



OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

**Projet de réaménagement de l'autoroute
Bonaventure
(Avant-projet détaillé – phase 1)**

Rapport de consultation publique

Le 18 mars 2010

Édition et diffusion

Office de consultation publique de Montréal

1550, rue Metcalfe, bureau 1414

Montréal (Québec) H3A 1X6

Tél. : 514 872-3568

Télec. : 514 872-2556

Internet : www.ocpm.qc.ca

Courriel : ocpm@ville.montreal.qc.ca

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2007

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2007

ISBN 978-2-923638-38-8 (imprimé)

ISBN 978-2-923638-64-5 (PDF)

Le masculin est employé pour alléger le texte.

Tous les documents déposés durant le mandat de la commission ainsi que les enregistrements de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation aux bureaux de l'Office de consultation publique de Montréal.

Montréal le 18 mars 2010

Monsieur Gérald Tremblay, maire
Ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Objet : Rapport de consultation publique sur le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure (avant-projet détaillé – phase 1)

Monsieur le Maire,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport de l'Office de consultation publique portant sur la Phase 1 du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure par la Société du Havre de Montréal (SHM). La reconfiguration de l'ensemble de cet axe routier montréalais, qui joue actuellement un rôle fondamental du point de vue du transport collectif interrives, est d'une grande pertinence pour l'avenir de Montréal, de l'avis d'une très forte majorité de participants à la consultation. Le concept présenté par la SHM a le mérite de viser de hauts standards d'aménagement. La commission regrette cependant que la vision d'ensemble des trois phases du projet ait à peine été effleurée en public. Plusieurs intervenants ont souligné que les choix de reconfiguration qui seront faits dans la première phase risquent de restreindre ou d'influencer considérablement les options disponibles dans les phases ultérieures.

Dans la première phase de ce grand projet, la SHM propose de créer le Quartier Bonaventure, un nouveau milieu de vie de type centre-ville, (édifices à bureau, tours résidentielles, place publique...). Elle prévoit, à cette fin, de développer en ensemble immobilier mixte, les terrains libérés au centre de l'emprise de l'autoroute Bonaventure reconfigurée en boulevard. Voici les principaux constats révélés par la consultation publique.

Des projets immobiliers déjà en attente

Volet édifices à bureaux. Plusieurs témoignages reçus ont fait ressortir le peu de demande, à Montréal, pour de nouveaux projets de type centre-ville. Grâce à sa localisation, le Quartier Bonaventure pourrait sans doute constituer un nouveau couloir intéressant pour les occupants d'espaces à bureaux, près du havre. Toutefois, il existe actuellement une quantité déjà excédentaire de propriétés ou de terrains prêts à développer, tant au centre-ville que dans le Quartier international et la Cité internationale. Certains de ces terrains sont dans le voisinage immédiat du secteur

d'intervention et d'autres sont situés au centre-ville¹. Plusieurs projets seraient mêmes prêts à démarrer et n'attendraient qu'une demande justifiée. L'absence de promoteurs pour le projet Bonaventure a été remarquée. Plusieurs craignent que les nouveaux îlots créés restent vacants longtemps. La concurrence est forte actuellement et le sera pour la prochaine décennie.

Volet résidentiel. L'attractivité et la convivialité des nouveaux milieux de vie ont aussi été mises en doute. Le climat sonore dans les îlots centraux se situerait au-delà des normes recommandées pour les activités de socialisation et de détente que suggère l'implantation de places publiques. De plus, les îlots centraux baigneraient dans une concentration de particules fines excédant les normes de santé publique. L'environnement immédiat ne semble donc pas accueillant pour des résidents permanents et les autres usagers des lieux.

Il est légitime de s'interroger également sur la poursuite du développement résidentiel sur le site de la Lowney et, à proximité, une fois la phase 1 réalisée comme prévu. Les abords du corridor Dalhousie, dont la concentration en particules fines s'approchait déjà en 2007 de la limite, excéderaient franchement la norme. Ce secteur serait en outre exposé à des niveaux de bruit élevés, en plus de souffrir d'une mauvaise qualité de l'air.

La robustesse du scénario financier reste à valider

De l'avis de plusieurs, incluant la commission, le scénario financier mériterait d'être révisé. Certains coûts pourraient avoir été sous-estimés ou ne pas avoir été pris en considération dans l'évaluation de la rentabilité du projet.

Les coûts d'acquisition des droits du CN et de Dépotium et les coûts de la mise en valeur des espaces du viaduc du CN n'ont pas été estimés, alors que les retombées semblent avoir été incluses. La consultation a révélé que l'actuelle entreprise locatrice du bâtiment-pont a signé l'an dernier un bail de 40 ans avec le CN. De plus, les coûts de décontamination des terrains qui seraient vendus par la Ville ne semblent pas avoir été dégrévés des recettes anticipées. On croit également qu'une estimation plus serrée de la valeur marchande des terrains libérés devrait être produite, en tenant compte de l'existence du surplus actuel de terrains disponibles au centre-ville.

Enfin, dans des études assez récentes du promoteur, le projet Devimco à Griffintown a été considéré comme un facteur de succès pour les futurs espaces à bureaux, à la fois par son apport d'une masse critique de résidents et d'une destination commerciale. Or, ce projet a été considérablement réduit sans que la prévision des retombées n'ait été ajustée.

Des recommandations

Un geste majeur d'aménagement de l'entrée sur le centre-ville de Montréal

Le projet de la SHM marquera profondément le territoire montréalais et son centre-ville. La SHM cherche à générer de la richesse et des retombées positives pour les quartiers environnants et à créer un espace urbain de marque, à valeur identitaire forte. Il est

¹ Doc. 3.4.4 GVA Devencore, p. 15 et ss

intéressant de constater que les entreprises recherchent elles aussi, les secteurs qui se distinguent par une image forte.

La commission recommande de procéder à l'examen d'un scénario alternatif tout aussi signifiant en matière d'aménagement urbain et moins risqué financièrement. Plutôt que de faire apparaître un nouvel espace de développement immobilier de type centre-ville dans un contexte de surplus de terrains disponibles, ce scénario mettrait l'emphase sur la consolidation et l'histoire des quartiers déjà en voie de revitalisation. Il s'agit ici de tout le secteur à l'ouest de la rue Dalhousie qui s'étend jusqu'à la rue de la Montagne, ainsi que du Faubourg aux Récollets. Le développement du pôle du savoir de l'École de technologie supérieure serait visé au premier chef, pour en faire un pendant à la Cité du Multimédia. Des projets allant dans ce sens existent déjà.

Ce scénario alternatif miserait sur la création d'un boulevard d'entrée de ville, un lieu public de transition, s'ouvrant progressivement sur une découverte de la ville et de ses paysages, en harmonie avec la charge historique qu'offre ce milieu d'insertion, le berceau industriel du Québec et du Canada. Le corridor réservé aux autobus serait alors implanté dans l'emprise du nouveau boulevard Bonaventure et rendrait caduque l'infrastructure prévue sur la rue Dalhousie. La haute qualité de l'aménagement du domaine public proposé par la SHM et la dominante verte devraient être maintenues, ainsi que la présence d'œuvres d'art ponctuant l'entrée dans la ville. Ce type de développement, analogue à celui déclenché par la réalisation du Vieux Port présenterait l'avantage de bâtir sur l'existant. Ainsi, l'aménagement d'un véritable boulevard ouvert sur la ville et conçu de manière à mettre en valeur son caractère identitaire, deviendrait un important générateur de développement urbain tout autour. Il permettrait également à la Ville de s'inscrire dans le sens de grandes réussites urbaines ailleurs dans le monde, où il a été misé sur des espaces ouverts et conviviaux plutôt que construits lors du remplacement d'autoroutes.

Les enjeux de transport

Le transport collectif interrives est à la croisée des chemins et un saut qualitatif s'impose pour maintenir et accroître l'acquis actuel quant à l'importance du nombre de ses usagers. Ce saut qualitatif représenté par le système léger sur rail (SLR) tarde à venir. Le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure se retrouve ainsi en interaction avec plusieurs autres grands projets du domaine du transport qui peuvent influencer de façon marquante la réponse aux besoins et, plus techniquement, la configuration et la fonctionnalité du boulevard proposé. La réfection ou le remplacement du pont Champlain, la réfection de l'échangeur Turcot, le train rapide de la Rive-Sud (SLR) font partie de la liste de ces projets dont la réalisation dépend des gouvernements provincial et fédéral. Ces projets ont cependant des horizons temporels souvent imprécis. Peu d'options sont donc laissées à SHM pour traiter adéquatement du transport collectif interrives.

La commission recommande à la Ville de prendre l'initiative, dans le cadre de la Communauté métropolitaine de Montréal de développer, le plus rapidement possible, une véritable stratégie métropolitaine du transport collectif qui permettrait notamment de mettre en œuvre plus à fond le plan de transport de Montréal.

De plus, on constate que les gains qui pourraient être effectués par les sociétés de transport avec le réaménagement de l'autoroute Bonaventure, ne sont pas équivalents. La Société des transports de Montréal, notamment, a indiqué son intérêt pour la création d'un véritable boulevard adapté au transport collectif et voit peu d'avantages au corridor Dalhousie. Elle propose d'implanter des mesures préférentielles pour autobus sur les rues Wellington, Duke, Nazareth et University. La commission recommande d'étudier cette hypothèse.

L'Office a enregistré près de 700 présences de citoyens et de représentants d'organismes qui ont participé aux diverses séances publiques. La commission a reçu 59 mémoires et présentations orales. Les interventions proviennent de résidents et d'organismes oeuvrant dans les domaines du développement communautaire, de la revitalisation urbaine, de la protection du patrimoine, du logement, du transport et de la santé. D'autres émanent d'institutions, de sociétés ou firmes du domaine immobilier, de sociétés semi-publiques, du milieu des affaires, de partis politiques municipaux et d'un arrondissement de la ville.

La commission tient à souligner la qualité de la participation du public et la rigueur des mémoires qui lui ont été soumis. Elle tient également à souligner la qualité et l'abondance de la documentation fournie par la SHM qui a démontré son ouverture d'esprit tout au long des travaux et son souci de répondre aux demandes d'information.

La gamme des opinions exprimées est très étendue, variant de l'appui sans réserve à l'opposition la plus tranchée, en passant par des soutiens partiels et conditionnels. De très nombreuses questions et préoccupations ont été soulevées sur le concept d'aménagement proposé et ses impacts sur les quartiers limitrophes, sur la place réservée aux différents modes de transport dans la reconfiguration de l'axe routier et sur les risques immobiliers et financiers encourus.

L'intention de réaliser une entrée de ville belle, efficace et porteuse de qualité de vie est toujours apparue en toile de fond comme le vœu partagé et la commission considère qu'il vaut la peine de comparer les scénarios avant de passer à l'étape de la mise en œuvre.

L'Office rendra ce rapport public le 31 mars, à moins que vous ne souhaitiez qu'il le fasse à une date plus rapprochée. De plus, si vous le jugez opportun, je pourrais me rendre disponible pour présenter le rapport aux élus concernés.

Veuillez agréer, Monsieur le Maire, Monsieur le Président du comité exécutif, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente,



Louise Roy

c.c. Michael Applebaum
Richard Bergeron

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
1 L'avant-projet détaillé de la phase 1	5
1.1 Le projet et son cheminement.....	8
1.2 Le concept d'aménagement.....	10
1.3 La démarche de consultation	12
2 Les préoccupations, les attentes et les opinions des citoyens.....	15
2.1 L'objet de la consultation.....	16
2.2 L'accueil général de l'avant-projet.....	16
2.3 La notion d'entrée de ville	18
2.4 La configuration et les fonctions du boulevard urbain.....	19
2.5 Le transport collectif et le corridor d'autobus Dalhousie	21
2.6 L'utilisation des espaces libérés autres que les îlots centraux	24
2.7 La qualité du cadre de vie proposé	25
2.8 La faisabilité financière et la mise en œuvre du projet.....	25
2.9 La gestion du chantier	26
3 Les constatations et l'analyse de la commission.....	29
3.1 Un cadre contraignant.....	30
3.1.1 La nature du mandat confié à la SHM	30
3.1.2 Un contenu de consultation singulier.....	31
3.1.2.1 Une absence d'encadrement réglementaire ou autre	31
3.1.2.2 Une consultation limitée à une seule phase d'un projet majeur.....	32
3.1.2.3 Une pièce manquante : Griffintown	33
3.1.2.4 Plusieurs échelles et plus d'un horizon temporel	33
3.2 Le contexte général du projet.....	35
3.2.1 La pertinence du projet	36
3.2.2 Le projet dans la dynamique du développement urbain du secteur.....	38
3.2.3 Le projet dans le contexte immobilier	41
3.2.3.1 Le scénario financier	41
3.2.3.2 La rentabilité du projet	43
3.2.4 Le projet dans le contexte historique et patrimonial du secteur	45
3.2.4.1 Le contexte historique	45
3.2.4.2 Le contexte patrimonial	47
3.2.5 Le projet et la problématique du transport collectif.....	51
3.3 L'examen du projet.....	56

3.3.1	Les notions d'entrée de ville et de quartier.....	56
3.3.2	La forme urbaine proposée.....	61
3.3.2.1	La configuration et la fonctionnalité du boulevard.....	62
3.3.2.2	L'aménagement et l'utilisation des terrains libérés.....	65
3.3.2.3	Le retissage de la trame des rues et l'aménagement des espaces publics.....	68
3.3.3	La qualité de vie.....	70
3.3.4	Le corridor d'autobus Dalhousie.....	73
3.3.5	La réutilisation du viaduc ferroviaire du CN.....	76
	Conclusion.....	79
	Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat.....	83
	Le mandat.....	83
	La consultation publique.....	83
	La commission et son équipe.....	84
	L'équipe de l'OCPM.....	84
	Les portes-paroles et les personnes-ressources de la SHM (en ordre alphabétique).....	84
	Les participants aux séances d'information en ordre de comparution.....	87
	Annexe 2 – La documentation.....	88
	Le mandat de l'Office de consultation publique de Montréal.....	101
	Remerciements.....	101

Introduction

Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure, un projet prévu en trois phases et échelonné sur plus d'une vingtaine d'années, prévoit notamment de créer une entrée de ville distinctive. L'avant-projet de la première phase, intitulé Quartier Bonaventure, propose de transformer l'autoroute à cette fin, entre les rues Brennan et Saint-Jacques, en une grande artère urbaine et d'implanter dans les espaces ainsi libérés un quartier habité qui se voudra une nouvelle entrée sur le centre-ville. L'autoroute Bonaventure serait abaissée au moyen d'une descente du tablier routier entre les rues de la Commune et Brennan. À partir de la rue Brennan, une artère urbaine se diviserait en deux chaussées, répartissant la circulation de part et d'autre d'îlots centraux dédiés au développement sur les rues Duke vers le nord et Nazareth vers le sud.

