



MÉMOIRE PRÉSENTÉ À L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL
RÉAMÉNAGEMENT DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE

RÉSUMÉ

Tel que présenté, le projet de réaménagement de la SHM semble se fonder sur de bonnes prémisses, puisqu'il annonce la Phase 1 de la démolition de l'autoroute Bonaventure, entre les rues Notre-Dame et Wellington.

Si c'était vrai, si l'intention était vraiment de faire disparaître l'autoroute pour mettre en place les conditions de développement d'un nouveau quartier au pied du centre-ville, ce serait de bon augure pour Montréal. Le mémoire que nous présentons démontre qu'il ne s'agit toutefois là que d'une illusion. Car en fait, au-delà des subtilités de langage et des changements de forme, le projet de la SHM vise à pérenniser la capacité autoroutière dans l'axe Bonaventure, à un coût pouvant aujourd'hui être estimé à plus d'un milliard de dollars. Ce projet n'est donc rien d'autre que la version contemporaine d'une obsession d'une autre époque : fonder coûte que coûte le développement de la ville sur des infrastructures routières majeures.

Cette Phase 1 de la démolition-reconstruction de l'autoroute Bonaventure, jumelée à la création du corridor Dalhousie, représentent un investissement public de 220 M\$. Quand d'une part on voit ce qui se fait ailleurs dans le monde dans des contextes similaires, quand d'autre part on prend la mesure de ce que pourrait devenir un territoire aussi riche de potentiel que l'est la frange sud du centre-ville de Montréal, force est de constater qu'il s'agirait d'une bien mauvaise allocation de fonds publics. En clair, le projet SHM est un piètre projet.

Par bonheur, il n'est pas trop tard pour renverser la vapeur. Nous proposons dans notre mémoire les premiers éléments de ce qui pourrait devenir un véritable projet d'aménagement et de développement urbain pour le sud du centre-ville de Montréal. Les trois propositions que nous présentons dans ce document sont interreliées et font partie d'une seule et même solution que nous croyons rentable pour les Montréalaises et Montréalais. Les voici en résumé :

LA SOLUTION PRÉCONISÉE PAR PROJET MONTRÉAL

- | | |
|------------------|--|
| Volet 1 : | Procéder à la démolition pure et simple de l'autoroute Bonaventure ; |
| Volet 2 : | Opter pour une solution transport collectif digne du XXI ^e siècle : un corridor tramway via le pont Victoria et le boulevard Taschereau ; |
| Volet 3 : | Renoncer à l'approche affairiste de la Ville au profit d'un véritable projet d'aménagement urbain. |



Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

The background of the lower half of the page is a blue-tinted photograph of a city street. A tram is visible in the center, moving towards the viewer. There are cars parked on the right side of the street and buildings in the background. The overall scene is urban and modern.

Réaménagement de l'autoroute Bonaventure

Janvier 2010



Réaménagement de l'autoroute Bonaventure



Projet Montréal est un parti municipal qui propose aux Montréalaises et Montréalais de se réunir autour d'un projet de développement urbain durable, équitable et structurant pour l'avenir de la métropole. La place de l'automobile en ville et le développement des transports collectifs font partie des préoccupations majeures du parti. Le projet « Quartier Bonaventure » de la Société du Havre de Montréal (SHM) chevauche deux arrondissements : Ville-Marie et Le Sud-Ouest. Projet Montréal compte un élu dans chacun de ces arrondissements.

Équipe de rédaction:

Présentation:	Carole Dupuis
Pierre mainville	Siou Fan Houang
Sophie Thiébaud	Steeve Lemay
	Pierre Mainville
	Sophie Thiébaud

Introduction

De la façon dont il est présenté, le projet de réaménagement de la SHM semble se fonder sur de bonnes prémisses, puisqu'il annonce la Phase 1 de la démolition de l'autoroute Bonaventure, entre les rues Notre-Dame et Wellington.

Si c'était vrai, si l'intention était vraiment de faire disparaître l'autoroute pour mettre en place les conditions de développement d'un nouveau quartier au pied du centre-ville, ce serait de bon augure pour Montréal. Nous démontrerons dans ce mémoire qu'il ne s'agit toutefois là que d'une illusion. Car en fait, au-delà des subtilités de langage et des changements de forme, le projet vise à pérenniser une capacité autoroutière dans l'axe Bonaventure, à un coût pouvant aujourd'hui être estimé à plus d'un milliard de dollars. Le projet

Introduction 2

Proposition 1 : Procéder à la démolition pure et simple de l'autoroute Bonaventure 3

Proposition 2 : Passer immédiatement à une solution transport collectif digne du XXI^e siècle, à savoir un corridor tramway via le pont Victoria et le boulevard Taschereau 6

Proposition 3 : Renoncer à l'approche affairiste de la Ville au profit d'un véritable projet d'aménagement urbain 10

L'illusion de la rentabilité 10

L'approche affairiste de la Ville 12

Pour un véritable projet d'aménagement urbain 12

Conclusion 13

SHM n'est donc que la version contemporaine d'une obsession d'une autre époque : fonder coûte que coûte le développement de la ville sur des infrastructures routières majeures.

Ce premier choix fondamental explique la timidité, voire le caractère rétrograde, du volet transport collectif du projet SHM. On confirme en effet qu'aussi loin qu'on puisse l'envisager, l'autobus sera le mode qui permettra d'assurer la desserte en transport collectif entre le centre-ville et la Rive-Sud. Pour ce qui est des impacts négatifs qui en résultent, on a imaginé cette solution bancale consistant à les dissimuler quelques centaines de mètres à l'ouest de l'axe actuel, fonction qui est dévolue à ce fameux corridor Dalhousie.

La Phase 1 de la démolition-reconstruction de l'autoroute Bonaventure, jumelée à la création du corridor Dalhousie, représentent un investissement public de 225 M\$. Quand d'une part on voit ce qui se fait ailleurs dans le monde dans des contextes similaires, quand d'autre part on prend la mesure de ce que pourrait devenir un territoire aussi riche de potentiel que l'est la frange sud du centre-ville de Montréal, force est de constater qu'il s'agirait d'une bien mauvaise allocation de fonds publics. En clair, le projet SHM est un piètre projet.

Par bonheur, il n'est pas trop tard pour renverser la vapeur. Nous proposerons dans ce document les premiers éléments de ce qui pourrait devenir un véritable projet d'aménagement et de développement urbain pour le sud du centre-ville de Montréal.

