureau. Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure au nord du bassin Peel promet la mise en disponibilité de propriétés à développer dont le potentiel pour des immeubles à bureaux est à notre avis supérieur au projet de Devimco.

Compte-tenu de tous ces facteurs, nous considérons ce projet comme n'étant pas concurrent à celui de la Société du Havre de Montréal sur le plan des espaces de bureau. À notre avis, le projet de Devimco représente un apport de services et de résidences qui, au contraire, accroîtra le potentiel de développement d'espaces de bureau dans le secteur à l'étude.

4. Potentiel du secteur à l'étude

4.1 *Appréciation générale*

Au sens large, nous croyons que les propriétés industrielles et portuaires résiduelles du havre, les abords du bassin Peel, le secteur à l'étude, le faubourg des Récollets et le quartier Griffintown constituent des secteurs où le potentiel de redéveloppement est réel mais difficilement appréciable. Il nous appert que ceux-ci correspondent généralement bien aux tendances du marché que nous observons présentement et qu'ils pourraient tous attirer le marché des espaces de bureau, du moins certains segments.

Parmi les secteurs ci-haut mentionnés, il nous appert que le secteur à l'étude, soit les îlots qui seront dégagés par l'abaissement de l'autoroute, possède le potentiel le plus élevé pour le développement d'immeubles à bureaux. Ces îlots pourraient en effet représenter une offre avantageuse, une offre qui fait le pont entre ces nouvelles tendances et les critères plus traditionnels. N'oublions toutefois pas de situer cette offre dans l'ensemble du marché concurrentiel de Montréal : le centre des affaires recèle de nombreuses propriétés qui n'ont pas été développées et plusieurs constructions sont proposées. De nombreux emplacements du centre des affaires possèdent à notre avis un potentiel de développement supérieur à celui du secteur à l'étude.

Nous croyons que l'axe de l'autoroute Bonaventure au nord du bassin Peel a le potentiel de devenir un couloir d'affaires repère de Montréal mais que ce potentiel ne peut exister qu'avec une promotion volontariste du développement. Par volontariste nous signifions que le développement devra être conçu et promu sans tenir compte des conditions du marché et la construction mise en veilleuse jusqu'à ce que la manifestation d'intérêt des occupants justifie le démarrage du projet. Ceci implique de négliger les coûts de détention des propriétés non développées dans la décision d'affaires.

Le développement d'un couloir d'affaires est certes une opération à plus longue haleine que le développement de plusieurs usages. Nous croyons toutefois aussi que la Ville de Montréal est la mieux placée pour déployer fermement une vision de développement dont la réalisation prendra plus de temps mais qui sera aussi à la hauteur de la symbolique de « porte d'entrée ».

4.2 *Estimation du potentiel de parts de marché du secteur à l'étude*

Le marché des espaces de bureau non seulement est-il concurrentiel et volatile, mais les facteurs déterminant les emplacements des nouvelles constructions sont plus souvent qu'autrement hors du contrôle des développeurs. Ceux-ci projettent des immeubles

concurrerment mais à l'intérieur d'un même marché. Puisqu'il est nécessaire de sécuriser l'occupation d'une proportion substantielle des espaces générés avant de pouvoir initier la construction d'un immeuble, ce sont les grands occupants qui déterminent généralement si, quand et comment un projet sera réalisé.

Ce secteur de l'économie est conditionné par un degré élevé d'incertitude, degré qui rend fort imprécis les exercices de projection de la demande pour des nouvelles constructions. Nous avons produit une projection temporelle de cette demande pour le site à l'étude - le Tableau 4 de l'annexe (Absorption projetée : Centre-ville de Montréal – Classes A et B combinées) présente notre appréciation du potentiel de mise en marché d'espaces de bureau du secteur à l'étude.

Notons que cette appréciation est fondée sur l'hypothèse de la projection dans le futur du taux moyen d'absorption d'espaces de bureau au cours des 10 dernières années ainsi qu'une estimation sommaire des parts de marché que le secteur pourrait capter dans le marché du centre des affaires de Montréal.

Bien que le secteur à l'étude présente un potentiel de développement d'espaces de bureau supérieur à celui de plusieurs autres secteurs dans les environs immédiats, ce potentiel est à notre avis subordonné à celui du centre des affaires élargi actuel. Le centre des affaires recèle une quantité importante de propriétés non développées, propriétés qui devraient tôt ou tard attirer les investissements en vue de répondre à la demande des principaux segments du marché des espaces de bureau. La réalisation des projets annoncés, tant au centre-ville traditionnel (Hines/SITQ; Canderel) qu'au Quartier International (Westcliff; Magil Laurentienne), a par ailleurs une probabilité élevée d'être amorcée avant que tout autre secteur dans le centre de Montréal soit développé.