La Société du Havre a été mandatée par la ville de Montréal pour agir comme maître d'œuvre de cet avant-projet détaillé (phase 1). Ce mandat fait écho au plan d'urbanisme qui, sous l'orientation 2.5, objectif 11, prévoit l'action 11.6 suivante : « marquer de manière distinctive les entrées au territoire montréalais ». Par ailleurs, l'entrée de ville Bonaventure étant l'une des entrées majeures au territoire montréalais et au centre-ville, sa transformation a été perçue par la commission comme une occasion unique de développer un modèle d'aménagement susceptible d'orienter différentes entrées de ville ailleurs sur le territoire montréalais. Selon différentes écoles de pensée, l'on peut considérer celles-ci tour à tour comme un « vide », c'est-à-dire comme un sas de transition entre différentes échelles urbaines et qui puisse agir comme générateur de développement en ses abords, ou encore comme un « plein », soit un développement en lui-même. La question de l'insertion ou non du transport collectif à même le corridor d'entrée a ici été traitée comme un intrant dans la dynamique de reconfiguration de l'autoroute Bonaventure en boulevard, tel que le préconise d'ailleurs le plan de transport de Montréal (2008). C'est dans ce contexte de croisement du transport et de l'aménagement urbain que la commission a étudié l'avant-projet, dans le cadre du mandat confié par la Ville à l'Office de consultation publique de Montréal de procéder à une consultation. Une commission composée de trois personnes a ainsi été constituée; elle rend compte de ses travaux dans le présent rapport.

Le mandat confié à l'Office se distingue par trois traits. En premier lieu, l'avant-projet n'étant pas assujéti à un projet de règlement, il ne devait donc pas en principe être soumis à la consultation publique. C'est en effet sur une base tout à fait volontaire que la Société du Havre a choisi de soumettre son avant-projet détaillé au processus de la consultation, souhaitant ainsi bénéficier de l'éclairage du public dans la préparation de ce grand projet structurant et inclure, le cas échéant, les ajustements requis à la suite de la consultation publique. En second lieu et conséquemment au fait que l'avant-projet ne comporte pas encore de projet de règlement, le mandat confié à l'Office par le comité exécutif, n'est assorti d'aucune préoccupation spécifique. Il se limite en effet à tenir simplement une consultation publique sur l'avant-projet détaillé, y compris sur le corridor de transport collectif Dalhousie. Cela a amené la commission à prendre acte des inquiétudes soulevées lors de l'audience quant aux garanties offertes par un projet urbain de longue haleine, astreint à des standards élevés dont on ne connaît précisément ni l'encadrement, ni l'échéancier de réalisation. En troisième lieu, le mandat porte uniquement sur la première phase d'un projet d'ensemble dont toutes les caractéristiques ne sont pas encore complètement fixées et qui dictera pourtant le concept des phases subséquentes. Cela explique pourquoi seul un nombre limité d'intervenants s'est exprimé sur les aspects programmatiques et architecturaux du projet déposé. Un nombre plus important de participants a préféré traiter de la pertinence de l'avant-projet et du processus de développement de ce dernier dans une perspective plus large des trois phases du réaménagement de l'autoroute Bonaventure ou bien d'un territoire d'étude agrandi, notamment pour inclure le quartier Griffintown.

La palette des opinions exprimées est très étendue. Elle va de l'appui sans réserve ou presque à l'opposition la plus tranchée, en passant par des soutiens partiels et conditionnels. La commission tient à souligner la qualité de la participation du public et la rigueur des mémoires qui lui ont été soumis. Elle tient également à souligner la qualité et l'abondance de la documentation fournie par le promoteur. Elle a pu constater son ouverture d'esprit et son grand souci de répondre aux demandes d'informations additionnelles, tant de la part du public que de celle de la commission.

À la suite des audiences, la commission a entamé la phase finale de son délibéré et rédigé son rapport. Celui-ci est divisé en trois grandes parties. Le premier chapitre décrit

le projet tel que soumis par le promoteur. Le second chapitre résume les préoccupations, les attentes et les opinions des citoyens et des organismes, telles qu'elles ressortent des mémoires et des interventions en audience. Le troisième chapitre présente l'analyse de la commission, sa position et ses recommandations.

La commission destine son rapport aux élus municipaux, afin de leur communiquer les préoccupations citoyennes et de contribuer, par son analyse, à une prise de décision éclairée quant aux enjeux soulevés par la présente consultation. Son rapport s'adresse également au promoteur, afin de lui permettre, grâce aux préoccupations exprimées, d'améliorer son projet au moyen de solutions opportunes et en harmonie avec le milieu dans lequel il s'insère. Enfin, le rapport est rendu public pour que les citoyens se l'approprient et y trouvent un instrument de suivi utile au-delà du présent exercice de consultation publique. Rappelons enfin que toute la documentation reçue et produite dans le cadre de la consultation, y compris les transcriptions des séances publiques, est disponible sur le site web de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).

1 L'avant-projet détaillé de la phase 1

Ce chapitre résume les informations présentées par la Société du Havre de Montréal (SHM) dans le cadre de la consultation publique sur l'avant-projet détaillé du réaménagement de l'autoroute Bonaventure (phase 1)². Ces informations portent sur le concept d'aménagement proposé, les renseignements présentés durant les séances d'information, ainsi que sur l'ensemble des documents déposés par la SHM et qui sont disponibles sur le site web de l'OCPM.



Illustration 1 -- Secteur d'intervention et limite administrative, source : doc. 3.1, p.23

Le secteur d'intervention de la première phase du projet est circonscrit à l'est par la rue Duke, à l'ouest par la rue Dalhousie, au nord par la rue Saint-Jacques et au sud par la rue de la Commune. Celui-ci chevauche deux arrondissements séparés par l'autoroute Bonaventure, soit ceux du Sud-Ouest et de Ville Marie. Pour ce secteur, le plan d'urbanisme prévoit l'utilisation des immeubles à des fins diverses, comme l'habitation et le travail. Les autres dispositions réglementaires se différencient suivant que les immeubles sont du côté est ou ouest de l'autoroute Bonaventure. Par exemple, les hauteurs autorisées varient entre 80 m au sud-ouest de la rue Wellington et 60 m au

² La SHM est un organisme à but non lucratif (OBNL) dont la mission est de proposer pour le havre et les espaces urbains qui l'entourent, les grandes lignes d'un plan de développement et d'aménagement concerté, le tout assorti d'une structure de mise en œuvre et d'une stratégie de financement. En septembre 2007, la Ville de Montréal a confié à la SHM l'élaboration de l'avant-projet détaillé de la phase 1 du réaménagement de l'autoroute Bonaventure.

nord de la même rue et atteignent 120 m au nord-est de la rue Notre-Dame. La densité³ permise varie d'un coefficient d'occupation du sol⁴ de 3 à 10 du côté ouest et est fixé à 9 du côté est de l'autoroute. En ce qui concerne le patrimoine, du côté est, tout le secteur est identifié comme étant exceptionnel, tandis que du côté ouest, la partie située au sud de la rue Wellington est ainsi désignée.

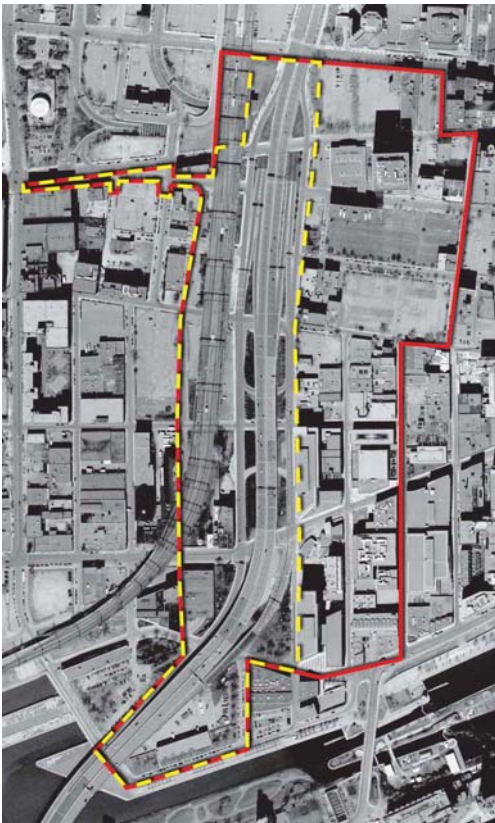


Illustration 2 – Secteur d'étude (ligne rouge) et secteur d'intervention (ligne pointillée jaune), source : doc.3.1, p.4

Le secteur d'étude est, quant à lui, délimité par les rues Queen, Saint-Henri et Gauvin à l'est, la rue Dalhousie à l'ouest, la rue Saint-Jacques au nord et la rue de la Commune au Sud. Il couvre 29 hectares de terrain.

Actuellement, dans les quartiers limitrophes, le domaine immobilier se transforme. De nouveaux projets résidentiels sont en construction, tels ceux des immeubles résidentiels M9 Evolution et les phases subséquentes de l'ensemble Lowney. D'autres projets sont attendus, tels les bureaux du 701 University, le programme révisé de Devimco, l'aménagement des Bassins du Nouveau Havre, la réaffectation de l'édifice Dow et, plus récemment, le développement lié à la gare Windsor par Cadillac Fairview.

³ Aires diversifiées comportant une composition variée d'activités et de l'habitation. Plusieurs de ces secteurs recouvrent des aires présentant un potentiel d'intensification du nombre de logements ou du nombre d'emplois. http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement/outils/amen_outi_plan_dens.asp

⁴ Le coefficient d'occupation du sol (COS) exprime le rapport souhaité entre la superficie totale de plancher d'un bâtiment (avec ou sans le stationnement intérieur, selon le cas) et la superficie totale du terrain.



Illustration 3 – Tendence de mise en valeur immobilière dans le secteur Bonaventure

La trame de rues orthogonales du secteur fut, à l'origine, mesurée et dessinée par l'arpenteur Louis Charland, à la demande de Mary Griffin en 1804. À cette époque, ce faubourg, maintenant connu sous le nom de Griffintown, se délimitait au nord par la rivière Saint-Pierre (rue William), au sud par la commune de Sainte-Anne (rue de la Commune), à l'est par la propriété des Sœurs Grises (rue des Sœurs Grises), et à l'ouest par la future rue de la Montagne. En 1860, le marché au foin est déplacé du square Victoria vers son nouvel emplacement, entre la rue Duke et la rue Inspecteur à la hauteur de la rue William⁵.

Vers la fin du XIX^e siècle, l'urbanisation s'accélère et la canalisation des cours d'eau ayant été complétée, la trame des rues se fixe. Ce faubourg sera scindé une première fois dans les années trente, lors de la construction du viaduc ferroviaire du

⁵ Bodson, Gabriel. Septembre 1996. « Patrimoine industriel : Outil de développement. » Chap. in 8^e Actes du congrès de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel, p.23-35. Montréal : Association québécoise pour le patrimoine industriel.

Canadien National (CN) vers la gare Centrale et, une seconde fois, entre 1965 et 1967, lors de la construction de l'autoroute Bonaventure, pour accéder au site Expo 67.

1.1 Le projet et son cheminement

Dans son projet de réaménagement Quartier Bonaventure, la SHM propose l'abaissement du tablier de l'autoroute, la création d'îlots aménagés à des fins de développement immobilier au centre de deux nouvelles artères, ainsi que l'implantation d'un corridor exclusif au transport collectif. L'illustration 4 de la page suivante montre le concept d'aménagement de ce projet, pour lequel une certification *Leadership in Energy and Environmental Design for Neighbourhood Development* (LEED ND) est souhaitée.

Le projet a pour objectif de contribuer à la transformation de ce secteur qualifié de déstructuré en boulevard d'entrée de ville et en quartier habité et convivial. Le coût de réalisation s'élèverait à près de 141,7 millions de dollars pour la première phase du corridor Bonaventure et de 118 millions de dollars pour le corridor Dalhousie, soit une somme globale de 259,7 millions de dollars. Le financement du premier corridor est inscrit au Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2010-2012 de l'Agglomération à hauteur de près de trois millions de dollars et le second au PTI 2011-2012 de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) avec une somme d'un peu plus de 118 millions de dollars⁶. D'après la SHM, ces investissements publics majeurs en infrastructures inciteront des investissements immobiliers privés de l'ordre de 1,527 milliard de dollars entre 2012 et 2031.

Dans le cadre de l'élaboration du projet et conformément aux exigences de la Ville, la SHM a commandé une série d'études sur les répercussions éventuelles du projet sur la qualité du cadre de vie des quartiers limitrophes. La liste détaillée de ces études est annexée au présent rapport.

⁶ Ville de Montréal. 2010 (13 janvier). Budget 2010 de la Ville de Montréal. En ligne. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/service_fin_fr/media/documents/budget-2010-16-cag-pti-2010-2012.pdf. Consulté le 21 janvier 2010.

Agence métropolitaine de transport. 2009 (6 novembre). *Programme triennal d'immobilisation 2010-2011-2012*. http://www.amt.qc.ca/salle_de_presse/publications/pti_10_11_12.pdf. Consulté le 21 janvier 2010.



Illustration 4 - Plan image du réaménagement de l'autoroute Bonaventure Phase 1. (adaptée du document intitulé Synthèse des études de l'avant-projet détaillé, mars 2009, source, doc. 3.1 p. 24-25.

Bien que la majorité des terrains libérés soit déjà propriété de la Ville de Montréal, le concept d'aménagement proposé requiert l'acquisition de plusieurs terrains longeant le futur corridor Dalhousie entre les rues Ottawa et William, de même qu'entre les rues Saint-Paul et Saint Maurice. Par ailleurs, d'autres acquisitions seront requises pour créer les îlots de verdure prévus au seuil sud-ouest du projet, entre la rue Dalhousie réaménagée et la rue Nazareth.

1.2 Le concept d'aménagement

Tel que présenté, l'avant-projet détaillé le Quartier Bonaventure propose une entrée de ville à caractère monumental, à la fois prestigieuse, habitée et vivante. Pour accéder au quartier, la priorité est accordée aux transports collectifs et actifs; ainsi, la modification de l'intersection de la rue Brennan signalera aux conducteurs de véhicules qu'ils accèdent à une zone de cohabitation avec les piétons. La configuration des îlots centraux et de l'îlot de la Commune a été conçue pour accueillir des usages multiples tels l'habitation, le commerce, l'hôtel et le bureau. En complément, les bretelles de l'autoroute Ville-Marie seront maintenues, mais restructurées pour alléger leurs impacts visuels. Finalement, le quartier se distinguera par un aménagement paysager des espaces publics permettant d'intégrer un mobilier urbain unique, un parcours ponctué d'œuvres d'art public et un concept d'éclairage favorisant l'identification du quartier le jour et son animation nocturne.