Les propositions que nous présentons dans ce document sont interreliées et font partie d'une seule et même solution que nous croyons rentable pour les Montréalaises et Montréalais.

Proposition 1: Procéder à la démolition pure et simple de l'autoroute Bonaventure

Le MTQ estime à 58 000 véhicules par jour le trafic actuel sur l'autoroute Bonaventure : 57 000 automobiles et camions, 1 000 autobus.

D'emblée, il s'agit d'un volume de circulation ne justifiant pas la présence d'une autoroute : plusieurs grandes artères de Montréal – boulevard Henri-Bourassa, boulevard Pie-IX, chemin de la Côte-des-Neiges et autres – supportent plus que ce volume de circulation journalière.

À l'ère de la lutte aux changements climatiques, les pouvoirs publics se disent tous favorables à la réduction de la circulation automobile, au profit du transport collectif. C'est ce que fait la Ville de Montréal dans son Plan de transport. C'est aussi l'objectif que dit poursuivre la SHM par la Phase 1 de son projet Bonaventure, lequel, en période de pointe du matin (PAM), ferait passer la part modale du transport collectif de 63 % à 72 %, comme on peut le voir au tableau qui suit.

Déplacements dans l'axe Bonaventure

(nombre de personnes, pointe du matin - PAM)

Déplacements provenant de :	Automobile		
	Actuel	Projet SHM	Projet Montréal
Sud-Ouest et A-15	2 441	1 438	0
Île des Soeurs	2 509	2 266	1 200
Pont Champlain	7 248	6 426	8 064
Pont Victoria	2 009	1 712	0
Total	14 207	11 842	9 264
Part modale	37%	28%	19%

Déplacements provenant de :	Transport collectif		
	Actuel	Projet SHM	Projet Montréal
Île des Soeurs (tramway)	1 250	1 750	2 615
Pont Champlain (autobus)	22 450	27 950	6 960
Pont Victoria (tramway)	269	292	29 772
Total	23 969	29 992	39 347
Part modale	63%	72%	81%

Source des données de base : Groupe MODYM et Ville de Montréal 2008, in *Quartier Bonaventure, Synthèse des études de l'avant-projet détaillé*, mars 2009, p. 37. Modélisation et calculs : Projet Montréal.



Procéder à la démolition pure et simple de l'autoroute Bonaventure

Si l'on ne se laisse pas distraire par sa forme, force est d'admettre que le projet de la SHM en est un de reconstruction d'un lien routier majeur, pour ne pas dire d'un lien autoroutier, entre le pont Champlain et le centre-ville. Ensemble, les trois phases de ce projet, considérant l'option nettement favorisée d'un tunnel sous le bassin Peel, représenteraient un investissement de 768 M\$¹. Ce chiffre doit déjà être révisé puisque depuis la publication de cette évaluation, le coût de la Phase 1 est passé de 90 M\$ à 141,7 M\$, une hausse de 57 %. Appliqué à l'ensemble du projet, ce taux de majoration en fait passer le coût à 1,2 milliards de dollars. À elle seule, la construction d'un tunnel sous le bassin Peel doit dès lors être majoré de 582 M\$ à 916 M\$.

Conséquente avec son intention de maintenir un axe routier majeur entre le pont Champlain et le centre-ville, la SHM annonce la construction de plusieurs milliers de nouveaux espaces de stationnement. Elle propose 1 003 espaces supplémentaires dans les quatre îlots dont la Ville de Montréal est propriétaire (emprise de l'autoroute Bonaventure actuelle), plus environ 2 000 dans le Faubourg aux Récollets². On doit ajouter à ce nombre les 6 720 espaces déjà autorisés par la Ville de Montréal pour le secteur Griffintown, immédiatement voisin, ainsi qu'autour de 2 000 pour le projet Bassin du nouveau Havre, également situé à proximité. Au total, on parle donc de la construction programmée de 12 000 espaces supplémentaires de stationnement dans le secteur, au coût d'environ 500 millions de dollars³.

1 200 M\$ pour le projet routier et 500 M\$ pour les investissements d'accompagnement dans la fonction stationnement, cela donne un total de 1,7 milliards de dollars investis dans le maintien et l'amélioration de l'accessibilité au centre-ville par automobile.

Au vu de ces chiffres, on se demande comment les experts retenus par la SHM ont pu conclure à la réduction de 17 % de la circulation automobile dans le corridor Bonaventure. D'autant que l'augmentation correspondante prévue de 25 % de l'achalandage du transport collectif ne s'appuie sur aucune amélioration un tant soit peu marquante du service, par rapport à la situation actuelle. Convenons que les chiffres avancés par la SHM sont pour le moins suspects.

Le projet proposé par la SHM perpétue la pratique des soixante dernières années d'arrimer le développement urbain aux infrastructures de transport routier et d'accroître la dépendance à l'automobile. Ce que propose la SHM aggravera les problèmes de pollution, de bruit et plus généralement de qualité de vie dont souffre déjà le secteur, rendant illusoire la volonté d'y attirer des investissements immobiliers majeurs, ainsi que plusieurs milliers de nouveaux habitants.

Une approche plus audacieuse

Projet Montréal propose une approche audacieuse qui permettrait au potentiel de développement du secteur de se manifester concrètement : **procéder à la démolition pure et simple de l'autoroute Bonaventure.**

Pour favoriser un transfert modal de l'automobile vers le transport collectif, il faut réduire les avantages réels ou perçus de l'automobile, en même temps qu'on améliore significativement l'offre quantitative et qualitative de transport collectif. C'est ce que font les villes les plus dynamiques du monde, comme l'illustrent les fiches produites en annexe portant sur Paris, San Francisco, Milwaukee et Portland.

Bonaventure est non seulement une autoroute inutile, **mais encore un axe routier superflu.** En procédant purement et simplement à sa démolition et en faisant du pont Victoria un lien exclusivement dédié au transport collectif, tout en améliorant radicalement l'offre de ce dernier, on peut envisager un transfert modal massif de l'automobile vers ce dernier. De plus, on crée de ce fait au sud du centre-ville les conditions optimales favorisant son redéveloppement rapide. C'est ce qu'illustre le plan *Proposition d'une Rambla sur la rue University.*

¹ Société du Havre, *L'autoroute Bonaventure, Vision 2025, Synthèse des études du projet de réaménagement*, octobre 2005, p. 19.

² Société du Havre de Montréal, *Réaménagement de l'autoroute Bonaventure, Phase 1, Étude d'avant-projet détaillée, rapport final*, 2 mars 2009, p. 58 et suivantes. En fait, la SHM annonce un minimum de 1 863 et un maximum de 5 445 nouveaux espaces de stationnement pour l'ensemble de la Phase 1.