Les projets de la phase 2 de la Cité Internationale (Westcliff) et du 701 Université / 700 Saint-Jacques (Magil Laurentienne) sont par ailleurs situés à un jet de pierre du secteur à l'étude. Ils entreront directement en concurrence avec celui-ci s'ils ne sont toujours pas amorcés au moment où les îlots qui seront dégagés par l'abaissement de l'autoroute seront prêts à être développés. Notre projection tient compte d'une mise en disponibilité de ces îlots à la fin de l'année cible de la fin de ces travaux, soit en 2012.

Soulignons que la dernière phase du projet du promoteur Westcliff est attendue depuis plus de 10 ans. Cette phase aura adresse sur le square Victoria, tout juste en face du Centre CDP Capital. Les niveaux inférieurs de stationnement et la connexion au réseau sous-terrain sont complétés, ce qui procure un certain avantage sur le plan des coûts de réalisation du projet. Soulignons également que le projet de Magil Laurentienne sera implanté sur les îlots 3-P20 et 3-P21, îlots qui sont à la limite nord du secteur à l'étude.

En se fondant sur le niveau d'absorption moyen annuel de 600 000 pi² (56 000 m²) du centre des affaires de Montréal depuis 10 ans, nous estimons que la demande totale en espaces de bureau pour les vingt prochaines années sera de l'ordre de 12 000 000 pi² (1 115 000 m²).

Alors que l'offre totale des constructions annoncées du Tableau 2- *Constructions récentes, annoncées et proposées* – représente quelques 4 340 000 pi² (400 000 m²), nous estimons que la demande additionnelle d'espaces de bureau pour l'ensemble du centre des affaires d'ici 2028 sera de l'ordre de 7 660 000 pi² (710 000 m²).

Nous croyons que le secteur à l'étude pourrait capter une part de marché de plus ou moins 25% de la demande additionnelle (aux constructions déjà annoncées) à partir du moment où il sera disponible pour le développement. Si l'on fait abstraction des superficies qui ont été prévues au projet d'aménagement, nous estimons que la superficie totale d'espaces de bureau pouvant être développée sur le site d'ici 20 ans, soit d'ici 2028, est de l'ordre de 1 540 000 pi² (140 000 m²).

4.3 Appréciation du potentiel de développement d'espaces de bureau en tenant compte du concept d'aménagement

Le travail de révision du concept d'aménagement qui a été effectué par le Groupe Cardinal Hardy, architectes prévoit le développement d'un total de quelques 540 000 pi² (50 000 m²) en espaces de bureau. Ceci représente une proportion de 36% de la superficie construite totale du concept d'aménagement révisé, qui est de 1 485 000 pi² (138 000 m²).

Notre appréciation du potentiel de développement d'espaces de bureau en 20 ans (présenté en 4.2) équivaut à 104% de la superficie construite totale du concept d'aménagement révisé. Développer le site à l'étude à son plein potentiel en espaces de bureau reviendrait à fonder un couloir d'affaires plutôt qu'un couloir à usages mixtes. Cette approche accorderait aux secteurs environnants, tant le faubourg des Récollets que Griffintown, leur potentiel propre en termes de développement urbain à usages mixtes.

La superficie prévue au concept d'aménagement serait construite sur les îlots 3-C16 et 3-C18. Vis-à-vis notre appréciation du potentiel, celle-ci représente :

- **une part de marché de 7% de la demande additionnelle** et 5% de la demande totale **au cours des vingt prochaines années** (horizon 2028);
- **une part de marché de 12% de la demande additionnelle** et 7% de la demande totale **au cours des 15 prochaines années** (horizon 2023);

- **une part de marché de 20% de la demande additionnelle** et 9% de la demande totale **au cours des 10 prochaines années** (horizon 2018).

Nous sommes d'avis que le marché justifiera la construction des superficies proposées dans le concept d'aménagement avant 2021, soit 8 ans après la date prévue d'achèvement des travaux d'abaissement de l'autoroute Bonaventure.