La clef de voûte du Quartier Bonaventure est l'abaissement du viaduc autoroutier. La SHM propose de le transformer en artère urbaine dans laquelle s'intégreraient les actuelles rues Duke et Nazareth élargies. La descente du tablier routier de l'autoroute Bonaventure s'amorcera au-dessus du canal Lachine pour reposer au sol à l'intersection de la rue Brennan. L'intégration des voies d'entrée et de sortie de l'autoroute Ville-Marie réduira le boulevard de quatre à trois voies, et ce, dans les deux sens de la circulation, entre les rues Notre-Dame et Saint-Jacques. Pour optimiser la sécurité routière, un système de transport intelligent sera installé dans le tunnel Ville-Marie et le long des rues Duke et Nazareth, permettant une gestion dynamique de la circulation lors d'attente

dans le tunnel⁷. Par ailleurs, ce réaménagement routier offre, durant la première étape des travaux, l'occasion à la Ville de Montréal et à d'autres propriétaires d'infrastructures souterraines concernées (Climatisation et chauffage urbains de Montréal (CCUM), Gaz Métro, Commission des services électriques de Montréal (CSEM), Hydro Québec, etc.) de restaurer, remplacer et d'optimiser leurs réseaux souterrains.

Actuellement, l'autoroute Bonaventure joue un rôle essentiel pour le transport collectif en provenance ou à destination de la Rive-Sud. Or, suite à l'abaissement du tablier de l'autoroute, il est proposé d'aménager une voie réservée sur l'autoroute Bonaventure, du pont Clément jusqu'à l'intersection de la rue Brennan. Par la suite, les autobus effectueront un virage à gauche et emprunteront un nouveau tunnel aménagé sous la structure du viaduc du CN, dans l'axe de la rue Dalhousie dorénavant réservée aux autobus. Entre les rues William et Ottawa, une zone d'arrêt est prévue à proximité de la future station du système léger sur rail (SLR). De ce point, les autobus continuent vers la rue Mansfield pour arriver au terminus du centre-ville (TCV). L'illustration 4 représente le parcours des autobus avec service réservé d'autobus à l'ouest du viaduc CN⁸.

En complément au transport collectif, la SHM souhaite offrir un environnement propice aux transports actifs. Elle prévoit, à cet effet, la construction d'un lien avec le réseau piétonnier intérieur du Montréal souterrain, ainsi que des trottoirs bénéficiant d'une surlargeur, proportionnelle à l'importance des voies véhiculaires adjacentes. En ce qui concerne la circulation véhiculaire, la SHM compte sur la congestion routière occasionnée par les travaux de construction pour inciter les automobilistes à effectuer un transfert modal du véhicule privé vers le transport collectif. Par ailleurs, elle évalue que l'insertion d'immeubles dans le corridor d'entrée ne remettra pas en question l'accessibilité raisonnable au centre-ville par la circulation automobile et commerciale.

Le développement immobilier du projet est basé sur la mise en valeur des îlots centraux, de l'îlot de la Commune, ainsi que sur la réutilisation du viaduc ferroviaire du CN, sans compter l'appréciation des terrains adjacents, grâce à l'apport du projet. La démolition

⁷ Les systèmes de transport intelligents (en anglais Intelligent Transportation Systems (ITS)) sont une initiative mondiale visant à intégrer les technologies de l'information et de la communication aux infrastructures de transport ainsi qu'aux véhicules. Pour plus d'information, voir le site web de la Société des systèmes de transports intelligents du Canada : <http://www.itscanada.ca/francais/aboutits.htm>.

⁸ Supra p.9

des structures surélevées de l'autoroute Bonaventure rendra disponible une superficie de 23 945 m² pour un potentiel de construction d'environ 132 396 m² à compter du printemps 2013. En ce qui concerne la décontamination de ces derniers, les coûts seront déduits du prix de vente.

La forme des bâtiments projetés les distinguerait des secteurs avoisinants pour signaler de façon unique l'entrée de ville. Le concept architectural propose, dans trois des cinq îlots, des édifices munis d'un rez-de-chaussée transparent, d'un basilaire de trois étages recouvert d'un plan vert, des volumes intermédiaires de six étages et des tours d'une hauteur correspondant à celle des édifices du Vieux-Montréal. Sur l'îlot de la Commune, le bâtiment, inspiré par la forme triangulaire du terrain municipal, comporterait deux corps principaux, un de 80 m de hauteur et un second de 44 m, terminant tous deux en pointe. De plus, en fonction de la décision du CN, les ouvertures actuellement murées du viaduc ferroviaire seraient réhabilitées pour que ce bâtiment-pont puisse accueillir des commerces et les installations nécessaires aux utilisateurs du transport collectif.

Les espaces publics et verts dotés d'œuvres d'art viennent rehausser le caractère prestigieux de l'entrée de ville, tout en retissant les liens avec les secteurs environnants. La SHM propose d'aménager une place publique au cœur de l'enfilade des îlots centraux, tandis que la pointe sud est réservée à l'implantation d'une œuvre d'art monumentale marquant la nouvelle entrée de ville. Deux parcs urbains de petite dimension sont implantés de part et d'autre de cette œuvre d'art, ce qui implique la relocalisation de la chute à neige Wellington sur un autre site. En tout, trois niveaux de plantation définiront le projet : 1) des jardins intensifs sur les toits-terrasses des édifices; 2) des arbres feuillus à large couronnement pour le domaine public; et 3) des arbres au feuillage plus léger pour les rues transversales. En continuité avec le Quartier international de Montréal, les fûts d'éclairage seraient réduits, signalant ainsi le caractère urbain de l'endroit.

1.3 La démarche de consultation

La SHM a indiqué à la Ville de Montréal son souhait de soumettre l'avant-projet détaillé du Quartier Bonaventure à la consultation publique. Accueillant favorablement cette

requête, le comité exécutif a confié à l'Office de consultation publique de Montréal le mandat de tenir une consultation sur l'avant-projet détaillé de la SHM, y compris le corridor Dalhousie.

En l'absence de projets de règlement et d'accord de développement les représentants de la Ville de Montréal n'étaient pas à proprement parler invités à présenter leur vision du projet, mais plutôt à intervenir en soutien au promoteur pour répondre à des questions de nature réglementaire ou technique. Conséquemment, et contrairement aux projets d'aménagement encadrés par des projets de règlements et d'accords de développement, aucune exigence de suivi auprès du Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme (CAU), ni des comités consultatifs d'urbanisme (CCU) d'arrondissements, ni du Conseil du patrimoine de Montréal (CPM), n'était applicable.

2 Les préoccupations, les attentes et les opinions des citoyens

La consultation publique sur l'avant-projet détaillé du Quartier Bonaventure s'est déroulée en deux temps. Dans un premier temps, quatre séances publiques d'information ont été tenues entre les 24 novembre et 2 décembre 2009. Alors que la première séance était réservée à la présentation générale de l'avant-projet, les deux suivantes, tenues le 26 novembre et le 2 décembre, orientaient les échanges sur des aspects spécifiques, à savoir, le concept de quartier viable et les objectifs de transport. Finalement, en raison du nombre élevé de participants, une séance supplémentaire a été tenue le 2 décembre. L'Office a enregistré près de sept cents présences de citoyens et de représentants d'organismes, qui ont participé à cette première étape de la consultation publique.

Dans un deuxième temps, six séances d'audition des opinions se sont déroulées en après-midi et en soirée, les 12, 13, 18 et 19 janvier 2010. Le nombre total de mémoires reçus s'élève à 57, dont 41 ont été présentés devant la commission. À cela s'ajoutent deux présentations orales sans dépôt de mémoires. Au total, 59 personnes ou organismes ont exprimé leur point de vue durant cette seconde étape. Une proportion importante des mémoires et des interventions provient de résidents et d'organismes œuvrant dans les domaines du développement communautaire, de la revitalisation urbaine, de la protection du patrimoine, du logement, du transport et de la santé. Un nombre plus restreint de mémoires émane d'institutions, de sociétés ou firmes du domaine immobilier, de sociétés semi-publiques, de chambres de commerce et même de deux partis politiques municipaux et d'un arrondissement de la ville.

Ce chapitre est une synthèse des interventions des participants. Pour en faciliter la prise de connaissance, les préoccupations et opinions exprimées ont été regroupées selon neuf thèmes : 2.1) l'objet de la consultation; 2.2) l'accueil général de l'avant-projet; 2.3) la notion d'entrée de ville; 2.4) la configuration et les fonctions du boulevard; 2.5) le transport collectif et le corridor d'autobus Dalhousie; 2.6) l'utilisation des espaces libérés

autres que les îlots centraux; 2.7) la qualité du cadre de vie proposé; 2.8) la faisabilité financière et la mise en œuvre du projet; et 2.9) la gestion du chantier.

2.1 L'objet de la consultation

D'entrée de jeu, certains intervenants regrettent que l'avant-projet détaillé du Quartier Bonaventure soumis à la consultation publique ne porte que sur la première phase d'un projet qui en comporte trois.⁹ Pour quelques-uns, la façon dont les deux autres phases seront traitées influencera le choix de solutions en première phase et vice versa, surtout à l'égard de la configuration des infrastructures régionales de transport. D'autres intervenants rappellent qu'aucun plan d'ensemble n'encadre le projet de réaménagement de la Société du Havre de Montréal (SHM). Ils déplorent que le territoire situé à l'ouest du viaduc du Canadien National (CN) n'ait pas été intégré au secteur d'étude qui a servi de base à la préparation de l'avant-projet. Partant de ces prémisses, plusieurs intervenants ont remis en question l'acceptabilité même de la première phase du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure.

2.2 L'accueil général de l'avant-projet

Le concept d'abaissement de l'autoroute Bonaventure et l'objectif général de réaménagement du secteur ont été bien reçus dans l'ensemble. Toutefois, la proposition de la SHM a suscité des réactions variées, allant de l'accueil favorable au rejet pur et simple, en passant par des appuis mitigés, ou par des réserves formulées le plus souvent sous forme d'attentes et de conditions précises. Les réserves et les remises en question ont dominé l'ensemble des échanges ayant eu lieu.

Les appuis au projet sont principalement motivés par l'impact positif qu'aurait le réaménagement sur la qualité de l'environnement immédiat et sur l'ensemble du secteur avoisinant. La création d'une image de marque prestigieuse pour le secteur et pour Montréal, les retombées économiques à long terme et la priorité accordée au transport

⁹ Basé sur la *Vision 2025* divulguée en mai 2004 par la SHM

collectif sont les principaux arguments invoqués. L'idée de relier la ville au fleuve, l'emphase mise sur le développement durable et la décision d'inclure des œuvres d'art sont également perçues comme autant d'atouts additionnels.

Les réserves exprimées portent principalement sur :

- le risque de dépassement des coûts, déjà vus comme élevés, de l'implantation du corridor d'autobus Dalhousie, un équipement par ailleurs annoncé comme étant une solution temporaire;
- les répercussions négatives du corridor d'autobus Dalhousie sur la qualité de vie du quartier Griffintown et sur le patrimoine industriel qu'il recèle;
- la création, dans les îlots centraux proposés, d'un milieu de vie rébarbatif et donc davantage adapté à une clientèle résidentielle de passage;
- l'absence de stratégie d'intégration et de mise en valeur du complexe de la New City Gas, ainsi que de l'Édifice Rodier;
- le risque d'augmenter la circulation véhiculaire, compte tenu de la capacité routière perçue comme accrue du nouveau boulevard projeté.

Trois réserves s'adressent plus directement à la Ville. Elles concernent les inquiétudes suivantes :

- l'absence d'une planification d'ensemble plus large visant à encadrer la démarche de la SHM;
- l'impact de l'impératif de la rentabilité financière et fiscale sur la vocation urbaine de l'entrée de ville;
- le manque de coordination entre les grands projets dans le domaine du transport et de la circulation.

Les attentes touchent surtout les prémisses sur lesquelles le projet est basé. Aux yeux des participants, il faudrait :

- élargir le secteur d'étude pour mieux apprécier les impacts et les retombées réels du projet;

- calculer la rentabilité du projet sur une période plus longue et sur une aire géographique plus étendue;
- étudier la faisabilité du déplacement ou de la fermeture de l'entrée et de la sortie de l'autoroute Ville-Marie;
- réévaluer l'option des voies réservées aux autobus sur les rues Duke et Nazareth, une solution perçue comme plus adéquate;
- réduire la pollution sonore;
- maintenir un bon niveau de qualité de l'air dans le secteur;
- resserrer les liens de collaboration avec le mouvement associatif communautaire dans le développement des projets d'habitation.

Parmi les opposants au projet, certains souhaitent qu'il ne soit pas réalisé. Ils le considèrent comme soumis à de nombreux risques et aléas. D'autres demandent qu'il soit entièrement revu pour permettre une insertion urbaine plus respectueuse du milieu et davantage en harmonie avec le patrimoine de Griffintown. Les objections s'accompagnent alors d'une demande de révision importante afin d'éviter la requalification d'une infrastructure routière à l'avantage de l'automobile. Dans cette optique, trois propositions ont été formulées et reprises par plus d'un interlocuteur : 1) maintenir les voies réservées pour les autobus dans l'emprise du boulevard réaménagé; 2) étudier la fermeture éventuelle des bretelles de l'autoroute Ville-Marie; et 3) réduire le nombre de voies et créer un véritable boulevard sans lotissement immobilier dans sa partie médiane.

2.3 La notion d'entrée de ville

Quelques intervenants appuient la notion d'entrée de ville prestigieuse présentée par la SHM et se disent prêts à s'investir dans sa mise en œuvre. Selon eux, la ville a besoin de ce type de revitalisation et d'une vitrine sur le Montréal de demain, car ce sera un levier de développement. Partageant ce point de vue, un résident souhaite toutefois que la SHM prenne en compte les droits des résidents et le potentiel touristique des lieux.

D'autres intervenants reprochent à la SHM l'absence de balises claires pour le concept d'entrée de ville. Selon eux, une entrée comme celle de Bonaventure devrait protéger les vues existantes depuis et vers le mont Royal. Se référant à la vision élaborée durant la biennale internationale de design urbain *Desseins sur Montréal* (1989), qui proposait de transformer l'autoroute en boulevard, ces participants ont souhaité que le travail entrepris en ce sens sur la rue University, entre le boulevard René Lévesque et la rue Saint-Antoine, se prolonge jusqu'au fleuve.

D'autres remarquent que la véritable entrée de la ville de Montréal est située en amont du projet. Le vœu exprimé est de préserver le patrimoine scénique depuis la sortie du pont Champlain, ce qui maintiendrait la perspective vers le centre-ville. Par ailleurs, un intervenant rappelle que l'édifice Rodier, situé au coin des rues Notre-Dame et Saint-Maurice, servait jadis d'entrée au côté ouest de la ville. Il suggère de valoriser cet édifice patrimonial.

2.4 La configuration et les fonctions du boulevard

Selon plusieurs intervenants, l'aménagement des artères, prévu suite à l'abaissement du tablier routier, pourrait générer des effets négatifs sur le milieu environnant. Ils souhaitent que le projet soit bonifié afin de minimiser ces impacts potentiels.

Ainsi, certains organismes doutent que le nouvel aménagement permette de réduire la circulation véhiculaire sur les rues Nazareth et Duke. Selon eux, le boulevard serait une autoroute déguisée, ayant pour effet de faire déborder le trafic pendulaire dans les rues locales. Quelques intervenants craignent aussi que l'élimination ou la forte réduction de la circulation des autobus sur ces artères ne se traduise par une hausse de celle des automobiles individuelles.