³ À 40 000 \$ environ l'unité, puisqu'il s'agit dans tous les cas d'espaces souterrains.



Procéder à la démolition pure et simple de l'autoroute Bonaventure

Dès lors, le projet Bonaventure **n'en serait plus un d'entrée de ville mais bien de retissage de la ville.**

Entre les rues Brennan et St-Jacques, l'autoroute actuelle serait remplacée par un véritable «boulevard University», une Rambla, façon Barcelone, comportant en son centre une large allée plantée. C'est ce parc de 800 mètres de long qui opérerait le retissage des diverses composantes du secteur.

Selon notre évaluation, cette approche résolument Transit Oriented Development pour l'ensemble de la partie sud du centre-ville permettrait de réduire de 35 % les déplacements par automobile et d'augmenter de 64 % ceux par transport collectif dans l'actuel corridor Bonaventure. La part modale du transport collectif pour les déplacements en provenance de l'île des Sœurs et des ponts Champlain et Victoria passerait par le fait même à plus de 80 %. Il convient de préciser que contrairement aux prévisions de la Société du Havre, il s'agit dans ce cas d'une prévision fiable, puisqu'elle s'appuie sur de réels moyens d'atteindre les objectifs annoncés.

Une fois le pont Victoria fermé à la circulation automobile et les transferts modaux opérés entre l'automobile et le transport collectif, il subsisterait en pointe du matin 9 264 déplacements par automobile en provenance de L'Île-des-Sœurs et du pont Champlain se destinant au grand centre-ville. Sur l'ensemble d'une journée de semaine, on parle d'un volume de 37 800 automobiles. Ce trafic

automobile résiduel aurait trois options : 1) poursuivre jusqu'à l'échangeur Turcot et entrer au centre-ville par l'autoroute Ville-Marie ; 2) bifurquer sur la rue Bridge et entrer dans le secteur Griffintown par le pont Wellington ; 3) emprunter plutôt la rue Mill et entrer dans le Vieux-Montréal par le pont du même nom. Une fois que les automobilistes auront fait leur choix et adopté leurs nouvelles habitudes, l'impact sur la circulation dans le quartier Pointe-Saint-Charles, dans le secteur Griffintown et dans le Vieux-Montréal sera négligeable.

La démolition complète de l'autoroute, de la rue Saint-Jacques à l'axe du pont Victoria, ainsi que l'aménagement de la Rambla, ne coûterait pas plus cher que les 141 M\$ prévus pour la Phase 1 du projet SHM. La Phase 2, qui concerne le remplacement de l'autoroute riveraine par un boulevard urbain, dans le secteur Technoparc, demeurerait pour sa part inchangée. **Le projet Bonaventure ainsi revu et corrigé coûterait donc tout au plus 200 M\$... plutôt que les 1 200 M\$ du projet SHM.**

L'approche Transit Oriented Development ne propose pas d'investir moins de fonds publics, mais de les investir différemment. En l'occurrence, le milliard de dollars épargné du côté de la construction autoroutière serait utilisé pour doter le corridor de transport d'une véritable solution transport collectif du XXI^e siècle.

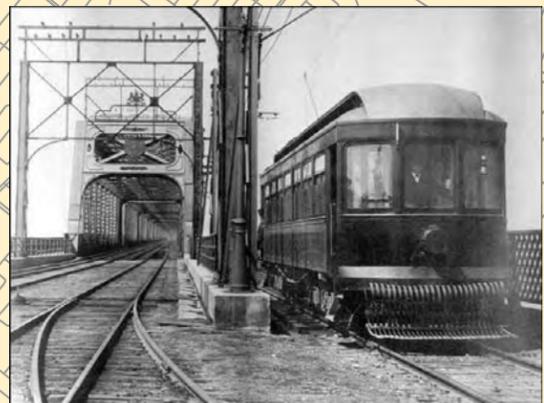
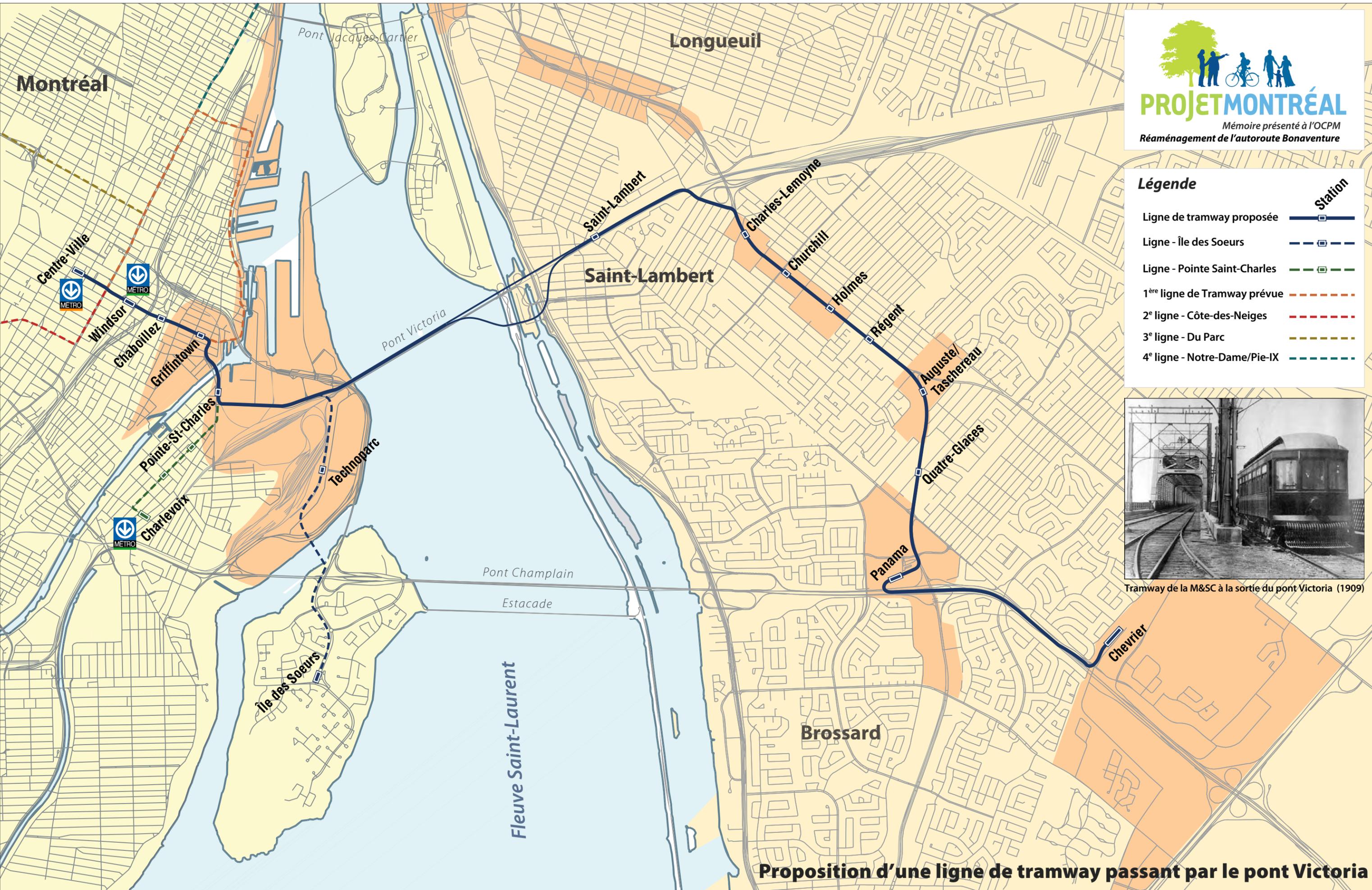
Proposition 2: Passer immédiatement à une solution de transport collectif digne du XXI^e siècle, à savoir un corridor tramway via le pont Victoria et le boulevard Taschereau