5. Potentiel de l'Îlot de la Commune

5.1 Trois options de traversée du bassin Peel, trois potentiels

Notre appréciation du potentiel de l'Îlot de la Commune (Îlots 3-C3 et 3-C4) repose sur un ensemble de facteurs, notamment les aspects de sa localisation et de sa configuration. Cet îlot est situé à la limite de l'aire de la phase 1 du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Cette phase exclue la question du réaménagement de la traversée du bassin Peel – cette considération serait vraisemblablement abordée dans une phase ultérieure.

Il en ressort qu'en phase 1 le viaduc autoroutier qui traverse le bassin Peel sera maintenu en place et qu'il sera remplacé en bordure ouest de l'Îlot de la Commune par une section en pente qui reliera la section abaissée avec la section élevée de l'axe Bonaventure. Ultérieurement, il est possible que le viaduc qui traverse le bassin Peel soit rénové, remplacé par un pont ou remplacé par un tunnel.

Sur le plan immobilier, nous notons que le potentiel de développement sur l'Îlot de la Commune varie de façon significative selon chacune de ces trois options. L'option tunnel présenterait le plus grand potentiel - un îlot délimité par les rues de la Commune, de Nazareth et Brennan, aurait une superficie de plus de 300 000 pi². Même lorsqu'entravé par une aire au-dessus d'un tunnel qui en limiterait la surface constructible, un tel îlot permettrait l'érection d'un ensemble immobilier intégré avec une position privilégiée, à la jonction du bassin Peel et de l'extrémité Est du canal de Lachine.

Un nouveau pont en remplacement du viaduc actuel et le maintien du viaduc actuel sont deux options qui généreraient des nuisances importantes sur les plans des vues, des bruits et de la qualité de l'air. Ces nuisances auraient pour effet de gêner le potentiel de développement de l'Îlot de la Commune. Notons qu'en contrepartie, l'option d'un nouveau pont pourrait avoir un impact positif sur le plan de l'image du secteur. Il suffit de penser au nouveau pont Leonard P. Zakim à Boston pour apprécier le potentiel d'effet visuel attirant d'une telle structure dans un contexte urbain hétéroclite.

Pour les fins de la présente étude, nous considérons le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure en phase 1 uniquement.

5.2 *Appréciation générale*

Notre appréciation du potentiel de l'îlot de la Commune est en premier lieu basée sur la relation entre celui-ci et les îlots qui sont dégagés par l'abaissement de l'autoroute Bonaventure. Ses caractéristiques sont semblables, aux différences suivantes :

- L'îlot est plus loin du centre des affaires, ce qui en réduit le potentiel de développement d'espaces de bureau locatifs;
- L'îlot est situé en bordure du canal de Lachine, en plein cœur du Havre de Montréal. Bien qu'à court terme le Havre devrait voir peu de développement, il est à envisager qu'il s'agira d'un point focal de redéveloppement et de régénération urbaine au cours des prochaines décennies, à l'image du développement actuel des docklands de Dublin en Irlande;
- L'îlot n'a pas les contraintes de la configuration étroite et d'accessibilité véhiculaire limitée des îlots qui seront dégagés par l'abaissement de l'autoroute Bonaventure;
- L'îlot est adjacent à des barrières et nuisances importantes telles le viaduc ferroviaire et le viaduc autoroutier. Ces barrières, combinées à son emplacement en bordure du canal de Lachine, déconnectent géographiquement l'îlot du reste de la ville;
- L'îlot est situé en bordure du circuit qui est envisagé pour le Tramway du Centre des affaires, Vieux-Montréal et Havre de Montréal tel qu'il est présentement envisagé. Ce circuit doit emprunter la rue de la Commune et la rue Peel.

L'îlot de la Commune, bien qu'il n'ait pas une forme qui permette la pleine occupation de sa superficie par le construit, présente un front généreux de plus de 400 pieds sur la Rue de la Commune. La profondeur, prise perpendiculairement par rapport à cette arête, varie d'entre 90 pieds et 280 pieds. La configuration de l'îlot permet donc de construire des gabarits de bâtiments convenables pour plusieurs usages, notamment des espaces de bureau, des unités résidentielles et des espaces commerciaux.