D'autres intervenants déplorent l'abandon de la voie réservée aux autobus en site propre qui avait été proposée dans le cadre du Chantier Numéro 7 du *Plan de transport*. Ils souhaitent qu'un tel scénario soit réévalué soigneusement. Par ailleurs, un autre

organisme se dit surpris de ne retrouver aucune mention de la conception des rues selon l'approche dite des « rues complètes », axée sur la cohabitation des usagers¹⁰.

Plusieurs participants recommandent la création d'un seul grand boulevard plutôt que deux rues séparées par l'implantation de bâtiments de gabarits importants. D'autres options ont été présentées en ce sens. Elles s'appuient sur une définition du boulevard qui devrait respecter les principes suivants :

- répartir les activités de part et d'autre des voies et non au centre;
- intégrer tous les modes de transport actif et collectif dans l'emprise du futur boulevard;
- réduire la circulation automobile par la fermeture ou le déplacement en souterrain des bretelles de l'autoroute Ville-Marie;
- diminuer le nombre de voies de circulation proposées pour les véhicules;
- assurer la continuité de la trame de rues originelle en direction est-ouest incluant la rue Saint-Paul;
- s'inspirer de la rue McGill quant à l'esthétique du boulevard.

À l'opposé, une formation politique propose la destruction complète de l'autoroute Bonaventure. Elle suggère de prolonger en espace vert la rue University afin de retisser la trame du secteur. Selon cette formation, les déplacements régionaux pourraient s'effectuer plutôt par un nouveau service de transport collectif (tramway) dans l'axe des ponts Victoria et Champlain.

De son côté, un promoteur immobilier demande de corriger l'aménagement prévu sur la rue Duke, entre les rues Brennan et Wellington, qui rendrait impraticable l'accès à ses bâtiments et qui ne permettrait plus l'accès à ses stationnements.

¹⁰ National Complete Streets Coalition (2010) Complete the Streets <http://www.completestreets.org>

2.5 Le transport collectif et le corridor d'autobus Dalhousie

Si l'idée de favoriser le transport collectif est globalement bien perçue, l'option privilégiée par la SHM a suscité de vives réactions. Un nombre restreint d'intervenants appuie la création d'un corridor réservé aux autobus dans la rue Dalhousie. Pour une majorité cependant, cette solution suscite d'importantes préoccupations et de non moins nombreuses inquiétudes.

Quelques organismes se disent en faveur du corridor Dalhousie. Selon l'un d'entre eux, le corridor constitue une amélioration par rapport à la situation actuelle. Toutefois, en attendant de clarifier les coûts reliés au percement d'un tunnel dans le viaduc ferroviaire, il suggère d'utiliser provisoirement la rue Ann.

Pour certains autres organismes et citoyens, la réussite du projet est tributaire d'une meilleure desserte par le transport collectif. Cependant, ils estiment qu'une vision globale du développement des transports et de l'aménagement dans la région métropolitaine doit être développée afin de déterminer les paramètres de circulation sur le futur boulevard, et ce, dans le but d'en diminuer l'achalandage.

Par ailleurs, d'autres organismes encore s'interrogent sur la pertinence du corridor et ils demandent à la SHM de la réexaminer. De plus, ils suggèrent de réévaluer les effets du réaménagement proposé sur l'édifice de la New City Gas, particulièrement en ce qui a trait aux impacts sur sa structure.

Si la solution du corridor Dalhousie a bénéficié de quelques appuis, elle a surtout fait l'objet d'une forte opposition parmi les citoyens et les organismes qui se sont exprimés à ce sujet. Les préoccupations sont de natures diverses. Elles portent principalement sur des considérations liées au patrimoine, à la sécurité, à l'environnement, ainsi qu'aux aspects économiques et à sa pertinence même :

Patrimoine

- les risques majeurs que comporte le percement du tunnel pour l'intégrité et la solidité du bâti patrimonial;

- le risque d'hypothéquer tout projet de revitalisation de la New City Gas et de l'Édifice Rodier;

Sécurité

- la sécurité d'un corridor à deux voies non séparées;
- la visibilité réduite aux intersections, pour les chauffeurs, en raison de la proximité du viaduc ferroviaire;
- l'absence d'une aire d'attente pour les autobus, ce qui peut causer un refoulement sur les rues locales;

Environnement

- l'impact négatif que le corridor aura sur la qualité de vie du voisinage;
- l'appréhension de la pollution que les autobus créent et l'absence de recours à une technologie qui réduirait encore plus les gaz à effet de serre (GES) que l'autobus;

Économie

- la décision de retenir la solution la plus coûteuse de toutes les options présentées;
- les coûts d'entretien du corridor et du tunnel dans le viaduc ferroviaire;

Pertinence du corridor

- l'abstraction du problème de surcapacité du Terminus du centre ville (TCV);
- l'absence de réduction du temps de déplacements des lignes d'autobus locales;
- l'omission de la demande future des résidents et travailleurs du quartier;
- manque de garanties par rapport à l'engagement du CN;
- l'étroitesse du mandat confié à la firme d'ingénierie pour établir le parcours prioritaire et, conséquemment, l'inadéquation de la méthodologie utilisée;
- le caractère quasi permanent d'une solution qui, en 2002, n'avait été approuvée qu'à titre de mesure temporaire;
- la crainte que le corridor ne devienne désuet.

En fonction de ces préoccupations, plusieurs propositions de solutions de rechange ont été avancées concernant le corridor d'autobus Dalhousie. Ces propositions visent essentiellement la modification du parcours des autobus ou le remplacement de ces derniers par d'autres modes de transport collectif.

Ainsi, près d'une dizaine de citoyens et d'organismes souhaitent que les voies réservées aux autobus soient déplacées ailleurs. Un organisme propose, par exemple, une voie d'autobus réversible au centre du corridor Bonaventure. Un citoyen suggère aussi une voie réservée dans le corridor Bonaventure à l'aller et sur la rue Peel au retour. L'idée d'utiliser la rue Peel pour le trajet des autobus est appuyée par un autre intervenant puisque l'implantation du tramway sur cette voie semble hypothétique. D'autres citoyens sont d'avis que c'est sur l'île des Sœurs que les voies dédiées aux autobus devraient débiter. Ils recommandent que le pont Clément soit réservé à l'usage exclusif de ces derniers. Finalement, un organisme suggère d'étudier la circulation mixte des autobus et du tramway sur la rue Peel.

D'autres citoyens et organismes suggèrent de favoriser le recours au tramway. Ils proposent quelques tracés à ce sujet. Plusieurs considèrent qu'il devrait passer par le pont Victoria. Une des pistes avancées est que le tramway utilise le boulevard Taschereau, sur la Rive-Sud, pour ensuite joindre le terminus Chevrier. Un citoyen propose que le tramway circule dans l'axe du boulevard Bonaventure, et ce, jusqu'à l'île des Sœurs en passant au-dessus du bassin Peel. D'autres encore souhaitent que le tramway soit uniquement une solution de rechange, car le système léger sur rail (SLR) serait, selon eux, la solution optimale qu'il faut continuer plus que jamais d'appuyer.

Divers intervenants soutiennent la solution du SLR, bien qu'elle suscite aussi des réserves quant à ses coûts et son calendrier de réalisation. Quelques-uns recommandent que le SLR devienne une priorité immédiate et qu'une gare intermodale soit aménagée au sud du bassin Peel. Un premier tronçon du SLR pourrait être construit entre la nouvelle gare intermodale et la station de métro McGill. Certains estiment qu'il faut amener d'autres paliers de gouvernement à se commettre et qu'en attendant, la meilleure solution serait la mise en service immédiate d'un train de banlieue vers le terminal Chevrier sur la Rive-Sud.

D'autres intervenants encore sont d'avis que le projet de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) d'implanter un SLR sur le pont Champlain serait trop onéreux. Ils recommandent que le service de transport collectif se base sur les possibilités offertes par le tram-train, apte à circuler à la fois sur des voies de tramway au centre-ville et sur le réseau ferroviaire régional. Selon un intervenant, le tram-train pourrait être implanté en complémentarité avec les réseaux ferrés existants ou projetés (tramway) pour relier Lachine et la Rive-Sud au centre-ville.

2.6 L'utilisation des espaces libérés autres que les îlots centraux

Dans l'avant-projet du Quartier Bonaventure, il est question de déplacer deux services municipaux et un parc : 1) la cour de voirie de l'arrondissement de Ville-Marie, 2) la chute à neige Wellington, et 3) le parc à chiens situé au coin des rues Brennan et Duke.

Plusieurs organismes œuvrant dans le secteur du logement ont souligné l'insuffisance de logement social et communautaire dans les arrondissements de Ville Marie et du Sud-Ouest. Ils recommandent de construire préférablement des logements sociaux sur l'îlot de la Commune qui abrite actuellement la cour de voirie. Préalablement à toute intervention, une analyse de la qualité de l'air devrait être réalisée. Ils demandent également que des logements sociaux soient construits sur des terrains plus favorables, en particulier dans le faubourg des Récollets qui fait déjà partie du secteur d'étude.

Par ailleurs, l'arrondissement directement concerné s'est prononcé en faveur de la proposition de la SHM visant à transférer la chute à neige Wellington sur le site de la minoterie d'*Archer Daniels Midland (ADM)*, anciennement *Ogilvie Flour Mills*. Cet appui est cependant conditionnel à l'établissement de règles claires, contraignant les entrepreneurs en déneigement à accéder au site et à la rue Mill par la rue Riverside, et non par la rue Bridge, en heure de pointe. En outre, il s'oppose à l'idée de déménager la chute sur le site des anciens terrains du CN, car ce dernier est appelé à se redévelopper pour d'autres fonctions. Un organisme s'oppose, quant à lui, au déménagement du parc à chiens situé au coin des rues Duke et Brennan.

2.7 La qualité du cadre de vie proposé

La SHM prévoit la création d'un quartier habité et vivant sur les îlots centraux, situés dans l'espace dégagé entre les nouvelles artères Nazareth et Duke. Plusieurs intervenants se demandent toutefois s'il s'agit d'une proposition viable. En effet, d'après certains organismes, la reconstruction du lien routier aggravera les problèmes de bruit. Des citoyens se préoccupent aussi de la qualité de l'air pour les futurs résidents et la population du secteur. Selon ces intervenants, les conditions ne seront pas propices au développement d'un milieu de vie de qualité dans ces îlots centraux.

Le souci d'un environnement sain pour les résidents actuels et les futurs résidents du voisinage se traduit par diverses recommandations. Ainsi, quelques organismes demandent que des études sur le climat sonore et la qualité de l'air soient réalisées à l'échelle du site et du quartier Griffintown, le tout formant un secteur d'étude élargi. Ils recommandent la mise en œuvre de mesures d'atténuation architecturales adéquates, afin de minimiser les effets négatifs de la circulation sur la qualité de l'air et le climat sonore dans les résidences.

D'autres organismes recommandent un verdissement accru du site – sols, murs et toits, ainsi que l'implantation d'un « corridor de fraîcheur » dans l'axe de la rue Ottawa qui fait déjà l'objet d'un projet de corridor culturel. Selon eux, ces mesures axées sur le développement durable seraient garantes d'une revitalisation urbaine de qualité.

2.8 La faisabilité financière et la mise en œuvre du projet

Les avis sur la rentabilité financière du projet sont mitigés. Si quelques organismes soulignent que le réaménagement attirera de nouveaux investisseurs, le projet dans sa forme actuelle rend sceptique bon nombre d'intervenants quant aux retombées financières prévues.

Pour plusieurs intervenants, le développement immobilier est loin d'être assuré, car l'horizon de rentabilité de 10 ans est trop court. Ils se préoccupent des choix d'aménagement qui n'auraient été pris, selon eux, que pour respecter cet échéancier. D'autres intervenants demandent que l'étude de faisabilité soit mise à jour en tenant compte des superficies de terrains disponibles dans le quartier Griffintown puisque le projet de la compagnie Devimco a été largement modifié à la baisse. D'autres organismes et certains citoyens constatent que les espaces libérés risquent de concurrencer l'offre actuelle de lots vacants en attente de développement. Ainsi, ils proposent plutôt de prévoir un échéancier de rentabilisation plus étalé et d'envisager un ensemble paysagé pour les îlots centraux en attendant leur vente et la construction d'immeubles.

De son côté, un organisme, bien que favorable au projet, insiste sur la nécessité de vérifier la robustesse des prévisions financières et s'inquiète de l'absence de promoteurs prêts à s'engager.

Certains organismes formulent des recommandations propres au logement social et communautaire. Ils demandent d'établir le plus tôt possible un dialogue avec les acteurs concernés des deux arrondissements. Ils demandent aussi la mise sur pied d'un comité-conseil impliquant la participation de la société civile pour l'élaboration d'un plan d'ensemble avant la mise en œuvre du projet. Selon eux, ce comité-conseil serait également associé à la phase de réalisation.

2.9 La gestion du chantier

Les quelques avis exprimés sur la gestion du chantier font état des inquiétudes des résidents et de deux commerces établis dans le secteur. Ayant subi par le passé des désagréments lors de travaux menés par la Ville, l'une d'entre elles, une entreprise d'entreposage, demande que l'accès à ses édifices soit préservé pendant la durée du chantier. L'autre, une garderie, s'inquiète de la perte d'un débarcadère sécuritaire pour le transport des enfants par leurs parents.

De plus, des participants se préoccupent des effets de la multiplication des chantiers de construction à grande échelle sur l'île. Ils souhaitent qu'une réflexion sur les répercussions de ces grands projets soit amorcée et que des mesures soient mises en place afin de minimiser les inconvénients pour les résidents du Vieux-Montréal. Finalement, un organisme de santé publique suggère d'adopter des mesures d'atténuation en vue d'assurer une bonne qualité de l'air pendant la durée des travaux. Il demande aussi de prévoir un guichet téléphonique pour recevoir les préoccupations et plaintes des citoyens au cours des diverses phases du projet.

3 Les constatations et l'analyse de la commission

L'avant-projet détaillé du réaménagement de l'autoroute Bonaventure (phase 1) a reçu un accueil partagé au cours de la consultation. Si les onze objectifs déclarés de la Société du Havre de Montréal (SHM) en matière d'aménagement¹¹ et de transport¹² ont été perçus favorablement par à peu près tous les participants, il n'en est pas allé de même de leur traduction en éléments concrets dans la proposition de réaménagement avancée par la Société. Plusieurs éléments fondamentaux de cette proposition ont été critiqués par un grand nombre de participants et d'organismes. Ces derniers demandent d'ailleurs une réorientation importante de ces éléments avant de considérer acceptable l'avant-projet de la Société.

Les principales critiques ont porté sur le concept retenu d'entrée de ville, la forme urbaine proposée, les usages réservés au nouveau boulevard, la pertinence du corridor d'autobus Dalhousie avec ses impacts sur la vie et le patrimoine du milieu, l'utilisation des terrains libérés, le degré de retissage urbain envisagé, la réutilisation projetée du bâtiment-pont ou, si l'on préfère, du viaduc du CN et la qualité du cadre de vie proposé. La commission passera tous ces éléments en revue et tentera à chaque fois de dégager des pistes de décision.