Le corridor Bonaventure est déjà notre plus belle réussite de transfert modal de l'automobile vers le transport collectif. Sur l'ensemble d'une journée de semaine, les deux modes se partagent à égalité les déplacements de personnes dans ce corridor, soit 65 000 personnes chacun. Aux heures de pointe du matin et du soir, la part du transport collectif s'élève même à 63 %, puisqu'à ces moments 24 000 personnes utilisent ce mode, contre 14 200 l'automobile.

Comment faire mieux, pour atteindre une part modale de 80 % et plus ? La réponse est toute simple : investir dans les transports collectifs de haut niveau. C'est ce que nous proposons de faire en implantant une ligne tramway passant par le pont Victoria, tel qu'illustré à la page ci-contre.

Légende

- Ligne de tramway proposée
- Ligne - Île des Soeurs
- Ligne - Pointe Saint-Charles
- 1^{ère} ligne de Tramway prévue
- 2^e ligne - Côte-des-Neiges
- 3^e ligne - Du Parc
- 4^e ligne - Notre-Dame/Pie-IX



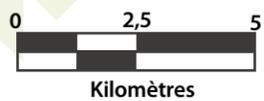
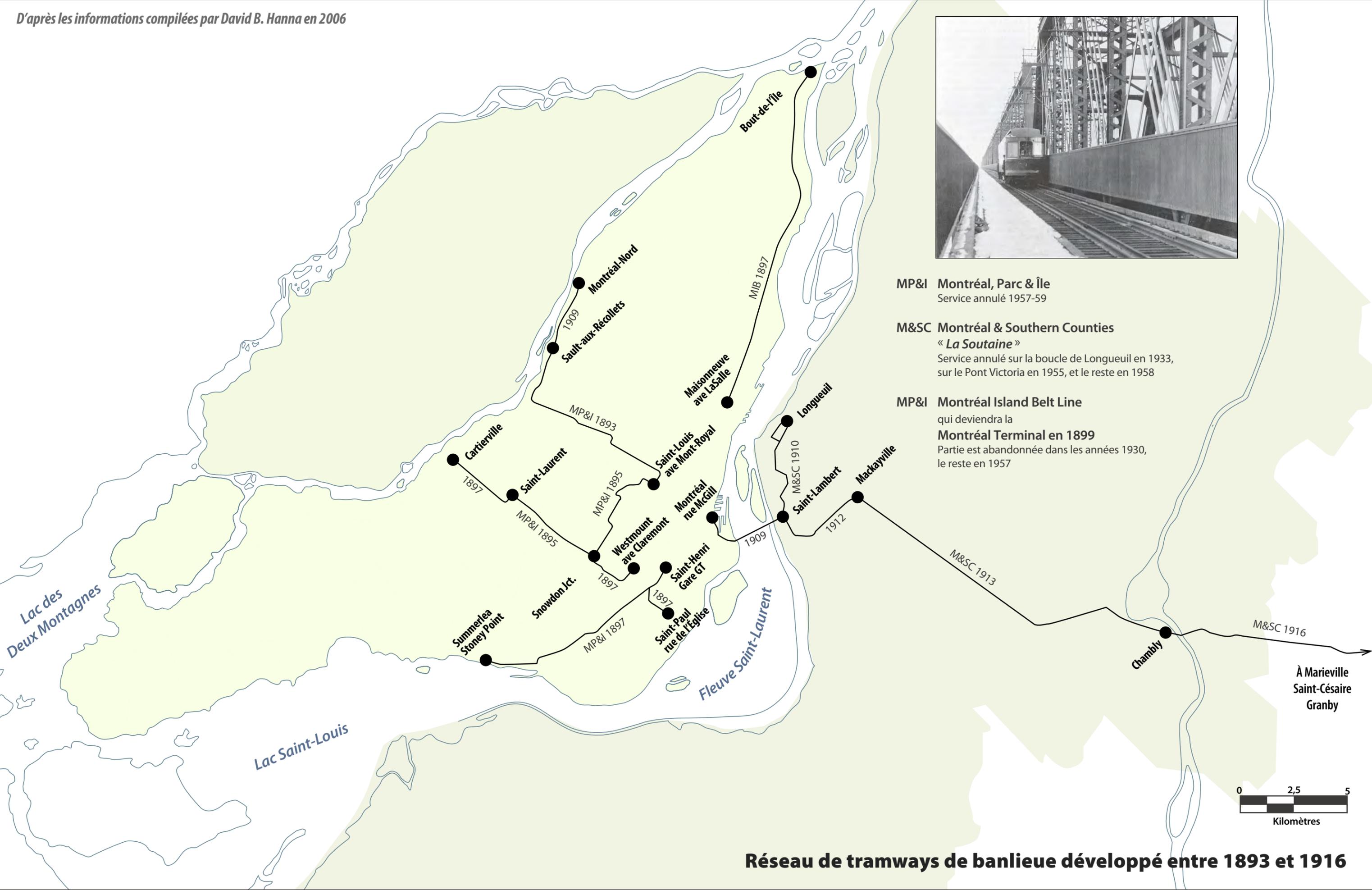
Tramway de la M&SC à la sortie du pont Victoria (1909)