Sur le plan de la planification du redéveloppement urbain, nous sommes d'avis qu'il y a lieu d'inscrire le développement de l'îlot de la Commune non seulement dans le contexte de l'abaissement de l'autoroute Bonaventure au nord du bassin Peel, mais aussi dans celui de la régénération des propriétés excédentaires du Port de Montréal et des autres secteurs du Havre. Nous recensons à cet effet quatre gestes qui promettraient d'en accroître grandement le potentiel :

- Excaver le remplissage dans l'emprise du canal de Lachine qui est situé face à l'îlot afin de redonner au canal sa pleine mesure et son plein attrait;

- Dans le cadre de la Vision 2025 de la Société du Havre de Montréal, prévoir et faciliter le développement immobilier de l'emprise Sud du canal, à l'est du bassin Peel et à l'ouest du pont de la rue Prince. Les terrains vacants situés au nord de la rue Mill présentent un potentiel élevé à notre avis;
- Structurer le développement des emprises Nord et Sud du canal de Lachine à l'est du bassin Peel de façon à cadrer le corridor aquatique;
- Prévoir une traversée piétonne et cycliste du canal de Lachine entre le bassin Peel et l'axe de la rue de Nazareth;

5.3 Potentiel de développement d'espaces de bureau

Nous sommes d'avis que le potentiel de développement d'espaces de bureau locatifs sur l'îlot de la Commune est somme toute faible. Il demeure toutefois possible qu'une organisation provenant d'un segment de marché non-traditionnel choisisse d'y localiser ses bureaux. Les marchés suivants présentent un potentiel à explorer :

- des organisations de création technologique, de création média, de design, d'architecture, etc.;
- des centres de recherche et développement;
- des *back offices*.

Une approche de développement sur mesure nous semble convenir à ce marché. Citons, à titre d'exemple, le 3970, rue Saint-Ambroise que l'agence de publicité BOS a acquis pour 2 250 000\$ et entièrement rénové en 2007. Il s'agit d'un entrepôt de 45 000 pi² situé directement aux abords du canal, près du Château St-Ambroise, à l'ouest du Marché Atwater.

Bien qu'il s'agisse d'un recyclage d'entrepôt et non d'une construction neuve plus onéreuse, nous considérons qu'il s'agit d'un précédent notable du fait de la conjonction d'une organisation de ce type et de ce calibre avec une localisation moins attirante que celle de l'îlot de la Commune. Soulignons que le design des locaux de l'agence BOS s'est mérité un prix de design intérieur de Créativité Montréal en novembre 2007.

L'îlot de la Commune, sous sa forme actuelle et dans le contexte actuel où il n'y a pas de planification du redéveloppement du Havre, présente somme toute un faible potentiel de développement d'espaces de bureau. Ce portrait serait tout autre dans le contexte du remplacement du viaduc autoroutier par un tunnel et de la mise en œuvre de la Vision 2025 de la Société du Havre de Montréal.

Annexe

Tableau 1 : Inventaire des espaces bureaux – Centre-ville de Montréal

	Nombre d'immeubles	Inventaire total (pi ²)	Taux d'inoccupation		
			2005	2006	2007
Classe A	35	28 934 720	7,8%	7,5%	4,7%
Classe B	105	12 537 772	11,9%	10,3%	7,6%
TOTAL centre-ville	140	41 472 492	9,1%	8,3%	5,6%
1. Avenue McGill College	9	3 314 418	15,3%	17,5%	10,2%
2. Boulevard René-Lévesque	20	9 562 932	8,2%	7,5%	3,7%
3. Rue Sherbrooke	9	2 825 327	7,2%	7,3%	5,9%
4. Boulevard de Maisonneuve	13	3 740 280	15,3%	11,2%	6,0%
5. Westmount	5	1 770 029	8,8%	16,5%	13,4%
Sous-total couloirs centre des affaires	56	21 212 986	10,5%	10,4%	6,2%
1. Quartier International de Montréal	12	4 919 071	4,0%	2,8%	2,6%
2. Vieux Montréal	7	1 525 311	10,1%	3,5%	4,7%
3. Cité Multimédia	8	942 550	10,4%	1,1%	8,4%
Sous-total couloirs QIM et Vieux-Montréal	27	7 386 932	6,1%	2,7%	3,8%
TOTAL couloirs clés	83	28 599 918	9,3%	8,4%	5,6%