Par ailleurs, la commission a également recueilli des propos qui lui semblent tenir davantage de considérations préalables. Ces considérations ont porté sur la nature du mandat confié à la SHM, le contenu de la consultation, de même que sur un ensemble de contraintes de départ ayant orienté le concept d'aménagement à développer.

¹¹ Concevoir une entrée de ville prestigieuse, distinctive et créative qui constituera un lien manifeste entre le centre-ville et le bassin Peel; reconstruire le tissu urbain du secteur; améliorer la qualité et la sécurité de la circulation piétonnière; offrir des espaces publics de grande qualité, sécuritaires et conviviaux pour les utilisateurs; favoriser un développement immobilier vigoureux et écologique.

¹² Maximiser le nombre de déplacements (nombre de personnes) dans l'axe pour assurer l'efficacité de desserte actuelle et future du centre-ville et des secteurs limitrophes (faubourg des Récollets et Griffintown); favoriser le transport collectif comme mode privilégié de déplacement de personnes en lui assurant une préséance sur la circulation automobile; diminuer le transit régional entre l'autoroute Ville-Marie (A-720) et le pont Champlain; réduire l'utilisation de l'automobile au centre-ville et dans sa périphérie; assurer la fonctionnalité et la sécurité du réseau local élargi et le raccordement adéquat de l'autoroute au réseau local; favoriser les modes actifs en proposant une géométrie des rues et des trottoirs et une exploitation du réseau qui garantissent la sécurité des cyclistes et des piétons.

La commission se penchera d'abord sur ces considérations pour ensuite aborder le contexte général du projet et l'examen proprement dit de ce dernier.

3.1 Un cadre contraignant

3.1.1 La nature du mandat confié à la SHM

Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure interpelle au premier chef la question du transport collectif à l'échelle métropolitaine. Dans ce contexte, l'entrée de ville Bonaventure constitue l'interface entre un équipement de transport collectif de gabarit métropolitain et une trame urbaine d'échelle locale dans laquelle il doit s'insérer. Le corridor Bonaventure existant agit bien ici comme une « transition obligée » nécessaire à l'harmonisation, toujours délicate, d'échelles urbaines différentes, et ce, aussi bien au plan conceptuel qu'en termes d'interventions concrètes.

Or, le Quartier Bonaventure est présenté et ainsi soumis à la consultation publique, comme un projet de réaménagement urbain d'échelle locale et doté d'un caractère convivial. Il est présenté comme capable de restructurer un secteur peu invitant en raison, notamment, de la présence d'un tronçon autoroutier surélevé, perçu comme désuet par rapport à une vision d'avenir de ce que devraient être les nouvelles entrées de ville.

La commission comprend qu'ainsi présenté, le projet relègue au second rang la dimension transport dont la composante transport collectif est fondamentale. Or, il s'agit bien d'un projet de réaménagement urbain issu de la reconfiguration d'un axe routier vital en matière de transport collectif à l'échelle métropolitaine. Cette ambiguïté de la perspective, partagée par de nombreux participants, biaise le regard porté sur le projet de Quartier Bonaventure en ne le percevant que comme un projet d'échelle locale plutôt que métropolitaine. La commission tentera de rétablir le regard porté sur le projet dans son examen de ce dernier.

3.1.2 Un contenu de consultation singulier

3.1.2.1 Une absence d'encadrement réglementaire ou autre

L'avant-projet de réaménagement n'est accompagné d'aucune forme d'encadrement réglementaire ou autre par la Ville. D'après la réponse donnée par Ville à des questions à ce sujet lors des séances publiques, l'avant-projet doit être considéré comme une vision. L'encadrement réglementaire viendra plus tard et s'appliquera aux projets immobiliers que des promoteurs voudront réaliser sur les terrains libérés par le démantèlement de l'autoroute. De plus, une vision d'ensemble couvrant un secteur plus étendu que celui considéré dans l'avant-projet pourra être complétée dans le cadre de la révision prochaine du plan d'urbanisme.

Au cours de la consultation, cette absence d'encadrement de l'avant-projet a été perçue par des participants de deux façons. D'une part, comme une absence d'obligations à respecter par le promoteur, une corporation non municipale, qui pourrait procéder comme bon lui semble, une fois la consultation publique complétée et le feu vert obtenu de la Ville. D'autre part, comme un refus de se doter d'un plan d'ensemble qui permettrait pourtant d'inscrire plus adéquatement l'avant-projet dans un contexte urbain en changement et possiblement porteur d'incidences sur l'ensemble du projet.

La commission est sensible à ces préoccupations, sans pour autant douter des intentions de la Société du Havre dont elle reconnaît le mérite de soumettre volontairement son projet au processus de consultation publique. Elle croit tout de même sage de prévoir un outil municipal approprié pour encadrer la transformation du grand secteur touché par la première phase du réaménagement de l'autoroute. Pour sa propre démarche, la commission considérera comme secteur d'analyse, au minimum, le territoire englobant le faubourg des Récollets et la portion de Griffintown située au sud de la rue Saint-Jacques, à l'ouest de la rue Dalhousie, et ce, jusqu'à la rue de la Montagne.

3.1.2.2 Une consultation limitée à une seule phase d'un projet majeur

Le mandat de consultation publique confié par le comité exécutif de la Ville se limitait à la première phase du réaménagement de l'autoroute qui en compte trois. Au cours de la consultation, un nombre important d'intervenants, soucieux de trouver des solutions de rechange à celles avancées par la SHM, plus particulièrement en matière de transport, ont préféré traiter de l'axe Bonaventure dans sa totalité. Des propositions ont ainsi porté aussi bien sur le pont Victoria que sur le pont Champlain ou encore l'aménagement d'une voie réservée aux autobus au centre de l'autoroute, en amont du secteur d'intervention.

Dans ce même souci de prendre en compte les trois phases, des préoccupations ont également été exprimées sur l'effet déterminant de la nature de la solution choisie pour franchir le bassin Peel, lors de la deuxième phase, sur l'entrée de ville. L'impact d'un tunnel différera de celui d'un pont. Des préoccupations ont aussi été formulées à l'égard de ce qui a été perçu comme une recherche à tout prix de la rentabilité financière sur une seule phase plutôt que sur les trois phases. De l'avis de certains, il s'agirait là d'un carcan financier qui impose des choix discutables dans les aménagements proposés dans la première phase. De façon plus générale, la première phase du réaménagement apparaît, aux yeux de plusieurs intervenants, comme surdéterminant l'ensemble du réaménagement de l'autoroute, fermant ainsi des options jugées potentiellement prometteuses, surtout en matière de transport collectif.

La commission comprend le choix fait par un nombre important d'intervenants d'aborder le réaménagement de l'autoroute dans sa totalité. Elle constate elle-même que l'avant-projet détaillé dépend et, en même temps, dispose d'enjeux dont l'échelle dépasse ses secteurs d'étude et d'intervention. Les choix faits dans la première phase risquent sans doute de restreindre ou d'influencer les choix disponibles des deux phases ultérieures. Au-delà de l'accent mis sur la notion de Quartier Bonaventure dans les présentations de la SHM, il s'agit avant tout de la transformation d'un axe de transport interrives majeur avec les mille et une interactions complexes que cela présuppose sur toute sa longueur, entre autres, en matière d'équilibre entre les différents modes de transport. De l'avis de la commission, il aurait été sans doute préférable de mener une consultation préalable sur la vision d'ensemble proposée par la SHM pour le réaménagement du havre de

Montréal et de l'autoroute Bonaventure, avant de traiter de l'avant-projet détaillé de la phase 1 de ce réaménagement.

3.1.2.3 Une pièce manquante : Griffintown

La phase 1 du projet de réaménagement propose un retissage important du tissu urbain entre le faubourg des Récollets et Griffintown, mais sans trop faire cas cependant de ce dernier secteur. La réalisation du projet Griffintown du promoteur Devimco semble avoir été considérée comme acquise, dès les phases initiales de la conception du Quartier Bonaventure. Aussi tard qu'à la fin novembre 2008, le projet Devimco, considérablement réduit depuis, était encore analysé comme un facteur de succès pour les futurs espaces à bureaux du Quartier Bonaventure, par son apport à la fois d'une masse critique de résidents et d'une destination commerciale métropolitaine. Cela explique peut-être pourquoi la limite ouest du secteur d'étude de l'avant-projet détaillé de la phase 1 demeure la rue Dalhousie. De plus, contrairement au faubourg des Récollets qui fait l'objet d'une intention de consolidation dans la démarche de la SHM, aucune préoccupation équivalente n'est clairement esquissée à l'égard de Griffintown.

Au cours de la consultation, cet état de fait a été interprété, par un nombre important de participants, comme une volonté malheureuse de ne pas prendre en compte les besoins de Griffintown et de ses résidents. Les participants individuels et les organismes provenant de ce secteur se sont dits interpellés par l'ensemble de la phase 1, même si pour beaucoup, le corridor Dalhousie était au cœur de leurs inquiétudes.

La commission n'a reçu aucune explication sur l'exclusion du secteur d'étude de la zone immédiatement à l'ouest de la rue Dalhousie. Elle a noté cependant les assurances données par la SHM, au cours de l'audience, sur l'extension à cette zone de certaines études d'impact à venir. Elle reviendra à ce sujet dans des parties ultérieures de ce chapitre.

3.1.2.4 Plusieurs échelles et plus d'un horizon temporel

Même s'il s'inscrit dans une vision d'ensemble du territoire traversé par l'autoroute Bonaventure, le concept de la phase 1 du réaménagement de cette autoroute a été illustré comme un projet de quartier, d'ailleurs nommé Quartier Bonaventure. La

dimension métropolitaine pourtant inextricablement liée à un axe de communication régional a été reléguée au corridor Dalhousie, une composante dérangement pour le milieu et perçue davantage comme parallèle au projet que véritablement imbriquée à ce dernier. Les échanges, en cours d'audience, ont eu ainsi tendance à se cristalliser autour de préoccupations visant à souligner l'intrusion d'un équipement métropolitain de transport collectif dans une trame résidentielle résolument d'échelle locale.

Du point de vue de la commission, ce projet de réaménagement dans sa totalité représente pourtant l'essence même d'un projet à rayonnement étendu. Il affecte à la fois ses secteurs périphériques, un segment important de l'agglomération montréalaise et toute la couronne sud de la région métropolitaine. En même temps, il est tributaire à son tour de ces éléments du territoire qui marqueront la façon même dont il s'insérera dans son milieu. Il se situe donc à plusieurs échelles et il en va de même de sa phase 1. Dans ce contexte, la commission évalue qu'il serait téméraire de vouloir disposer de tous les arbitrages du projet à l'aune d'une seule échelle à la fois.

Par ailleurs, le projet est aussi en interaction avec plusieurs autres grands projets du domaine du transport. Certains de ces derniers peuvent influencer de façon marquante la configuration et la fonctionnalité du boulevard proposé. La commission réfère ici à des projets comme celui de la réfection du pont Champlain qui mènerait à de nouvelles possibilités en transport en commun, l'élargissement à trois voies du tronçon de l'A-15 entre la rue Wellington et le boulevard de La Vérendrye qui offrirait un itinéraire alternatif intéressant vers l'est de la ville, la réfection de l'échangeur Turcot, le système léger sur rail (SLR) de la Rive-Sud ou l'extension du métro sur la Rive-Sud. Tous ces éléments ont été évoqués lors des séances publiques. La commission constate cependant que ces projets ont des horizons temporels soit différents, soit carrément indéterminés. La commission se demande si cet état de fait est suffisant pour ne justifier que le recours aux moyens existants, soit essentiellement les autobus, en matière de transport collectif dans l'avant-projet de réaménagement. Elle tentera d'explorer cette question plus loin dans le texte.

En référence à l'ensemble des considérations préalables regroupées dans cette première partie de ce chapitre, la commission croit que la Ville de Montréal ne peut faire l'économie d'une réflexion sur les éléments suivants :

- le transport à l'échelle métropolitaine;
- le passage d'une échelle métropolitaine à une échelle locale;
- le type d'aménagement urbain capable de réconcilier différentes échelles d'intervention.

Recommandation 1

La commission recommande à la Ville, en présence de projets de réaménagement d'une entrée de ville de nature métropolitaine, de considérer un territoire d'étude suffisamment grand pour inclure toutes les variables en interaction directe avec le projet, qu'il s'agisse de transport, d'échelles d'interventions ou de type d'aménagement urbain.

Ainsi, dans le cadre du projet en consultation, elle recommande, à cette étape-ci, d'inclure au secteur d'étude le territoire situé à l'ouest de la rue Dalhousie, et ce, jusqu'à la rue de la Montagne (ci-après nommé le « territoire élargi »).

3.2 Le contexte général du projet

L'analyse de la commission se divise en deux grandes sections. Cette première section traitera du contexte général du projet, en considérant sa pertinence et en le situant ensuite dans la dynamique du développement urbain du secteur, dans la conjoncture de l'immobilier, dans le contexte historique et patrimonial de son milieu d'insertion et finalement dans la problématique du transport collectif.

3.2.1 La pertinence du projet

Selon la plupart des opinions entendues lors de l'audience, le réaménagement de l'autoroute Bonaventure est d'une grande pertinence pour l'avenir de la région métropolitaine de Montréal. La commission partage ces opinions et considère que la mise en œuvre de cet important projet pourrait représenter une contribution exceptionnelle :

- au rayonnement de l'identité de Montréal au plan international et à la mise en valeur des attributs qui lui sont propres aux points de vue géographique, historique, urbanistique, socioculturel et économique;
- au développement socioculturel et économique de la grande région métropolitaine;
- au développement immobilier du centre-ville et de son activité socioéconomique de même que culturelle, en complémentarité avec les besoins identifiés dans le marché et l'offre des projets en cours;
- à la revitalisation et au réaménagement urbain des quartiers limitrophes, notamment le Vieux-Montréal, le faubourg des Récollets et Griffintown, au rappel de leur histoire et à la mise en valeur des composantes significatives de leur patrimoine;
- au réaménagement de la portion ouest du havre de Montréal, à la revitalisation de ses activités récréotouristiques et à la mise en valeur du canal de Lachine et des berges du Saint-Laurent;
- au développement durable de l'ensemble de ces secteurs;
- à la mise en valeur du caractère unique de l'entrée sud-ouest de Montréal, de son parcours exceptionnel depuis la Rive-Sud, des ponts Champlain et Victoria jusqu'à la rue Saint-Jacques, et des perspectives scéniques que ce parcours offre sur les composantes significatives du paysage urbain : le fleuve, la montagne, la partie sud-ouest du havre, le canal de Lachine, le Vieux-Port, le Vieux-Montréal et la silhouette du centre-ville;
- à la transformation de l'autoroute en boulevard d'entrée de ville, en priorisant le transfert du mode automobile privée aux modes de transport collectif et actif, tant à l'échelle métropolitaine que locale;

- à la réunification de Griffintown et du faubourg des Récollets par le retissage de la trame des rues et du tissu bâti d'est en ouest, rompus tous les deux par l'implantation de l'autoroute en 1967.