MP&I Montréal, Parc & Île
Service annulé 1957-59

M&SC Montréal & Southern Counties
« *La Soutaine* »
Service annulé sur la boucle de Longueuil en 1933, sur le Pont Victoria en 1955, et le reste en 1958

MP&I Montréal Island Belt Line
qui deviendra la
Montréal Terminal en 1899
Partie est abandonnée dans les années 1930, le reste en 1957



Réseau de tramways de banlieue développé entre 1893 et 1916



Passer immédiatement à une solution de transport collectif digne du XXI^e siècle, à savoir un corridor tramway via le pont Victoria et le boulevard Taschereau

Le réseau initial de tramway prévu au Plan de transport de la Ville de Montréal comporte une boucle empruntant la rue Peel pour desservir le Vieux-Montréal. Le tramway se rendra donc prochainement au bassin Peel.

En partant de ce point, il serait aisé de traverser le canal Lachine via l'ancien pont tournant du CN, puis de longer la rue Bridge jusqu'au pont Victoria. Historiquement, celui-ci fut d'abord exclusivement dédié au transport ferroviaire, puis, à compter de 1909, à celui-ci et au tramway dit « de banlieue », ancêtre du tram-train d'aujourd'hui. Le démantèlement du réseau de tramway, dans les années 1950, conduisit à la décision d'affecter au transport routier la voie disponible de part et d'autre du pont Victoria. Aujourd'hui, celui-ci est emprunté quotidiennement par 35 000 automobiles, ce qui en fait de loin le lien routier le moins stratégique entre l'île de Montréal et la Rive-Sud. Sous l'angle de l'efficacité du transport routier, rendre ce pont au transport collectif n'entraînerait aucune conséquence dramatique. D'autant que s'agissant de dédier à nouveau les deux voies du pont au tramway, on peut s'attendre à un taux élevé de transfert vers celui-ci. Il reste qu'il faudra d'une part négocier avec le Canadien National, propriétaire du pont, d'autre part investir quelques centaines de millions pour que le pont Victoria puisse à nouveau accueillir des tramways.

Le pont franchi, le tramway desservirait d'abord le territoire de Saint-Lambert, puis emprunterait le boulevard Taschereau jusqu'au terminus Panama, pour enfin compléter son parcours jusqu'au terminus Chevrier en empruntant le couloir dédié au transport collectif déjà en opération. Au prix international de 40 M\$⁴ le kilomètre, ce corridor tramway long de 14 km reliant la station de métro Peel au terminus Chevrier coûterait entre 500 et 600 M\$... soit nettement moins que la seule construction d'un tunnel routier sous le bassin Peel.

Soulignons que si la construction d'une ligne tramway suppose des investissements relativement élevés, cette technologie réduit considérablement les coûts d'opération du transport collectif. En effet, une rame tramway de 45 mètres de longueur a une capacité de 350 passagers, soit autant que six autobus réguliers, ou encore quatre autobus articulés, réduisant dans les mêmes proportions les coûts en personnel.

Précisons par ailleurs que l'utilisation de rames tramway de 45 mètres, jumelé à un service aux deux minutes, offre une capacité de 10 500 passagers à l'heure et par direction, ce qui est plus que requis considérant l'achalandage prévu sur la ligne Victoria-Taschereau.

Cette proposition d'amélioration de l'offre de transport collectif entre le centre-ville et la Rive-Sud doit être comparée aux deux autres envisagées, soit pour l'une l'aménagement du corridor Dalhousie prévu au projet SHM, pour l'autre, la construction d'un SLR en parallèle du pont Champlain tel que proposé par l'AMT.

L'aménagement du corridor Dalhousie consiste à détourner sur la petite rue de ce nom les quelques 1 300 autobus empruntant chaque jour l'actuel corridor Bonaventure et se destinant au terminus centre-ville (TCV), le tout sur une distance d'à peine 600 mètres, entre les rues Brennan et Notre-Dame. On cherche en vain ce que ce projet apporte en termes d'amélioration de l'offre et du service de transport collectif : il s'agit toujours d'un service d'autobus; les temps de déplacement ne sont aucunement réduits. C'est pourquoi il est justifié de douter des hypothèses pour le moins optimistes de transfert modal retenues par la SHM. L'objectif réel recherché est de simplement déplacer de quelques centaines de mètres à l'Ouest les problèmes de bruit, de pollution et de sécurité qu'entraîne le passage journalier de 1 300 autobus. Le moins qu'on puisse dire, c'est que dépenser 84 M\$ pour la même chose plus loin s'apparente à un gaspillage de fonds publics.

Le corridor Dalhousie ne serait qu'une solution temporaire (ce qui constitue en soi un autre argument pouvant être invoqué pour mettre en doute la pertinence d'y consacrer 84 M\$ de fonds publics), dans l'attente d'un projet sur lequel l'AMT travaille depuis plus de 10 ans : la construction d'un système léger sur rails, ou SLR, en parallèle du pont Champlain.

⁴ Prix de la phase un du Boulevard des Maréchaux, à Paris, du réseau complet de Bordeaux, ou encore du réseau de 122 km prévu pour Toronto, une fois retiré la ligne Eglinton, construite en tunnel.



Passer immédiatement à une solution de transport collectif digne du XXI^e siècle, à savoir un corridor tramway via le pont Victoria et le boulevard Taschereau

Suivant les dernières évaluations, ledit SLR coûterait plus d'un milliard de dollars, soit beaucoup plus cher que la solution du tramway Victoria-Taschereau. En second lieu, puisqu'il serait construit en parallèle du pont Champlain, il ne réduirait pas la capacité globale du réseau routier entre le centre-ville et la Rive-Sud. Or, on l'a vu plus tôt, on ne peut espérer un transfert modal un tant soit peu significatif que si l'on réduit la capacité routière en même temps que l'on augmente l'offre de transport collectif, **les deux simultanément**. En troisième lieu, le SLR s'inscrit dans une logique strictement transport qui le couple à une autoroute et lui fait lier le centre-ville à deux méga stationnements, le tout en veillant à minimiser le nombre d'arrêts le long du parcours. Par opposition, la logique du tramway consiste à traverser et desservir les milieux de vie, comme le fait celui que nous proposons tout au long du boulevard Taschereau, puis sur le territoire de Saint-Lambert, pour finir par desservir le territoire montréalais lui-même, de Griffintown à la station de métro Peel : si pour certains usagers le temps de parcours serait allongé, cela sera compensé par la desserte quasi porte-à-porte dont bénéficieront de nombreux autres usagers. En quatrième lieu, le tramway est un puissant instrument de refaçonnage

et de redéveloppement urbain. Implanté de façon adéquate ce serait l'occasion pour le boulevard Taschereau de changer de vocation et de connaître une nouvelle prospérité. Quant aux projets Griffintown, Faubourg-aux-Récollets et autres, ils commenceraient par enfin sortir de terre, puis verraient leur rythme de réalisation grandement accéléré.