Tableau 2 : Constructions récentes, annoncées et proposées

	Année de livraison	Superficie totale (pi ²)	Superficie par plancher (pi ²)	Disponibilité	Taux net effectif	Frais d'exploitation et taxes
Constructions récentes		3 680 076				
Cité Multimédia	1998-2005	1 262 550	7,000-40,000	80 000	± 15,00 \$	± 13,00 \$
1350-1360, boul. René-Lévesque, (Cité du comm. électronique)	2004	764 549	25 000	2 200	25,50 \$	15,46 \$
1000, Place Jean-Paul Riopelle, (Centre CDP Capital)	2004	567 977	19,000-23,000	0	n.d.	n.d.
400, boul. de Maisonneuve (rénovation - Classe B)	2006	335 000	28 000	35 000	13,00 \$	10,46 \$
La Tour Quebecor	2007	150 000	8 000	0	n.d.	n.d.
Campus Bell, phase 1	2008	600 000	100 000	0	24,00 \$	14,00 \$
Constructions annoncées		4 340 000				
Campus Bell, phase 2	2009	240 000	60 000	0%	± 24,00 \$	± 14,00 \$
900, boul. de Maisonneuve Ouest (Hines/SITQ)	n.d.	400 000	23 800	100%	± 25,00 \$-27,00 \$	
701 University / 700 Saint-Jacques (Magil Laurentienne)	n.d.	1 400 000	20 000	100%	± 25,00 \$	
Place de la Cité Internationale, Phase II (Westcliff)	n.d.	600 000	13 000	100%	± 25,00 \$	
1201-1215 Place Phillips (Canderel)	n.d.	700 000	35 000	100%	± 22,00 \$	± 15,00 \$
Complexe SIDEV Jeanne-Mance / Sainte-Catherine (SIDEV / Solim)	n.d.	1 000 000	40 000	100%	n.d.	
Constructions proposées		220 000				
Projet Griffintown (Devimco)	n.d.	n.d.	n.d.		n.d.	n.d.
Îlot Voyageur - Berri (Busac)	n.d.	220 000	16,000-22,500		n.d.	n.d.

Notes

* Par constructions annoncées nous signifions des projets qui sont activement promus par des groupes crédibles et dont la construction est soit déjà initiée ou serait initiée à court ou moyen terme.

** Par constructions proposées nous signifions des projets qui ne sont pas activement promus mais dont la construction pourrait être initiée à moyen terme.

Tableau 3 : Absorption historique : Centre-ville de Montréal - Classes A et B combinées

	Disponibilités (pi ²)	Nouvelles constructions (pi ²)	Absorption (pi ²)
1998	4 345 890	0	776 052
1999	4 042 694	462 777	765 973
2000	3 228 852	120 687	934 529
2001	3 110 241	0	118 611
2002	3 934 092	1 187 500	363 649
2003	4 634 482	941 818	241 428
2004	4 719 276	391 000	306 206
2005	4 098 746	0	620 530
2006	3 604 804	302 210	796 152
2007	2 374 486	816 444	2 046 762
		4 222 436	6 969 892
	Absorption annuelle moyenne des 10 dernières années :		600 565

Notes

- L'absorption moyenne annuelle des 10 dernières années a été calculée en
- 1- omettant les valeurs représentant le plus grand écart supérieur et le plus grand écart inférieur.

Tableau 4 : Absorption projetée : Centre-ville de Montréal – Classes A et B combinées

Période	Demande	Absorption					
		Constructions annoncées		Autres constructions		Secteur à l'étude	
2009-2013	3 000 000	1 500 000	50%	1 500 000	50%	0	0%
2014-2018	3 000 000	1 800 000	60%	900 000	30%	300 000	10%
2019-2023	3 000 000	1 040 000	35%	1 470 000	49%	490 000	16%
2024-2028	3 000 000	0	0%	2 250 000	75%	750 000	25%
	12 000 000	4 340 000	36%	6 120 000	51%	1 540 000	13%

Hypothèses

- 1- Le taux d'absorption moyen des 10 dernières années (Tableau 3) est projeté sur une période de 20 ans de façon constante.
- 2- Les espaces qui seront libérés par la relocalisation des effectifs de Bell en 2008 et 2009 seront complètement absorbés avant 2009.
- 3- Les constructions annoncées (Tableau 2) ne pourront être mises sur le marché avant 2011. Elles seront réalisées préalablement au secteur à l'étude et le marché absorbera cette offre en espaces de façon prioritaire.
- 4- Le secteur à l'étude captera une part de marché de 25% de la demande supplémentaire à l'offre que représente les constructions annoncées.
- 5- Les autres constructions représentent la balance des espaces que le marché absorbera. Par autres constructions nous entendons autant les constructions neuves (classes A et B) que les rénovations d'immeubles de classe C en immeubles de classe B.

Figure 1 : Constructions annoncées d'immeubles de classe A - Centre des affaires