Lors de cette même audience, plusieurs intervenants ont toutefois exprimé un ensemble d'inquiétudes et de sérieuses réserves à l'égard des aspects suivants :

- l'absence d'une véritable concertation dans la démarche de la SHM au cours de l'élaboration de l'avant-projet, la concertation s'étant résumée, d'après eux, à des séances d'information;
- le peu d'attention apportée à l'histoire du lieu et aux composantes d'intérêt patrimonial du secteur dans lequel s'insère la phase 1 du projet, notamment du côté du quartier Griffintown;
- l'encadrement insuffisant du projet dans la dynamique de revitalisation du secteur, de son réaménagement urbain et de son potentiel de développement immobilier;
- le concept de transformation de l'autoroute en boulevard d'entrée de ville, tel que proposé, notamment sa forme urbaine, l'utilisation des terrains libérés, la place faite à la circulation véhiculaire ainsi qu'au transport collectif et actif, le choix du corridor d'autobus Dalhousie, la réutilisation du viaduc ferroviaire du CN et les impacts du projet sur la qualité du cadre de vie;
- l'importante part d'inconnu dans la mise en œuvre du projet à long terme : les séquences de développement, la mise en marché, l'encadrement réglementaire, les aménagements temporaires, les retombées et les effets d'entraînement sur le milieu.

Tout en demeurant convaincue de la pertinence du projet de réaménagement de l'ensemble l'autoroute Bonaventure, la commission estime que les préoccupations exprimées par les intervenants méritent considération et réponse. Elle est donc d'avis que ces préoccupations, qui sont autant d'enjeux, devront être prises en compte dans la prochaine étape de développement du projet. Cette dernière devrait permettre de s'assurer d'une meilleure insertion du projet dans le milieu, en considérant l'ensemble des composantes contextuelles de Montréal et des quartiers limitrophes. L'analyse détaillée qui suit débouche sur un ensemble de recommandations à cet égard.

3.2.2 Le projet dans la dynamique du développement urbain du secteur

L'avant-projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure comprend la démolition d'un premier tronçon, situé entre les rues Brennan et Saint-Jacques, l'aménagement au niveau du sol d'un boulevard d'entrée de ville comportant des îlots centraux dédiés à un développement mixte, et l'implantation d'un corridor réservé exclusivement aux autobus, à l'extérieur du nouveau boulevard projeté, soit dans la rue Dalhousie.

Cet important projet s'inscrit dans un large territoire en voie de transformation et chevauche les arrondissements Ville-Marie et Sud-Ouest. Le potentiel de développement et les projets en cours dans ce territoire doivent être pris en considération.

Du côté nord, le centre-ville, toujours en développement, compte plusieurs projets mixtes en construction ou à l'étude ainsi que bon nombre de terrains vacants. Ces projets ont pour caractéristique commune de favoriser la densification et la mixité des activités. Des côtés est et ouest, les quartiers faubourg des Récollets et Griffintown sont en voie de revitalisation et de restructuration. Tous les deux jouissent d'un très bon potentiel de redéveloppement. Ils sont en mesure de répondre à des besoins de commerces de proximité, d'équipements collectifs et de typologies résidentielles variées avantageant la mixité sociale et l'inclusion de logements abordables et communautaires.

Dans Griffintown, la croissance remarquable du campus de l'École de technologie supérieure (ÉTS), le succès de l'ensemble résidentiel Lowney en voie d'achèvement et le projet Devimco, même considérablement réduit, méritent aussi d'être pris en considération.

Le canal de Lachine et la portion ouest du havre de Montréal, en voie de requalification et de réaménagement, présentent aussi un très bon potentiel en vue de l'implantation d'équipements collectifs à vocation récréotouristique ou culturelle et de la mise en valeur des berges du fleuve Saint-Laurent.

Plusieurs politiques et stratégies d'aménagement de la Ville convergent ainsi vers la revitalisation et la restructuration de l'ensemble du secteur. Parmi celles-ci, il est important de citer les grandes orientations du plan d'urbanisme s'appliquant aux arrondissements Sud-Ouest et Ville-Marie ainsi qu'aux secteurs de planification détaillée de Griffintown et du canal de Lachine, le Programme particulier d'urbanisme du secteur Peel-Wellington, la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels, la réglementation en matière d'interventions sur des immeubles et dans des secteurs d'intérêt patrimonial et les orientations du Plan de transport de Montréal.

Lors des audiences, plusieurs intervenants ont souligné le caractère prestigieux du projet d'entrée de ville, sa capacité de mise en valeur de l'identité de Montréal et son potentiel structurant pour le secteur et au-delà.

Toutefois, certains des participants ont fait aussi des mises en garde concernant la rentabilité à long terme d'un projet perçu comme ambitieux. Ils étaient préoccupés par le fait que le projet ne tenait pas suffisamment compte de la demande dans le marché immobilier montréalais, de l'offre concurrente d'autres projets en développement, dont certains encore en veilleuse du fait de la faiblesse de cette demande, et du risque de compétition représenté par plusieurs terrains vacants dans le secteur.

D'autres se sont dits en désaccord avec la décision de la Ville de restreindre le mandat accordé à la SHM, dans un souci de rentabilisation financière, en lui fixant comme objectif de consacrer les terrains municipaux libérés par le réaménagement surtout à des fins de développement immobilier.

La grande majorité des groupes sociaux et citoyens de Griffintown se sont dit lésés de n'avoir pas été consultés adéquatement sur l'implantation du corridor d'autobus Dalhousie qui, à leurs yeux, ne génère que des impacts négatifs sur la qualité de vie et la mise en valeur du patrimoine de leur quartier. Plusieurs d'entre eux ont vigoureusement souligné la nécessité d'inclure une plus forte proportion de logements abordables et sociaux, notamment familiaux, que celle prescrite dans la stratégie municipale. Ils souhaitaient voir reconnaître la nécessité de compenser le déficit

accumulé en matière de logement social et de favoriser davantage la mixité sociale. Les organismes sociaux de Ville-Marie sont allés dans le même sens.

Enfin, pour plusieurs participants, le concept de réaménagement de la phase 1 du projet se doit d'être étudié dans un contexte beaucoup plus large. Ils considèrent important de mieux prendre en compte les trois phases du réaménagement de l'autoroute, le potentiel et les orientations relatives à la requalification et à la consolidation de Griffintown et du faubourg des Récollets ainsi que les stratégies et politiques de la Ville en matière de logement abordable et social, et de transport.

La commission est sensible aux opinions recueillies sur tout ce qui concerne les impacts et les retombées du projet de réaménagement susceptibles de se répercuter dans la dynamique du développement urbain du milieu d'insertion, et ce, à tous égards. Aussi, considère-t-elle que la poursuite des études de cet important projet se doit d'être encadrée dans une démarche plus large et plus structurée. Cette démarche élargie devrait s'initier par un processus de concertation permettant de resituer l'avant-projet dans une vision plus large des enjeux que suscite son insertion dans un important secteur en mutation. Cette démarche pourrait aussi permettre le passage de l'étape d'un avant-projet à l'étape d'un possible Programme particulier d'urbanisme (PPU), ce dernier devenant partie intégrante du plan d'urbanisme mis à jour.

Recommandation 2

La commission recommande à la Ville de Montréal d'entreprendre un processus de concertation interne avec les deux arrondissements concernés pour resituer le projet de transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard d'entrée de ville, dans une vision plus large des enjeux que suscitent le développement du centre-ville ainsi que la revitalisation et la consolidation des quartiers limitrophes.

La commission recommande également d'entreprendre un processus de concertation externe auprès des différents organismes et groupes de citoyens actifs dans le milieu d'insertion. Ce processus viserait à s'assurer que l'aménagement et le développement proposés contribuent à maximiser les retombées et à minimiser les impacts du projet dans le milieu d'insertion.

3.2.3 Le projet dans le contexte immobilier

3.2.3.1 Le scénario financier

La SHM mentionne qu'une analyse financière de la Ville de Montréal confirme la rentabilité du projet proposé, cette rentabilité étant atteinte si au moins 65 % des projets immobiliers planifiés se réalisent dans un délai de 10 ans. Cette conclusion serait dans la continuité des études de faisabilité antérieures de la SHM.

Dans ses calculs de rentabilité, la SHM ne considère que les retombées dans son secteur d'études, celui-ci excluant le secteur s'étendant à l'ouest de la rue Dalhousie, et ce, jusqu'à la rue de la Montagne.

Au cours de l'audience, des interrogations ont porté sur les scénarios financiers de la SHM ainsi que sur l'absence de promoteurs sur les rangs. Une vérification serrée de ces scénarios a été demandée, notamment celle de l'échéancier prévisible du développement des terrains municipaux qui seraient vendus.

Quelques intervenants, informés de l'absence à ce jour d'un promoteur intéressé, anticipent une très longue période pendant laquelle les îlots planifiés pourraient demeurer vacants. Ils suggèrent à cet égard de prévoir un aménagement paysager soigné pour cette période intérimaire.

Certains d'entre eux déplorent le fait que ces îlots s'ajouteront à l'inventaire déjà excédentaire de terrains prêts à du développement de type centre-ville.¹³ Ils soulignent que plusieurs autres promoteurs ont déjà des projets prêts à démarrer, c'est-à-dire en attente d'une demande d'espaces de bureaux à un loyer suffisamment élevé pour en justifier les coûts de construction.

En outre, un bon nombre de participants mettent en doute l'attractivité et la convivialité des milieux de vie et de travail dans les îlots.

¹³ Voir à ce sujet l'illustration 3 et l'étude indexée sous le numéro 3.4.3 dans la liste de documentation.

Quelques intervenants ont signalé que les coûts indiqués leur semblaient partiels. D'après ces derniers, si les coûts comptabilisés correspondent directement à ceux associés au projet à l'intérieur du territoire d'intervention, d'autres devraient en effet être adjoints de manière à disposer du portrait complet de l'ensemble des coûts liés au réaménagement de l'autoroute. Ainsi en serait-il, par exemple, des coûts défrayés par d'autres intervenants (le déménagement du poste de police ou de la cour de voirie) ou encore de coûts prévisibles à plus long terme (le stationnement souterrain ou la gare intermodale).

Plusieurs anticipent un effet néfaste du corridor d'autobus sur le développement du territoire situé à l'ouest de la rue Dalhousie et sur la valeur des propriétés résidentielles. Un organisme suggère même une indemnisation des résidents voisins du corridor.

Enfin, un intervenant mentionne qu'on demande trop au projet en matière de développement immobilier et pas assez en termes d'urbanisme.

De l'avis de la commission, le scénario financier du projet mériterait d'être révisé, notamment à la lumière de :

- la réduction considérable des effets d'entraînement escomptés du projet Griffintown (Devimco) substantiellement réduit;
- la validation des coûts de percement du tunnel Dalhousie et de frais afférents éventuels, une fois la méthode de construction retenue et l'évaluation des impacts sur le bâtiment New City Gas faite;
- l'estimation plus serrée de la valeur marchande des terrains libérés, de l'échéancier de leur revente et de leur construction en tenant compte, entre autres, de l'existence d'un surplus de terrains disponibles à proximité ou au centre-ville et qui posséderaient un « potentiel de développement supérieur », des prémisses des études de faisabilité à l'effet que les terrains municipaux seraient vendus « prêts au développement et libres de toute contamination », ou bien encore des nouvelles tendances dans les critères de choix de localisation par les entreprises de l'économie du savoir.

Cette révision devrait aussi permettre d'évaluer la perte potentielle de revenus de taxes foncières générés par un possible ralentissement de la construction résidentielle à l'ouest de la rue Dalhousie, du fait du corridor d'autobus proposé.

Il serait d'ailleurs souhaitable d'examiner, à ce titre, les avantages comparés d'une approche plutôt axée sur le développement d'une image de marque pour faciliter, accélérer et orienter la revitalisation du secteur situé à l'ouest de la rue Dalhousie. Cette image de marque procéderait de la même logique que celle du Vieux-Montréal, mais serait fondée sur une mise en valeur du patrimoine matériel et immatériel de cette partie du territoire d'abord comme haut lieu de l'industrialisation du continent. Les retombées pourraient ainsi déborder les abords immédiats du projet.

3.2.3.2 La rentabilité du projet

Les revenus escomptés du projet apparaissent comme incertains à plusieurs intervenants. Peu d'entre eux ont cependant entrepris une estimation plus serrée de ces revenus. De son côté, la commission préfère aborder cette question de rentabilité du projet plutôt sous l'angle de l'appréciation de revenus sûrs par rapport à des revenus incertains. Il conviendrait donc de se pencher d'avantage sur le potentiel du projet à contribuer au développement dans les environs plutôt que de le concurrencer. C'est à cette lumière qu'il faudrait juger des facteurs de succès de ce projet. Il a déjà été mentionné dans ce rapport que Griffintown était la pièce manquante dans la démarche de la SHM. Une des conséquences de ce fait est que les calculs de rentabilité de la SHM sont silencieux sur toute la zone qui s'étend du secteur situé à l'ouest de la rue Dalhousie jusqu'à la rue de la Montagne, et cela, même si un des objectifs majeurs du projet est de retisser le tissu urbain entre le faubourg des Récollets et Griffintown.

Or, en élargissant vers l'ouest, tel qu'indiqué ci-devant, la zone d'étude des impacts économiques du projet, la SHM pourrait peut-être obtenir un meilleur rendement sans même la vente des îlots. Il serait donc opportun de vérifier si les contraintes et les choix découlant d'un scénario de vente des îlots centraux, par opposition à un projet modifié qui exclurait l'aménagement de tels îlots, sont justifiés par les rentrées financières estimées, surtout en tenant compte du niveau de risque associé à ces dernières.

De l'avis de la commission, un boulevard d'entrée de ville aménagé de façon conviviale, abondamment paysagé et esthétiquement remarquable, deviendrait un générateur de développement immobilier pour un secteur plus vaste que celui circonscrit à l'heure actuelle à ses abords immédiats.

En revanche, le corridor exclusif d'autobus risque d'affecter fortement le potentiel de développement résidentiel ou autre dans le secteur situé à l'ouest de la rue Dalhousie. Cela pourrait se traduire par une perte de retombées fiscales. Cette perte est d'autant plus probable que ce potentiel se concrétise déjà avec l'ensemble Lowney, un produit de la dynamique du marché immobilier, ou bien encore avec l'ÉTS, un produit de la dynamique institutionnelle. L'ÉTS est reconnue comme un véritable moteur de développement du quartier, autant par ses activités propres que par les entreprises créées à son initiative ou avec son appui. Grâce à son action, un véritable pôle du savoir et de l'innovation est en émergence. Ce pôle est appelé à faire naturellement pendant à celui de la Cité Multimédia.