Le pire des scénarios consisterait à dépenser 1,2 milliards pour reconstruire l'autoroute Bonaventure tel que proposé par la SHM, en même temps que l'on dépenserait un montant similaire pour aller de l'avant avec le projet SLR de l'AMT : on aurait dépensé jusqu'à 2,5 milliards de dollars pour un résultat décevant, voire insignifiant, sous l'angle du transfert modal de l'auto vers le transport collectif. De plus, l'afflux conséquent de véhicules tuerait dans l'œuf toute velléité que le sud-ouest du centre-ville devienne le nouveau fer de lance du développement de la métropole du Québec.

Tout bien considéré, passer immédiatement à cette solution digne du XXI^e siècle que constitue le corridor tramway Victoria-Taschereau est l'une des décisions les plus judicieuses que l'on puisse aujourd'hui prendre pour l'avenir non seulement de Montréal, mais aussi de l'ensemble de la région métropolitaine.

Proposition 3: Renoncer à l'approche affairiste de la Ville au profit d'un véritable projet d'aménagement urbain

L'illusion de la rentabilité

La Ville de Montréal consent à investir 141,7 M\$ dans la Phase 1 du projet Bonaventure en soutenant que cet investissement sera « rentable ». Elle arrive à cette conclusion en évaluant à 51,1 M\$ les revenus qu'elle toucherait de la vente des îlots centraux et de l'îlot de la Commune, îlots qui totalisent 2,4 hectares de superficie. Suite à l'érection sur ces terrains d'un hôtel de 288 chambres, de 985 logements et de 450 000 pieds carrés de superficies de bureaux, elle évalue à 13,9 M\$ les droits de mutation primaire et secondaire qu'elle encaissera. Enfin, la Ville estime que les investissements privés à hauteur de 567 M\$ ainsi réalisés sur ces terrains

lui rapporteront annuellement 13,2 M\$ au titre des taxes foncières. Selon nous, il s'agit là d'une pure illusion de rentabilité, d'un château de cartes ne demandant qu'à s'effondrer.

Avec la vague de construction hôtelière que le centre-ville a connue ces toutes dernières années, le cas de l'hôtel est le plus facile à régler : on ne verra aucun nouvel hôtel surgir de terre au centre-ville avant une bonne dizaine d'années, vraisemblablement plus. On devra se compter chanceux que la rénovation et l'agrandissement du Ritz, rue Sherbrooke, finissent par aller de l'avant.

Renoncer à l'approche affairiste de la Ville au profit d'un véritable projet d'aménagement urbain

Concernant les espaces à bureau, il faut d'abord prendre en considération qu'au printemps 2009, le taux de vacance dans les édifices à bureaux de classe A au centre-ville était de 6,6 %⁵, soit 1,5 des 23,5 millions de pieds carrés disponibles : Depuis lors, la situation s'est dégradée, non pas améliorée. Par ailleurs, de nombreux projets bien réels, soutenus par des promoteurs parmi les plus crédibles et bénéficiant pour la plupart de localisations très attractives, tardent à se réaliser, faute de clients. Le Tableau 2 dresse la liste de huit de ces projets, totalisant près de six millions de pieds carrés locatifs, projets qui représenteraient une augmentation de 25 % de l'offre de bureaux de classe A au centre-ville.

Questions : Pourquoi la société Westcliff, qui profite d'une localisation à tous égards enviable, choisirait-elle de renoncer à son projet du Square Victoria pour aller plutôt s'implanter sur l'un des étroits îlots de l'axe Bonaventure, d'autant que ces îlots sont de part et d'autres bordés par des terrains vagues ?

Le vaste terrain vacant situé à l'angle de la rue Bleury et du boulevard De Maisonneuve, au nord-ouest de la toute nouvelle Place des Festivals, ne représente-t-il pas une localisation beaucoup plus attractive que l'axe Bonaventure ? Or, aucun promoteur ne s'est encore manifesté pour occuper cet emplacement de choix.

Complétons avec les logements. Qui souhaiterait habiter au centre d'une autoroute ? Suivant le projet SHM, les larges avenues de Nazareth et de Duke, avec chacune quatre voies de circulation, borderont les futurs îlots centraux et constitueront le segment final de l'autoroute Bonaventure, laquelle demeurera indéfiniment en place.

On peut conclure que ces îlots centraux n'ont aucune valeur et, aussi loin qu'on puisse le concevoir, qu'il ne s'y construira rien. Ils demeureront indéfiniment vacants, comme le sont encore, vingt ans plus tard, l'îlot Overdale et le site de l'ancien hôtel Queen, dont on disait à l'époque que leur redéveloppement à coups de centaines de millions de dollars était imminent. Sans doute ces îlots seront-ils « temporairement » transformés en espaces de stationnement, subissant jusqu'à la lie le triste sort de l'îlot Overdale et de l'ancien hôtel Queen.



Grands projets de bureaux annoncés pour le centre-ville de Montréal

Promoteur	Localisation	Superficie (pieds carrés)
SITQ	900, De Maisonneuve Ouest	385 000
Homburg Invest Inc.	Gare centrale	1 000 000
Westcliff	Square Victoria	750 000
Sidev	Ste-Catherine Ouest	120 000
Canderel	1250, Square Philips	900 000
Hydro-Québec	Quadrilatère St-Laurent	240 000
Non encore identifiés	Îlot Balmoral, Quartier des spectacles	750 000
Magil-Laurentienne	701 University	1 700 000
Total		5 845 000

Au final, on aura donc remplacé une horrible structure autoroutière par une enfilade de parkings : beau projet d'entrée de ville !

