

Mémoire présenté par David B. Hanna
professeur au Département d'études urbaines et touristiques
à l'École des sciences de la gestion (UQAM)
à l'occasion de la consultation publique de l'OCPM
sur l'avant-projet du Quartier Bonaventure
proposé par la Société du Havre de Montréal

le 13 janvier, 2010

Mme Hélène Laperrière,
Office de consultation publique de Montréal

Madame la Présidente, messieurs les commissaires,

Permettez-moi d'abord de me présenter. Je suis David Hanna, professeur au Département d'études urbaines et touristiques à l'UQAM, ancien président et vice-président de la Fondation Héritage-Montréal, ancien président de la Fondation du Patrimoine religieux du Québec, table de Montréal, et ancien membre du Conseil du patrimoine pendant dix ans. Mon mémoire est présenté en réponse à l'avant-projet du Quartier Bonaventure, tel que présenté par son directeur, M. Gaétan Rainville et dans les documents déposés. Je suis généralement en faveur de ce projet urbain structurant mais particulièrement opposé au concept du Corridor d'autobus Dalhousie. Les raisons sont multiples et sérieuses. Ce corridor est malheureusement très déstructurant comme nous allons voir. Je compte y aller point par point.

1--Le concept général du boulevard urbain

L'idée de démolir une autoroute sur pilotis en zone péri-centrale tout en la remplaçant par un boulevard urbain avec de nouveaux îlots au centre cadre bien avec les nouvelles idées sur la revitalisation urbaine, l'apaisement du trafic automobile et le retissage du tissu urbain rompu.

Dans une optique de dynamique urbaine entre Montréal et les autres métropoles nord-américaines, ou encore dans la compétition ville-banlieue, ce concept de boulevard urbain avec de nouveaux îlots animés d'une architecture moderniste, le tout ouvrant un nouveau front vers le sud, permet au centre-ville de prendre de l'expansion dans une bonne direction. Montréal offre un des meilleurs centres-villes en Amérique. La présence résidentielle y est la plus solide en Amérique du Nord, après New York. Mais son potentiel d'expansion vers l'ouest ou le nord est presque nul et vers l'est, assez limité. Un tel centre-ville ne peut pas se permettre de stagner. Je tiens à souligner que sur ce point je suis en faveur avec l'objectif principal de ce projet.

Je tiens aussi à souligner que les retombés économiques à long terme d'un tel projet de boulevard urbain, avec îlots centraux bâtis, sont excellentes. Rares sont les grands projets urbains qui peuvent générer autant de retombés économiques à long terme. Rappelons le courageux «Big Dig» de Boston, l'enfouissement de l'autoroute péri-centrale qui a effectivement éliminé une rupture urbaine importante mais à des coûts monstrueux. Ce projet éviterait de tels désastres financiers, grâce au développement des nouveaux îlots. Il faut insister, toutefois, sur l'expression « à long terme », car le rythme de développement immobilier du centre-ville de Montréal ne promet pas une prise en charge rapide de ces îlots. Un horizon plus réaliste serait 25 ans à mon avis.

Le projet comporte malheureusement une composante qui est nettement moins bien pensée et qui porte un sérieux préjudice à la revitalisation de cette zone péri-centrale. Il s'agit du Corridor d'autobus Dalhousie, un projet mal conçu, à mon avis, comparativement au boulevard urbain, qui lui est inspirant. Le mémoire se propose donc de cibler cette cicatrice urbaine dévastatrice afin d'en comprendre les enjeux.

2--L'enjeu de diminution de la circulation routière en privilégiant le transport collectif.

Situons d'abord clairement cet objectif important de l'avant-projet Bonaventure. La Société du Havre de Montréal (SHM) nous propose de croire que son projet de diminution de circulation routière se confirme par la transformation et je cite «d'une autoroute de douze voies à un boulevard de huit voies». Il faut croire que le public ne sait pas compter.