Comme mentionné plus haut, toute la revitalisation du quartier Griffintown pourrait s'inscrire dans une optique similaire à celle du Vieux-Montréal et de ses abords à l'ouest (Cité Multimédia et faubourg des Récollets) où l'ancien et le nouveau créent une synergie intéressante, tout autant qu'une image de marque forte et attractive.

À l'inverse, le développement des îlots centraux envisagé par la SHM apparaît comme plus incertain, compte tenu principalement du surplus déjà mentionné de terrains disponibles dans les zones avoisinantes ou dans le centre-ville et des contraintes découlant de l'emplacement des îlots.

La commission s'interroge aussi sur ce qui lui paraît être une période d'amortissement relativement courte pour un projet de l'envergure de la première phase du réaménagement de l'autoroute.

Recommandation 3

La commission recommande de revoir la rentabilité du projet en estimant cette dernière à partir du territoire élargi. Ce réexamen devrait considérer le potentiel de terrains constructibles non seulement pour des immeubles résidentiels s'inscrivant dans le sillage de l'ensemble Lowney, mais aussi pour des usages de bureaux, de commerce de détail ainsi que de recherche et de développement en continuité du campus de l'ÉTS. Ce nouvel ensemble pourrait constituer, à terme, un pendant à la Cité Multimédia.

La commission recommande également de déterminer une période d'amortissement plus appropriée à la nature des immobilisations envisagées et ajustée à l'horizon de réalisation de l'ensemble du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure qui comporte trois phases.

3.2.4 Le projet dans le contexte historique et patrimonial du secteur

3.2.4.1 Le contexte historique

Cette section se veut un rappel succinct des temps forts de l'histoire du lieu. Ceux-ci constituent en effet des marqueurs susceptibles d'accentuer le « génie du lieu » au cœur même du projet Bonaventure, selon les dires de la SHM. Les principales étapes de développement du secteur sont ici relatées sur la base d'un document déposé par la SHM.

Le XVIII^e siècle est marqué par le parachèvement, en 1731, de la ville fortifiée entre le ruisseau Saint-Martin (actuelle rue Saint-Antoine) au nord et la rivière Saint-Pierre (actuelles rues Saint-Paul et William) au sud. Le développement du faubourg des Récollets s'amorce entre les deux cours d'eau, à partir de la porte du même nom. L'hôpital des frères Charron, construit sur la Pointe-à-Callière et le chemin de Lachine (actuelle rue Wellington), annonce l'amorce du développement de Griffintown, au sud de la rivière Saint-Pierre.

Au cours de la première moitié du XIX^e siècle, soit entre 1801 et 1817, les fortifications sont démolies. Le faubourg des Récollets se développe sur une trame de rue est-ouest, le Petit Séminaire de Montréal est construit au nord de la rivière Saint-Pierre et un vaste marché au foin est aménagé sur l'emplacement du square Victoria. L'implantation de la trame actuelle des rues nord-sud amorce le lotissement de la portion est de Griffintown. Entre 1821 et 1825, le canal de Lachine est creusé.

La seconde moitié du XIX^e siècle, plus précisément à partir de 1846, voit se développer la première zone industrielle d'importance à Montréal, au fur et à mesure que se perce le canal de Lachine. Les habitations d'ouvriers y côtoient les bâtiments industriels. C'est à cette époque que se déploie la trame actuelle des rues et des espaces publics, tels le square Victoria, la Place d'Youville, le Carré Chaboillez et l'ancien Hay Market dans Griffintown.

Le XX^e siècle est, quant à lui, marqué par les premières ruptures d'une trame urbaine désormais classique. En effet, en 1930, la trame des rues et le tissu bâti sont en place. Entre 1938 et 1943, la construction du viaduc ferroviaire du CN crée la première rupture entre l'ouest et l'est de Griffintown. Celle-ci entraîne la démolition de plusieurs bâtiments et morcelle le Hay Market, mais sans toutefois interrompre la continuité des rues est-ouest. La construction de l'autoroute Bonaventure pour permettre l'accès au site de l'Expo 67 et au centre-ville accentue la rupture amorcée par le viaduc.

Au début des années 1980, la construction de l'autoroute Ville-Marie, avec sa jonction à Bonaventure, prolonge la cicatrice au sud du centre-ville.

À l'aube du XXI^e siècle, soit depuis l'an 2000, des projets récents ou à l'étude ont pour objectif de réparer dans le tissu urbain les ruptures provoquées par les chantiers autoroutiers des années 1960 à 1980. Ces projets misent sur le rétablissement de la continuité de la trame des rues et du tissu bâti dans plusieurs quartiers centraux habités, sur le rappel de l'histoire de ceux-ci et la mise en valeur du patrimoine qu'ils contiennent.

Selon la SHM, l'avant-projet de transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard d'entrée de ville tend vers ces mêmes objectifs. Ainsi, la proposition de boulevard avec des îlots centraux construits s'inscrit dans la continuité du tissu urbain originel,

contribuant de ce fait à la revitalisation des quartiers limitrophes et à la mise en valeur de leur patrimoine.

Si plusieurs intervenants appuient ce retissage du tissu originel, ils considèrent toutefois que là s'arrête le bénéfice de la proposition d'aménagement. Ils considèrent en effet que le rappel des traces de l'histoire et la mise en valeur de ses composantes patrimoniales ne sont pas pris en compte dans le projet. Ils soulignent que les liens est-ouest souhaités sont compromis par le rabaissement du boulevard au sol et l'implantation du corridor d'autobus dans la rue Dalhousie. Certains sont même d'avis que l'autoroute, construite avant 1967, est un élément significatif du patrimoine moderne montréalais dont l'intérêt et le bien-fondé mériteraient au moins d'être examinés.

3.2.4.2 Le contexte patrimonial

Les intervenants intéressés par cette question ont rappelé que l'avant-projet détaillé fait peu de cas du patrimoine présent dans le secteur avoisinant le réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Or, diverses composantes urbaines et plusieurs bâtiments dans le territoire regroupant le faubourg des Récollets et Griffintown sont d'intérêt patrimonial puisqu'ils sont représentatifs des étapes de son développement. Il suffit d'indiquer ici la trame des rues et des espaces publics du territoire, le viaduc ferroviaire du CN et, selon certains, la structure même de l'autoroute Bonaventure. Parmi les bâtiments significatifs, il est important de noter, du côté du faubourg des Récollets, la Fonderie Darling, la Forge Cadieux, ainsi que les édifices Massey Manufacturing, Andrew Frederick Gault Company, Duke Investments et Drummond McCall Company Limited. Du côté de Griffintown, le complexe de la New City Gas Company, l'ancien édifice commercial Rodier et l'ancien presbytère de l'église St. Stephen comptent au nombre des édifices qui méritent attention.

L'avant-projet détaillé ne fait pas davantage mention d'entités significatives sur les plans archéologique, historique et paysager, qu'il conviendrait de documenter et de mettre en valeur. Conséquemment, aucune proposition formelle de mise en valeur patrimoniale pouvant contribuer à singulariser le Quartier Bonaventure n'est avancée. Qui plus est, aucune prise en compte de projets artistiques et culturels pourtant en développement n'est faite, non plus que de projets valorisant la vie de quartier. Par surcroît, l'avant-

projet détaillé comporte un corridor d'autobus situé à très grande proximité de l'immeuble New City Gas, qui présente pourtant un intérêt patrimonial exceptionnel. À cet égard, seule une étude sur les impacts liés aux vibrations induites par le passage des autobus a été effectuée. Le percement du viaduc du CN s'effectuera le long de la façade principale de l'immeuble, soit son flanc est, compromettant de ce fait les ouvertures sur cette façade. De plus, la densité de la circulation des autobus pourrait compromettre la mise en valeur de l'édifice et son accessibilité, limitant ainsi sa réaffectation. Nombreux ont été ceux et celles à manifester leur désaccord face à cette intervention annoncée.

Ainsi, plusieurs se sont dits préoccupés de la prise en compte insuffisante de la charge historique du secteur dans le rendu conceptuel de l'avant-projet détaillé. Cette prise en compte, qualifiée de lacunaire des patrimoines archéologique, historique et scénique, fut jugée inacceptable. On a même remis en question la sincérité de la proposition d'aménagement (le projet serait centré sur lui-même) en matière de contribution à la revitalisation urbaine des secteurs avoisinants, comprenant que la rentabilité fiscale du projet avait dû primer sur sa qualité et sa capacité d'insertion dans le milieu. Tel que l'ont rappelé ces intervenants, le quartier Griffintown est un berceau industriel majeur dans l'ensemble nord-américain, notamment à compter de la seconde moitié du XIX^e siècle où, en raison de l'agrandissement du canal de Lachine, le développement industriel du secteur s'accélère. De nombreux témoins de la production industrielle et manufacturière et d'un habitat principalement ouvrier constituent un potentiel d'évocation du passé de l'ensemble du quartier Griffintown et de sa contribution au développement de Montréal. Le patrimoine n'est donc pas uniquement composé d'éléments épars, mais bien d'un ensemble hautement significatif d'entités plus ou moins visibles qu'il conviendrait de valoriser selon diverses thématiques.

Outre les témoins importants et encore présents constitués par les édifices précédemment cités, divers interlocuteurs ont ajouté d'autres éléments du milieu qu'il conviendrait, selon eux, de traiter comme des témoins expressifs de l'esprit du lieu. Il s'agit des éléments du paysage urbain dont il faudrait préserver et mettre en valeur les vues saisissantes offertes en divers endroits. Par delà les éléments et sites qu'il conviendrait de documenter en vue de leur intégration réelle ou symbolique au projet, il a été aussi proposé une approche plus pénétrante de l'art sur le site, au moyen, par

exemple, de cheminements et de rappels historiques dans des lieux fréquentés pouvant les accueillir.

Au sujet des projets artistiques et culturels en cours de développement (il s'agit ici d'un corridor artistique sur la rue Ottawa, celui-ci pouvant être doublé d'un « corridor de fraîcheur », du rétablissement du Hay Market Square et de celui de la continuité commerciale sur la rue Notre-Dame, entre le faubourg des Récollets et Griffintown), différents intervenants ont rappelé non seulement leur existence, mais également l'intérêt qu'aurait eu le promoteur à en tenir compte, puisque ces projets visent un objectif similaire à celui du Quartier Bonaventure, soit la valorisation du secteur. Qui plus est, dans le contexte du retissage souhaité de la trame urbaine des quartiers est et ouest, nombreux ont été les interlocuteurs à questionner la volonté réelle du promoteur de s'en préoccuper, ne voyant pas dans le rendu conceptuel d'éléments s'y référant.

La commission souhaite d'abord souligner la grande qualité de l'étude historique déposée par la SHM. En revanche, elle considère l'analyse patrimoniale nettement incomplète, notamment à l'égard du patrimoine bâti de Griffintown et de sa valorisation dans le contexte de la transformation du corridor Bonaventure qui jouxte pourtant ce quartier.

Le peu de cas des éléments et des entités patrimoniales laisse la commission perplexe quant à la volonté du promoteur de préserver et de mettre en valeur un passé pourtant riche, unique et distinctif aussi bien aux plans archéologique, historique que paysager.

Le malaise vient également du fait qu'un des témoins importants, l'immeuble de la New City Gas, est grandement menacé dans son intégrité et dans sa mise en valeur future en raison du passage à proximité du corridor d'autobus. Si les conclusions de l'étude effectuée annoncent un impact vibratoire acceptable résultant de l'exploitation des voies réservées aux autobus, les risques découlant de la construction du corridor, mais surtout du tunnel, dont la méthode de construction demeure à déterminer, n'ont pas encore été mesurés. La commission redoute qu'une préservation de l'édifice assurée par la pose de pieux ne puisse faire mieux que de réduire les effets les plus néfastes. Ce riche témoin du passé mérite bien davantage qu'une préservation étriquée. Ainsi, la commission considère qu'une évaluation exhaustive reste à faire.

Dans ce contexte, la commission est d'avis que des études complémentaires identifiant les différents éléments patrimoniaux sont requises et que la mise en valeur de ces éléments à même le Quartier Bonaventure est nécessaire. Encore ici, l'é étroitesse du territoire à l'étude dessert la prise en compte et la valorisation patrimoniale des secteurs adjacents, minant grandement la qualité d'insertion du projet dans une trame urbaine pourtant riche au plan historique. Selon la commission, le poids de l'histoire est tel qu'il est capable, à lui seul, de contribuer de manière significative au retissage des trames urbaines est et ouest. Il peut également être d'un grand apport au développement d'une image de marque du secteur qui serait, à terme, génératrice de richesse. Pour ce faire, une véritable stratégie d'insertion urbaine faisant une large part à la concertation des deux arrondissements et des interlocuteurs clés mérite d'être développée.

Recommandation 4

La commission recommande d'inclure dans le dossier définitif de l'avant-projet le rappel des traces de l'histoire permettant de commémorer la mémoire du lieu, notamment dans l'aménagement des espaces publics.

Recommandation 5

La commission recommande à la Ville, de concert avec les arrondissements concernés, de réorienter le projet vers une meilleure appropriation des composantes significatives du patrimoine de l'ensemble du secteur regroupant le quartier Griffintown et le faubourg des Récollets. Cette réorientation devrait prendre en compte l'intérêt patrimonial des composantes urbaines, comme les perspectives dans le paysage urbain, les infrastructures de transport en présence et la trame des rues, et celui des composantes du cadre bâti. Elle devrait déboucher sur une définition d'objectifs et de critères relatifs à leur conservation, à leur mise en valeur et à leur contribution au caractère distinctif du lieu (image de marque).

3.2.5 Le projet et la problématique du transport collectif

L'axe Champlain/Bonaventure est utilisé de façon intensive par les services de transport en commun de la Rive-Sud. Les autobus de ces services transportent vers Montréal près de 42 000 personnes par jour. Cela représente 1 300 mouvements quotidiens d'autobus dont 95 % utilisent l'autoroute Bonaventure. En heure de pointe, cette autoroute a la part modale en transport collectif la plus élevée, avec plus de 60 % des déplacements de personnes s'y effectuant en autobus. Ce pourcentage élevé constitue un important acquis en matière de développement durable.

Le projet de réaménagement de l'autoroute s'insère donc dans une problématique du transport collectif qui a un caractère nettement régional. Cette problématique se présente surtout sous l'aspect d'un renforcement des liens entre la périphérie et la partie sud du centre de l'agglomération. Elle s'articule autour d'éléments comme le raffermissement des liens interrives par transport collectif dans l'axe du pont Champlain et de l'autoroute 10, la desserte efficace des grands pôles de destination des deux côtés du fleuve, la réduction de la circulation véhiculaire et l'intégration efficace des réseaux en vue d'une meilleure accessibilité du transport en commun et donc de l'intermodalité. Il s'agirait, à ce dernier égard, d'organiser la complémentarité d'une part, entre des réseaux de transport en commun qui se sont développés suivant des technologies différentes et, d'autre part, entre ces réseaux et un nouveau système de transport collectif dans l'axe du pont Champlain, à la technologie à la fois plus performante et plus attrayante, en l'occurrence un système de type SLR.