Qui doute de la pertinence de notre analyse n'a qu'à se rappeler les arguments qui furent invoqués, il y a moins de dix ans, pour percer la rue Peel et recreuser le bassin Peel : « Ces quelques dizaines de millions de fonds publics attireront des centaines de millions de dollars d'investissements privés au pourtour du futur bassin », nous assurait-on. Allez y voir : aucun investisseur ne s'est manifesté, l'endroit est l'un des plus désolants de Montréal. Aujourd'hui encore on nous sert le même discours... qui aboutirait au même résultat.

⁵ Magazine Immobilier Commercial, printemps 2009, Montréal, p. 12.



Renoncer à l'approche affairiste de la Ville au profit d'un véritable projet d'aménagement urbain

L'approche affairiste de la ville

Comment peut-on expliquer cette obsession de « rentabilité » que fait montre la Ville de Montréal dans le cas du projet Bonaventure et dans pratiquement tous ses projets ?

La réponse à cette question est que la Ville calque l'approche du secteur privé. Un promoteur privé doit rentabiliser son investissement à l'intérieur de sa propriété. Chaque opération est fermée sur elle-même et doit être rentable. C'est dans le cas du projet Bonaventure ce que cherche à faire la Ville : elle y est propriétaire d'une enfilade de six terrains étroits ; si elle investit tant de millions sur ces terrains, il lui faudra récupérer son investissement sur place. Sinon, le projet sera considéré ne pas être viable.

C'est ce qui a convaincu la SHM, et derrière celle-ci la Ville, de proposer une enfilade d'immeubles en hauteur pour les îlots dégagés par la démolition de l'autoroute surélevée. Du point de vue économique, il s'agit là d'une aberration, comme nous l'avons démontrée. Du point de vue urbanistique, on érige une barrière entre des quartiers... que l'on prétendait vouloir réunir. Ou encore, on ferme définitivement une perspective spectaculaire sur le centre-ville... alors que l'on prétendait en créer une. On se contorsionne pour faire laborieusement entrer tant de centaines de millions d'investissements immobiliers sur des terrains qui ne s'y prêtent pas... quand l'espace à construire est tout autour surabondant.

Considéré du point de vue d'une Ville, peu importe où se réalise un investissement, du moment que c'est sur son territoire. Pour elle, il est tout à fait indifférent qu'un potentiel économique-commercial se concrétise à l'extérieur ou à l'intérieur du périmètre direct de son intervention publique, comme ce fut le cas pour les nombreux projets privés que l'on a vu surgir dans le Quartier international, ou de ceux qui ne manqueront assurément pas de faire suite à la complétion prochaine de la partie publique du Quartier des spectacles. Cela dit, il faut également garder à l'esprit que le potentiel économique-commercial ne doit toujours être que l'un des objectifs d'un véritable projet d'aménagement et de développement urbain.

Pour un véritable projet d'aménagement urbain

Rien ne porte plus atteinte au potentiel de développement du grand centre-ville de Montréal, tout particulièrement à des fins résidentielles, que la forte densité de circulation automobile que l'on y rencontre partout. *Aller vivre au milieu du trafic, pire, aller y élever des enfants : Non merci !*

Le sud du centre-ville de Montréal, des Bassins du Nouveau Havre au Faubourg aux récollets, comporte un immense potentiel de développement résidentiel, incluant pour les familles. Il n'est aucunement exagéré de viser entre 10 000 et 12 000 nouveaux logements, qui accueilleraient jusqu'à 20 000 habitants supplémentaires. En termes d'investissements privés, on parle de 5 milliards de dollars uniquement pour le secteur résidentiel, en plus d'un ou deux autres milliards dans les diverses autres fonctions.

Pour la suite de la discussion, on se référera à notre esquisse Proposition d'une Rambla sur la rue University.

La première chose à faire pour débloquer ce potentiel d'investissement est de réduire la circulation automobile dans le secteur. La démolition pure et simple de l'autoroute Bonaventure, comme nous le proposons, permettrait de satisfaire cette condition.

Le retrait complet et définitif de cette infrastructure permettrait de rencontrer une autre condition de la mise en valeur de ce territoire : qu'il soit minimalement attractif en termes de paysage urbain. Bien sûr, tout ne deviendrait pas instantanément beau au pourtour du bassin Peel et aux abords du canal Lachine, mais au moins la pire horreur à y avoir jamais pris place serait, elle, chose du passé.

Une fois en place et conformément aux principes du TOD, le tramway deviendra l'armature principale de développement du secteur. Pour les futurs résidents, sa présence, en complément des autres composantes de l'offre de transport collectif, agira comme un dissuasif à la possession d'une automobile. Puisque beaucoup de ménages n'auront pas d'auto, l'offre de stationnement pourra être réduite. En fait, la Ville réduira au strict minimum les ratios de stationnement

Renoncer à l'approche affairiste de la Ville au profit d'un véritable projet d'aménagement urbain

autorisés, de manière à ce que la rareté de l'espace de stationnement agisse comme second dissuasif à la possession d'une automobile.

Il suit que le coût d'acquisition d'un logement s'abaissera de plusieurs dizaines de milliers de dollars pour une forte majorité des futurs ménages du secteur. **De plus, les ménages économiseront annuellement plusieurs milliers de dollars pour leurs coûts de transport, si bien que l'équation économique habitation & transport, qui joue depuis trop longtemps très en faveur des banlieues éloignées, sera en large partie rééquilibrée en faveur du cœur de Montréal.** En d'autres mots, des milliers de ménages montréalais jusqu'ici forcés de s'exiler en banlieue auront à nouveau les moyens de poursuivre leur vie à Montréal.

En lieu et place d'une illusoire enfilade d'immeubles, nous proposons que l'emprise de l'actuelle autoroute Bonaventure devienne un magnifique parc long de 800 mètres, semblable dans sa forme, sinon dans son animation, à la Rambla barcelonaise. La mise en valeur du viaduc ferroviaire, tel que prévue au projet de la SHM, finira de faire de cette Rambla montréalaise l'un des lieux les plus agréables de Montréal.



L'extrémité sud de celle-ci, correspondant à la rive immédiate du bassin Peel, est l'un des sites les mieux indiqués où réaliser un investissement d'exception. Nous avons illustré un stade de base-ball à seule fin de démontrer les dimensions du lieu. On pourrait tout aussi bien envisager un musée, une grande salle de spectacle, ou toute autre fonction à caractère récréo-touristique.

Dans l'axe est-ouest, la reconnection entre le Faubourg-aux-Récollets et le secteur Griffintown serait principalement opérée par la transformation de Wellington de rue à grand boulevard. Le viaduc perçant le talus de la voie ferrée serait reconstruit, reprenant l'architecture du nouveau viaduc situé dans l'axe de la rue Peel. Si l'AMT a 20 M\$ à dépenser pour la construction d'un nouveau viaduc, c'est là qu'elle doit le dépenser, non pas son projet bancal de la rue Dalhousie.