La période de questions en novembre m'a permis, je crois, de démontrer l'inverse. Actuellement, d'une autoroute à six voies à la hauteur de la rue Wellington, on passe vers un boulevard urbain de huit voies à la hauteur de la rue St-Jacques avec stationnement permis un peu plus loin, sur deux des voies. La situation actuelle passe donc de six voies carrossables à six voies carrossables moyennant un court segment de cinq îlots où l'on dispose de six voies de service, avec stationnement permis, sur les rues Duke et Nazareth.

Il est non seulement malhonnête mais impossible de calculer ces six voies dans le calcul total comme si elles constituaient des voies d'autoroute. De surcroît, on a omis du calcul les deux voies proposées sur la rue Dalhousie, réservées aux autobus. On devrait donc parler actuellement d'une autoroute à six voies dont la capacité est augmentée sur seulement cinq îlots, de quatre voies de service carrossables. Le projet, quant à lui, propose un boulevard à huit voies, plus deux voies réservées aux autobus, pour un total de dix voies.

Ce projet, dans sa version d'avant-projet présentée ici, constitue plutôt un potentiel d'accroissement de la capacité de circulation automobile, plutôt qu'une diminution. Je recommande donc que la SHM refasse ses devoirs, car cet objectif clé de son projet lui a largement échappé.

J'attire votre attention sur deux alternatives de transport collectif proposées dans des études de Tecsalt dont nous avons peu entendu parler. Il s'agit, premièrement, de la proposition très intéressante d'un train de banlieue empruntant le viaduc du CN et le Pont Victoria à partir de la Gare Centrale, mais qui bifurquerait sur l'embranchement passant par St-Hubert, Brossard et Laprairie, passant à côté du stationnement incitatif Chevrier sur l'autoroute 10. Le train Amtrak à New York utilise quotidiennement cette ligne. Comment se fait-il que la SHM n'en parle pas?

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) a toujours remporté un succès foudroyant en installant des trains temporaires (cf. Blainville, Delson) qui devenaient vite

des trains permanents très populaires. Pourquoi le manque de sérieux de la SHM quant à cette mesure durable et nécessaire? Les responsables seraient-ils trop préoccupés par l'accommodation des automobilistes tout en faisant fi des objectifs du gouvernement du Québec quant à la réduction des gaz à effet de serre (GES)?

Dans une deuxième étude, celle-ci commandée par l'AMT en 2007, la même firme Tecsuit avait proposé que seule l'estacade du Pont Champlain était capable de porter un Système léger sur rail (SLR), ou tramway moderne, vers la Rive-Sud. Cette étude avait spécifiquement exclu le Pont Victoria du jeu sous prétexte que les autobus étant bannis des porte-à-faux de chaque côté du pont, un SLR serait donc trop lourd et impossible à installer. Sous questionnement, dans les bureaux de l'AMT, Pierre Brisset et moi leur avons demandé comment se faisait-il que ces mêmes porte-à-faux, reconstruits et plus forts que jamais (en 2001), avaient déjà porté des tramways, en convois et même avec des chars en acier, de 1909 à 1955, avec si grand succès? Les représentants de la firme étaient bouche bée. Cette étude a coûté plus d'un million de dollars au public.

Or, la réalité est que les rails d'un SLR reposeraient, comme avant, sur la partie la plus solide des porte-à-faux, soit proche des piliers du pont, alors que les autobus naviguent partout sur le porte-à-faux, constituant ainsi un danger. La partie externe du porte-à-faux était réservée, dans le passé, aux piétons et aux cyclistes.

Le Pont Victoria est au cœur de la partie la plus dense de la Rive-Sud (ailleurs qu'à Longueuil où le métro sert bien) et cible directement le centre-ville, via les rues Bridge et Peel. Il est muni d'une bretelle qui contourne la voie maritime, évitant ainsi tout arrêt de trafic pour les bateaux. Je conclus que l'aménagement d'un SLR sur ce pont pourrait se faire rapidement et à faible coût, relativement aux coûts exorbitants prévus pour l'utilisation de l'estacade. Je propose que la SHM se penche aussi sur une plus sérieuse étude de cette option durable à l'aide des données de la firme Pabeco présentées à Transport Canada en 2008.

Bref, la démonstration de la diminution de la circulation automobile en privilégiant le transport collectif, faite par la SHM avec des consultants très dispendieux, reste encore à faire. Et je ne crois pas que l'on puisse s'appuyer sur un futur SLR en boucle sur les rues Peel, de la Commune et Berri, alors que l'autobus 515 actuel, sur le même circuit, ne porte que 4 ou 5 personnes à la fois, sauf exception. Je propose que l'on soit un peu plus sérieux face à l'objectif du transfert modal. Il me paraît évident que l'on aurait beaucoup moins d'automobiles, voire moins d'autobus diésels sur le corridor, si de telles mesures étaient prises au sérieux.

3—Les faiblesses du Corridor d'autobus Dalhousie

La SHM a dû avouer, sous questionnement, qu'en plus de n'avoir consulté personne sur le territoire, qu'aucune étude patrimoniale n'avait été entreprise à l'ouest du viaduc du CN, là où passerait le corridor d'autobus. Cette lacune est incompréhensible, d'autant plus que le corridor frôlerait deux bâtiments extrêmement importants : (1) le

New City Gas de 1848, dont la façade serait complètement défigurée en permanence par le proposé tunnel sous le viaduc, peu importe son design, et (2) l'édifice triangulaire en fonte entre les rues Notre-Dame et St-Maurice, dite Édifice Rodier de 1875, mieux connu aujourd'hui sous le vocable de Baron Sports.

3.1—Le patrimoine : le New City Gas

L'édifice originel du New City Gas, sur la rue Dalhousie, fait partie d'un complexe important qui est à la base de la révolution de lumière qui permet à Montréal, en 1848, d'être compétitif durant la nuit et surtout en hiver avec des métropoles plus au sud. Les seules technologies d'éclairage disponibles en 1848 étaient la chandelle (égal à un éclairage incandescent de 1 watt) et la lampe à huile de baleine (égal à 5 watts). Une nouvelle technologie industrielle très complexe permet de séparer le gaz de la fumée dans la combustion du charbon. Ce gaz, stocké dans des citernes, se distribuait par la suite dans des tuyaux sous les rues de Montréal, alimentant les commerces et bureaux du centre-ville de l'époque au Vieux-Montréal ainsi qu'à Griffintown, le cœur industriel de la haute technologie au Canada, permettant l'installation de luminaires à gaz dans les bureaux, commerces, industries, entrepôts et rues. Ces luminaires pouvaient fournir un éclairage équivalent à une ampoule incandescente de 25 à 100 watts selon le nombre de jets de gaz.

L'édifice en question, qui est construit vers 1847-1848 afin d'encadrer le processus, est celui sur la rue Dalhousie. La façade de pierre de taille est dans un style néo-grec très soigné, fort probablement dessinée de la main de l'architecte John Ostell, puisque son rattachement à cette société est déjà connu et le bâtiment ressemble à d'autres œuvres de lui (Université McGill et Beaver Hall Terrace notamment). L'édifice a été rehaussé d'une clairevoie et d'un nouveau mur de briques en arcades sur le côté en 1861 par l'entrepreneur John Spiers. Il est quasiment intact aujourd'hui. Ostell a aussi signé les dessins de l'énorme réservoir à gaz sur la rue Ann en 1859. Ces immeubles ont été sauvegardés et recyclés par la famille Lev. Dans d'autres villes européennes et états-uniennes, de tels complexes sont classés. Nous devons une dette de gratitude énorme à la famille Lev.

Si un corridor d'autobus est construit, les ingénieurs du CN sont formels, et avec raison, que la structure en béton ou en acier, pour supporter le viaduc à six voies dans une courbe, devra enjamber la rue et prendre pied directement devant la façade toute entière du New City Gas. Vous pourrez comprendre la furie de la famille Lev à n'avoir jamais été consulté par la SHM. La société n'a pas pris la peine, non plus, de consulter l'étude patrimoniale de la ville sur Griffintown, pourtant disponible en novembre 2007.