Conclusion

Nous sommes convaincus, et nous souhaitons au stade actuel être parvenus à vous faire partager cette conviction, que le projet de 225 M\$ conjointement proposé par la SHM (141 M\$) et par l'AMT (84 M\$) est rien moins que très mauvais. Ce projet persiste à se fonder sur les valeurs et approches typiques du siècle dernier. Il révèle par ailleurs une méconnaissance de la mission des institutions publiques, leur faisant calquer les pratiques du secteur privé. Enfin, même en se référant à ces prémisses économique-financières erronées, il n'est rien de plus qu'une fable, voire une mauvaise blague. Nous disons **NON** à une prétendue entrée de ville prestigieuse qui, dans les faits, sera constituée d'une autoroute simplement ramenée au sol et comportant en son centre une interminable enfilade de terrains vagues, ou pire, d'espaces de stationnement !

Dans un si bref document et avec les moyens réduits qui sont les nôtres, nous ne prétendons pas avoir répondu à toutes les questions. Ce qui vient d'être présenté ne constitue que les premiers éléments de ce qui pourrait devenir, pour peu qu'on en ait la volonté, un véritable projet d'aménagement et de développement urbain pour le sud du centre-ville de Montréal.

Que l'administration montréalaise actuelle se rassure : **ce que nous proposons serait rentable.** Il le serait sous l'angle « commercial » si cher à cette administration, puisqu'on parle de milliards de dollars d'investissements privés. Au moins tout aussi important à nos yeux, il serait rentable sous l'angle social autant que sous l'angle environnemental.



Vue du Tom McCall Waterfront Park, là où se trouvait la Route 99W



Portland, Harbor Drive

Portland est la seule ville nord-américaine qui produise moins de GES qu'en 1990. Le virage a été amorcé en 1970, lorsque la ville a refusé la construction d'un stationnement de 12 étages pour en faire le Pioneer Square. En 1974, l'État de l'Oregon accepte de démanteler l'autoroute Harbour Drive pour dégager les rives de la rivière Willamette.

En lieu et place, la Ville de Portland aménagera le *Tom McCall Waterfront Park*, un grand parc de 15 hectares. La même année, Portland refuse la *Mount Hood Freeway*, et utilise plutôt l'argent fédéral disponible pour construire un réseau de trains légers.



Elle adopte en 1980 un schéma d'aménagement révolutionnaire pour l'Amérique, dans le but de protéger les espaces verts et de freiner l'étalement urbain : elle fixe une limite physique au développement urbain qui l'oblige à se canaliser le long des axes de trains légers.



Porte de Vincennes avec le prolongement de la ligne de Tram T3

Paris, ligne de Tram T3 Boulevards des Maréchaux

Paris s'est transformé énormément depuis l'élection de Bertrand Delanoë à la mairie, et les gestes entrepris pour remplir sa promesse de réduire les émissions de GES de 50%. Il permettra la réalisation en 2005 d'une première ligne de tramway doublant l'offre de service sur les boulevards des Maréchaux. Un projet de prolongement de la ligne de Tram T3 est en cours pour étendre cette ligne entre la porte d'Ivry et la porte de la Chapelle.

Il a imposé aussi l'augmentation du nombre de pistes cyclables, de couloirs protégés en site propre, pour les bus, vélos, taxis et véhicules d'urgence. On a constaté, avec l'implantation de ces politiques, de 2002 à 2007, une baisse de 32% de la pollution de l'air liée à la fois à l'amélioration technologique des véhicules (carburants plus propres, moteurs moins polluants) et à la maîtrise des flux automobiles. Paris compte poursuivre sur cette voie, elle a adopté en 2007 un plan climat territorial prévoyant réduire en 2020 de 30% les émissions globales de GES et la consommation énergétique par rapport à 2004.





L'Embarcadero a été transformé en boulevard le long du port de San Francisco

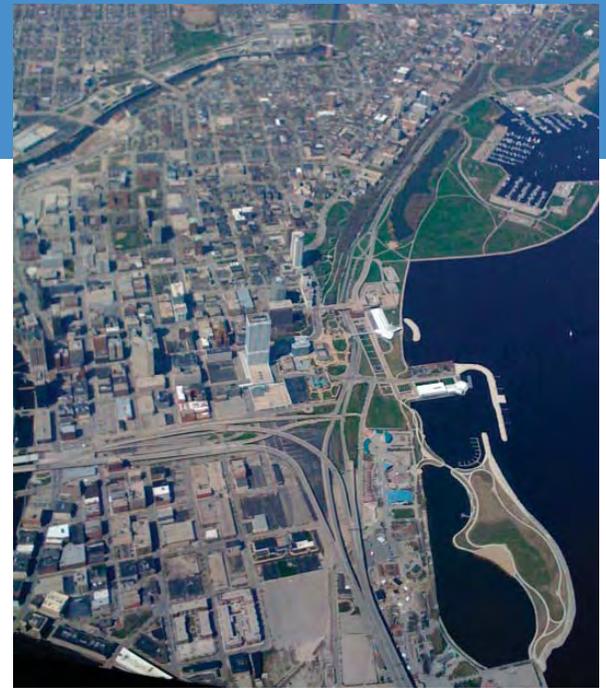


San Francisco, Embarcadero

L'embarcadero a été pendant longtemps une autoroute en structure étagée longeant le port de San Francisco. Elle fut lourdement endommagée lors du tremblement de terre *Loma Prieta* en 1989, si bien que les autorités prirent la décision de la démolir et la remplacer par un boulevard en 1991.



Le redéveloppement du front-de-mer, dorénavant dominé par la tour du *Ferry Building*, avec ses squares et ses plazas, est cité partout dans le monde comme un exemple de renouvellement urbain réussi. En terme de transport, il est maintenant desservi par une station de métro et 4 lignes de tramway.



Le *Milwaukee Art Museum*, par l'architecte espagnol Santiago Calatrava

Milwaukee, Park East Freeway

John Norquist a laissé tout un héritage comme maire de Milwaukee de 1988 à 2004. Il était un adepte du rail comme solution aux problèmes de transit de la ville et est connu à travers tout les États-unis pour ses positions antiautoroute et pour l'enlèvement de la East Park Freeway, la plus grande route nationale a avoir été détruite volontairement.