Or j'attire l'attention des commissaires sur le fait que l'important promoteur Devimco, en avril 2008, qui lui avait lu le rapport, proposait justement une mise en valeur de ce même bâtiment comme marché public. La ville a notamment reconnu l'importance du bâtiment en le nommant parmi les quelques bâtiments à sauver dans le Plan particulier d'urbanisme (PPU) de mai 2008. En septembre 2008, le même Service de mise en valeur du territoire et du patrimoine de la ville, sous le contrôle d'André Lavallée, responsable

de l'urbanisme sur le comité exécutif, approuve le projet du tunnel au même endroit. Comment expliquer la volte-face incroyable sur un bâtiment si significatif? Peut-on croire, dès lors, que le patrimoine est sérieusement pris en compte à la ville?

3.2—Le patrimoine : l'édifice Rodier

Le même argument tient pour l'édifice Rodier. Voici donc l'édifice « signature » triangulaire de Montréal à son entrée de ville d'époque, soit du côté ouest de la ville, sur la rue Notre-Dame. La famille Rodier figurait parmi les gros promoteurs d'édifices commerciaux au 19^e siècle. Ce rare immeuble triangulaire est construit, en 1875, avec une ossature en fonte qui préfigure l'acier. Son semblable à Toronto, le Gooderham Building (1892) sur la rue Front, a été restaurée depuis longtemps afin de reprendre son statut d'édifice signature. Qu'attendons-nous?

Ce bâtiment est encore remarquable et figure dans les projets de revitalisation urbaine du secteur formulés par le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine. Pourquoi ce même service se permet-il d'approuver un projet de corridor d'autobus entourant l'édifice pourtant si contraire à ses projets de revitalisation, si ce n'est, encore une fois, la volonté du responsable de l'époque au comité exécutif, André Lavallée? Encore une fois, on est en droit de se demander si la Ville prend son mandat patrimonial au sérieux.

3.3—Le patrimoine : les condos Lowney's

Finalement, le recyclage en condos de l'usine Gault de 1901 (Finley & Spence, architectes) sur la rue de l'Inspecteur, et de la chocolaterie Lowney's de 1905 sur la rue William, par le promoteur Groupe Prével, a su créer une valeur de 150 millions de dollars dans une partie de la ville en grand besoin d'investissement et de revalorisation. Il a attiré des centaines de résidents nouveaux qui sont les pionniers d'une nouvelle vague de résidents de Griffintown qui vivent quotidiennement les principes du développement durable. Avec les phases ultérieures en construction entre ces deux usines recyclées et l'édifice Rodier, comment a-t-on pu avoir l'idée de transpercer ce secteur résidentiel d'un corridor pour 1400 à 1600 autobus par jour? Ce projet est aux antipodes du développement durable, comme nous allons voir. La ville semble, encore une fois contredire ses propres objectifs de développement.

M. Rainville a confirmé publiquement qu'il n'y voyait pas de problème de cohabitation mais on aurait envie de lui demander s'il serait prêt à accepter 1600 autobus par jour sur sa rue à Kirkland. Peut-être la réponse viendrait de la déclaration qu'il m'a fait en mai 2009, lors de ma visite à ses bureaux, et je cite : « Monsieur Hanna, il faut comprendre que ce sont les banlieusards qui font l'économie de Montréal et non les résidents de la Ville ». On peut maintenant comprendre pourquoi ni le promoteur Prével, ni les résidents des condos Lowney's, qui sont selon moi les vrais contributeurs à l'économie de Montréal, n'ont été consultés par la SHM pour des raisons qui paraissent un peu plus évidentes aujourd'hui, compte tenu des préjugés révélés par son directeur. Je crois entrevoir un gouffre culturel immense ici.

3.4—Le patrimoine : l'exemple de la maison au 807-809 rue St-Paul

M. Rainville nous assure que les études patrimoniales ont été faites, ne fussent que pour le secteur à l'est du viaduc. Mais nous ne sommes guère rassurés. Parmi les bâtiments les plus significatifs de ce côté sont les deux édifices de la forge Cadieux au coin des rues Duke et St-Paul. M. Rainville s'est dit « inquiet » de la solidité du premier édifice en question, le bâtiment des années 1880.

Je crois que c'est à nous de s'inquiéter des vrais motifs de la SHM à l'égard du patrimoine car l'édifice voisin a été subitement démoli à l'été 2009, après avoir survécu 167 ans d'histoire. Cette annexe à la forge était en réalité une ancienne maison unifamiliale en pierre de taille de style néo-grec, datant de 1842. Elle faisait face, à l'origine, au Square du Petit Séminaire, faisant partie d'une rangée de trois maisons unifamiliales identiques destinées à la nouvelle classe moyenne émergente de l'époque. Cette maison était la dernière du vrai Faubourg des Récollets, c'est-à-dire le territoire situé au nord de la rue William de part et d'autre du viaduc du CN. Aucune trace de ce passé résidentiel au Faubourg persiste maintenant grâce à cette démolition gratuite.

Vérifions l'état de cette maison que je connaissais bien. Les murs de pierre étaient intègres avec de belles moulurations néo-grecques. Une petite entrée de garage avait été ajoutée cependant. Les fenêtres d'origine avec leurs petits carreaux étaient miraculeusement intactes. Le toit en pente avait été remplacé par un toit plat, pas un gros problème pour la restauration. Surtout, le bâtiment était très solide. À l'analyse de tout ce qui précède sur le patrimoine, nous avons tous lieu d'être très inquiet sur le manque flagrant de sérieux dont la SHM fait preuve à l'égard du patrimoine.

4—Les solutions selon la logique du développement durable

Je vous fais grâce des coûts surdimensionnés du projet Dalhousie, 86 millions de dollars selon la SHM ou 119M selon l'AMT et probablement bien pire en réalité. Pire parce que le CN, VIA Rail et l'AMT refuseront toute interruption du service des trains sur le viaduc, ce qui ne laisse qu'une fenêtre de 4 heures de nuit entre le dernier train vers 1h00 et le premier vers 5h00. Vous devinerez les coûts de location des grues, largement immobilisées durant 20 heures chaque jour, sans compter les salaires élevés à cause des heures de travail de nuit. La SHM ne pourra pas contrôler la spirale des coûts. Je rappelle qu'il y a déjà 11 percements du viaduc du CN, dont 10 entre la Gare Centrale et le Canal de Lachine. Ils sont gratuits. Et tout ceci pour sauver 30 secondes aux autobus, s'il n'y avait jamais de gros embouteillages sur cet étroit corridor, ce qui est très douteux. Voyons, soyons réalistes.

Pour ce qui est du corridor d'autobus, je propose tout simplement que l'on revienne au modèle antérieur proposé par la SHM, de laisser les bus circuler sur des voies réservées dans ce large boulevard, en priorité sur les voitures. Mais cette

mesure doit s'accompagner à court terme d'un nouveau service de train de banlieue de la Rive-Sud et d'un SLR sur le Pont Victoria à moyen terme. Le train serait mis en service immédiatement suivant l'actuel tracé du train de New York, avant même que la démolition soit entreprise et l'on verra bien combien d'autobus et d'automobiles de moins qu'il faudrait accommoder sur ce boulevard à huit voies.

Une deuxième solution au problème du transport passe par le nouveau terminus ferroviaire et d'autobus prévu sur la rue Peel. Quand ce projet sera prêt, l'AMT, selon la rencontre en mai 2009 avec M. Joël Gauthier, voudrait un accès direct à la gare sur la rue Peel. Cette rue très large pourrait facilement accommoder le SLR venant du Pont Victoria ainsi qu'une part du trafic d'autobus, s'il fallait dégager le corridor sur le boulevard Bonaventure. Quant au projet de tramway éventuel en boucle sur les rues Peel, de la Commune et Berri, le mot opératoire est « éventuel ». On verra en temps et lieu si le trafic le justifie.

Le corridor d'autobus Dalhousie, aussi couteux et destructif qu'il soit, n'est tout simplement pas nécessaire, ni aujourd'hui, ni demain. Il faut rejeter, dès maintenant, toute idée de construire ce corridor inutile, couteux et néfaste. Comme pour l'échangeur Turcot, je propose que la SHM refasse ses devoirs tout en respectant ses propres objectifs sur le transfert modal ainsi que ceux du gouvernement du Québec sur la réduction des GES.

Je propose aussi que la SHM et la Ville de Montréal fassent meilleure preuve d'adhésion aux principes du développement durable en s'occupant de notre patrimoine fondamental ainsi que des réalités concrètes de revitalisation urbaine comme le projet Lowney's. Avec toutes les démolitions inutiles prévues, les dommages collatéraux au développement de Griffintown rendent ce projet de corridor inacceptable. Cet avant-projet constitue, suite à mon analyse, un projet d'accroissement de capacité automobile, et non de transfert modal. J'estime que cet avant-projet est vraiment défectueux, voire dangereux.

Suite à la déclaration de M. André Bouthillier, porte-parole de la SHM, dans le reportage du samedi 9 janvier de la Gazette sur le Quartier Bonaventure, à savoir que des modifications raisonnables au projet sont envisageables mais que le Corridor d'autobus Dalhousie « is cast in stone », je peux vous garantir que ni les résidants, ni le milieu du patrimoine et de la culture ne laisseront passer ce projet si injustifiable. L'arrogance d'une telle déclaration, à la veille des consultations publiques, invite la riposte suivante : si la SHM persistait avec ce corridor ridicule, nous n'avons à peine commencé à déployer nos énergies et nos outils légaux pour renverser ce projet incensé. Montréal en 2010 mérite mieux.

LISTE PROVISOIRE DES USINES DE GAZ SURVIVANTES du 19^e siècle:

Par ordre d'ancienneté

- 1839—Kilkenny Gasworks, Scotland: dernière usine en Écosse, convertie en musée.
- 1846—Fakenham Gasworks, England: dernière usine en Angleterre, convertie en musée.
- 1848—New City Gas, Montréal, Canada: dernier grand complexe au Canada.
Comprend aussi un immense gazomètre de 1859, les deux bâtiments de John Ostell, architecte.
- 1855—Richmond Gasworks, Indiana: complexe abandonné en quête d'un acheteur.
- 1855—Flame Gasworks, Carrickfergus, N.Ireland: convertie en musée.
- 1856—Poznan Municipal Gasworks: restauré et réutilisé pour le gaz naturel.
- 1863—Dunedin Gasworks, New Zealand: convertie en musée.
- 1863—Brisbane Gasworks, Australia: recyclée par Teneriffe Gasworks Village Dev't.
Fait partie d'un projet résidentiel.
- 1865—Belfast Gasworks, N. Ireland: fait partie d'un complexe commercial.
- 1873—Troy Gas Light Co., Troy, NY: gazomètre sauvegardé; un des derniers aux É-U.
- 1885—Westgasfabrick, Amsterdam, Hollande: usine recyclée en centre culturel et parc.
- 1886—New Westminster Gasworks, BC: en attente d'un projet de logement social.
- 1896—Simmering Gaswerks, Vienne, Autriche: quatre immenses gazomètres recyclés en complexes résidentiels logeant 1500 personnes et 70 boutiques, restos, cafés...

Note: Cette liste n'est pas exhaustive mais fournit un portrait sommaire de la rareté des usines de gaz survivantes au monde et du niveau d'appréciation mondiale de ces monuments importants de l'ère industrielle. Le complexe montréalais figure parmi les plus importants au monde du début de l'ère des usines de gaz. À mon avis, c'est sûrement le site industriel le plus important de Montréal et, par sa rareté mondiale, il mériterait un classement formel.

David B. Hanna (2010)