L'arrivée d'un système de type SLR permettra d'accroître l'achalandage du transport en commun et de contribuer ainsi à la réduction du recours à l'automobile dans l'axe Champlain/Bonaventure. Il faut noter, à ce sujet, que le pont Champlain est utilisé actuellement à plus que pleine capacité en période de pointe du matin. Il faut noter également qu'il ne subsiste que très peu de capacité de réserve des autobus provenant de la Rive-Sud en période de pointe et que le terminus du centre-ville de Montréal qui les reçoit, dépasse à l'heure actuelle, son point de saturation.

Cette problématique du transport en commun sur le plan régional comprend aussi des considérations liées à la rentabilisation des infrastructures de transport collectif,

rentabilisation qui repose sur une intégration poussée des dimensions du transport et de l'aménagement. La pensée dominante qui traverse cette problématique est celle d'un développement urbain futur, davantage orienté sur le transport en commun. Cette pensée voit, dans un transport collectif accessible et efficace, une solution plus durable à la dispersion actuelle des pôles d'emplois et des lieux de travail sur le territoire. Elle reconnaît également qu'une infrastructure lourde de transport, comme un SLR ou un corridor d'autobus, constitue un générateur de développement immobilier en accroissant la valeur des propriétés existantes et en stimulant la construction de nouveaux lotissements. À cet égard, une telle infrastructure a, tout à la fois, un impact structurel et un rôle catalyseur des tendances du développement urbain. Dans cette optique, puisqu'il s'agit d'orienter le développement urbain futur, elle détermine davantage ce dernier qu'elle ne se fait déterminer par lui. La première phase du réaménagement de l'autoroute Bonaventure ne va pas exactement dans ce sens, en subordonnant plutôt l'infrastructure de transport collectif à un aménagement prédéterminé par l'impératif de libérer des terrains à des fins immobilières.

Cependant, vu strictement sous l'angle d'un lotissement immobilier, l'avant-projet du Quartier Bonaventure est nettement orienté vers le transport commun. Il tente d'exploiter de façon optimale la présence de deux stations de métro adjacentes, la proximité de la gare Centrale, le développement futur du projet du tramway du havre, l'existence incontournable du corridor métropolitain de transport collectif de l'axe Champlain/Bonaventure ainsi que l'implantation éventuelle du SLR entre Brossard et le centre-ville.

En plus de proposer la transformation d'une des principales entrées de ville en un quartier habité et accessible, l'avant-projet consacre et renforce le rôle névralgique du secteur sur le plan du transport en commun à l'échelle régionale, en prévoyant parallèlement un corridor exclusif d'autobus, assorti d'une future gare intermodale dans la rue Dalhousie. Ce corridor se veut une mesure pour consolider le transport par autobus entre la Rive-Sud et le centre-ville. Les transporteurs de la couronne sud l'emprunteront pour se soustraire aux contraintes de la circulation véhiculaire sur le boulevard projeté, diminuant par la même occasion le volume de cette circulation. Les simulations de transport de l'avant-projet démontrent effectivement un gain avec la

solution d'un corridor exclusif, mais davantage en matière de fiabilité du trajet qu'en termes de temps de parcours.

À ce sujet, il faut noter que la desserte régionale de transport collectif reste basée sur une desserte par autobus. Le SLR n'est pris en compte que dans la mesure où le plan d'aménagement proposé dans l'avant-projet est compatible avec le tracé prévu pour le SLR dans l'étude menée au sujet de ce dernier par l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Force est de constater que l'échéancier du SLR demeure indéterminé et semble maintenant lié à la réfection ou au remplacement du pont Champlain. Le caractère annoncé comme temporaire du corridor Dalhousie est cependant étroitement lié à l'arrivée de ce futur SLR.

L'avant-projet ne prévoit non plus aucune initiative majeure du côté des trains de banlieue. D'après les données fournies, les trains de banlieue provenant de la Rive-Sud fonctionneraient pratiquement à pleine capacité, dans le cadre de la desserte actuelle, et les réserves en places de stationnement dans les gares sur les deux lignes concernées seraient minces. Seule la ligne Delson-Candiac disposerait d'une réserve de 250 places. Le niveau de service est donc prévu demeurer le même, sauf pour la période des travaux. La mise en place d'un train est prévue entre le stationnement incitatif Chevrier et la gare Centrale. Une intention est exprimée à l'effet de maintenir ce train, une fois les travaux terminés.

En somme, sur le plan du transport collectif régional, l'avant-projet tente de répondre à la demande croissante exclusivement avec les moyens existants ou prévisibles, dans le cadre d'un aménagement prédéterminé du secteur.

Au cours de la consultation, les propos des participants sur la problématique du transport en commun ont surtout porté sur la pertinence et les impacts du corridor exclusif d'autobus proposé dans la rue Dalhousie. Les impacts locaux du corridor régional ont été jugés négatifs par une forte majorité de participants.

Le fait que l'avant-projet ne réponde à la demande de transport collectif qu'avec les moyens existants ou prévisibles a été remis en question par plusieurs participants. Ces derniers considèrent que la formule de l'autobus est onéreuse, polluante et dépassée.

La plupart de ces intervenants ont défendu des solutions qui pourraient être qualifiées d'intermédiaires entre le SLR, dont la réalisation a paru très hypothétique à bon nombre d'entre eux, et le maintien de la desserte par autobus. D'après leurs auteurs, ces solutions intermédiaires auraient le mérite de se réaliser rapidement et reposent sur l'implantation d'un tramway ou un tram-train qui emprunteraient le pont Victoria. Ce dernier serait ainsi ramené à sa vocation initiale de ne servir qu'au rail léger et lourd. Plusieurs rappellent à ce sujet qu'un tramway a déjà relié la Rive-Sud au centre-ville et qu'il empruntait précisément le pont Victoria. L'idée de combiner ce tramway ou tram-train avec une amélioration de la desserte par train de banlieue est aussi évoquée. Il est ainsi proposé de mettre rapidement en place une liaison par train avec le stationnement Chevrier. L'idée de relier Lachine et Brossard au centre-ville par tramway ou tram-train est également suggérée. La liaison s'effectuerait en utilisant successivement les rails du CN et ceux de la future ligne de tramway du Vieux-Montréal. La traversée du fleuve vers Brossard se ferait, dans ce cas, par le pont Champlain. Enfin, un intervenant esquisse aussi la possibilité de procéder par étape dans l'implantation du SLR, dans le respect par ailleurs de la conception que s'en fait l'AMT. Il demande d'envisager la mise en place d'un premier tronçon qui relierait le centre-ville à une zone proche du pont Victoria. Une gare dotée d'un stationnement incitatif y serait construite et pourrait aussi bien accueillir les passagers des autobus que les automobilistes en provenance de la Rive-Sud.

À l'opposé, peu de propos ont été tenus par les participants sur la desserte locale en transport en commun. Quelques doutes ont été formulés sur l'utilité de la ligne de tramway du havre. Par contre, des regrets ont aussi été exprimés sur le fait que le projet n'en tirait pas suffisamment avantage. De son côté, la STM a défendu l'idée de créer un véritable boulevard adapté aux transports collectif et actif. Elle juge que les besoins en déplacements locaux actuels et futurs se feront sentir à l'est et au long de l'axe Bonaventure. À cet effet, elle recommande, entre autres, d'implanter des mesures préférentielles pour les autobus dans les rues Wellington, Duke, Nazareth et University en aménageant des voies réservées et en installant des feux prioritaires pour autobus aux intersections sur l'ensemble de l'axe Bonaventure, à partir de la rue Brennan jusqu'à la station de métro McGill.

La commission constate que le compromis dessiné dans l'avant-projet entre les exigences du transport en commun régional et local, les considérations d'aménagement urbain et l'impératif de dégager des terrains constructibles à des fins de rentabilité financière, compromis principalement traduit par le corridor Dalhousie, n'a pas permis de résoudre, aux yeux d'un nombre important de participants à la consultation, les tensions entre les besoins locaux et régionaux.

La commission constate également que la non-concordance ou encore l'imprécision des échéanciers des grands projets du domaine du transport et la forme urbaine retenue dans la phase 1, ont considérablement réduit les choix qui s'offraient à la SHM pour surmonter les divergences entre les besoins du transport en commun et les considérations d'aménagement urbain prédéterminées par le souci d'assurer à la Ville un revenu financier.

Dans un autre ordre d'idées, la commission a le sentiment que beaucoup de confusion semble régner sur la possibilité de ramener le pont Victoria à sa vocation initiale pour y faire passer un tramway, un tram-train ou encore un SLR.

Recommandation 6

La commission recommande à la Ville de prendre l'initiative, dans le cadre de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), de développer, le plus rapidement possible, une véritable stratégie métropolitaine du transport collectif. Cette stratégie préciserait le choix des modes de transport applicables dans les corridors appropriés et celui des interfaces intermodales. Elle comprendrait également un échéancier de mise en œuvre ainsi qu'une prévision budgétaire.

Recommandation 7

La commission recommande d'étudier les propositions de la STM relatives à la création d'un véritable boulevard adapté aux transports collectif et actif, en tenant compte plus précisément, des éléments suivants :

- l'implantation des mesures préférentielles pour autobus dans les rues Wellington, Duke, Nazareth et University en aménageant des voies réservées et en installant des feux prioritaires pour autobus aux intersections sur l'ensemble de l'axe Bonaventure, depuis la rue Brennan jusqu'à la station de métro McGill;
- la priorisation des modes de transport collectif et actif dans l'axe Bonaventure.

Recommandation 8

La commission recommande d'étudier la validité technique de l'hypothèse de ne faire servir le pont Victoria qu'au transport léger et lourd sur rail.

3.3 L'examen du projet

La présente section examinera plus spécifiquement le projet. Elle s'arrêtera d'abord sur les notions d'entrée de ville et de quartier, pour aborder ensuite la forme urbaine du boulevard d'entrée de ville, la qualité de vie prévisible, la proposition du corridor d'autobus Dalhousie, la réutilisation et le réaménagement du viaduc du CN.

3.3.1 Les notions d'entrée de ville et de quartier

Inscrite dans les grands principes directeurs de la Société du Havre, la définition d'une image d'entrée de ville prestigieuse se décline par la réappropriation de l'espace urbain libéré grâce au rabaissement de l'autoroute dans sa portion comprise entre les rues Brennan et Saint-Jacques. Ce nouvel espace donnant accès au centre-ville est décrit comme la pierre angulaire de la stratégie de mise en œuvre de la Vision 2025 telle qu'élaborée par la SHM en 2004.

Au cours des séances d'information publique, de même qu'au moment de l'audition des mémoires, bon nombre de participants se sont montrés favorables à l'amélioration de l'entrée de ville Bonaventure, notamment par la démolition d'une structure imposante ne cadrant guère dans un paysage urbain en redéfinition et valorisant davantage une échelle de quartier et un caractère convivial. Ainsi, la majorité des interlocuteurs se sont dits favorables aux grands principes et objectifs énoncés par la SHM. En s'appuyant sur les orientations et actions décrites dans les documents officiels (plan d'urbanisme et plan de transport) traitant de réaménagement des entrées de ville et de transport collectif, plusieurs intervenants ont conséquemment remis en question le parti pris, dans l'avant-projet détaillé, de repousser à l'extérieur du corridor Bonaventure le lien fonctionnel souhaité en transport collectif. Cette initiative leur a semblé contrevenir aux intentions énoncées dans ces documents officiels. Le boulevard réaménagé, que certains ont qualifié « d'autoroute déguisée », devrait à la fois être prestigieux et multifonctionnel. Il pourrait ainsi accueillir dans son emprise une voie réservée pour autobus, possiblement réversible, tel qu'en faisait état la proposition initiale de 2007, non retenue dans l'avant-projet détaillé. Conséquemment, le développement immobilier se situerait plutôt de part et d'autre du boulevard qu'en son centre, laissant libre la perspective du paysage scénique dans l'axe Bonaventure. De plus, l'axe réaménagé devrait demeurer ouvert sur les quartiers limitrophes, contribuant ainsi à un réel retissage est-ouest souhaité de la trame urbaine du secteur.

À l'échelle du quartier, toujours lors des séances d'audition des mémoires, plusieurs participants se sont interrogés sur la pertinence d'implanter un ensemble immobilier dense, le Quartier Bonaventure, au cœur même du boulevard d'entrée de ville qui, dans sa forme, est divisé en deux artères distinctes dans leur configuration volumétrique, l'une d'entrée et l'autre de sortie. Ceux-ci invoquent ce qui leur semble être une incompatibilité de caractère et d'échelle entre la notion d'entrée de ville comme corridor de transition de la circulation véhiculaire et la notion de quartier comme cadre de vie sain, convivial et sécuritaire. Comment concilier la présence d'édifices prestigieux d'habitation, de bureaux et d'hôtellerie et d'une place publique qui se veut conviviale avec la proximité de deux artères de circulation dense, notamment aux heures de pointe? Qui voudra bien aller vivre ou travailler dans un tel environnement exposé à la

pollution atmosphérique et sonore? Telles sont les questions qui ont été posées par ces intervenants.

Par ailleurs, les groupes impliqués dans la promotion de logements abordables, sociaux et communautaires proposent l'implantation de ce type de logements, notamment le logement familial, à l'extérieur des îlots centraux. Certains préconisent leur implantation dans l'îlot de la Commune, d'autres dans les quartiers limitrophes. Selon ces groupes, le projet de boulevard d'entrée de ville devrait plutôt contribuer à la consolidation des quartiers déjà en voie de revitalisation. Ils y voient une belle occasion pour la Ville de favoriser l'inclusion de ce type de logements dans ces quartiers.

Selon la commission, l'avant-projet détaillé fait partiellement écho aux orientations identifiées dans les différents plans et politiques adoptés récemment par la Ville de Montréal. À ce sujet, l'avant-projet détaillé répond à l'objectif 11 du Plan d'urbanisme (Partie I, chapitre 2, p. 115) de « Mettre en valeur le mont Royal, le caractère insulaire et les autres éléments identitaires du paysage urbain », notamment par l'action 11.6 (p. 129) qui consiste à « marquer de manière distinctive les entrées au territoire montréalais ». Une attention particulière est également souhaitée en ce qui a trait aux trois des quinze entrées de ville qui accueillent une large part de visiteurs internationaux, à savoir l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, la gare Centrale et le port. Dans ce dernier cas, l'autoroute Bonaventure en fait partie intégrante. Le marquage distinctif des entrées de ville comporte donc la préservation, voire l'accentuation de la séquence panoramique actuelle observée à partir du pont Champlain. Celle-ci met particulièrement en valeur le panorama du centre-ville, tel que décrit à la synthèse des études 2009 (doc. 3.1, p.13). Il aurait été intéressant, à ce propos, de superposer aux huit paysages illustrés, les composantes volumétriques du projet Quartier Bonaventure, de manière à mieux apprécier les modifications apportées à la séquence panoramique actuelle.

Également au plan d'urbanisme (Partie I, chapitre 2, p. 50), la mise en valeur de l'entrée de ville Bonaventure prend la forme souhaitée suivante : « Déplacer le corridor de l'autoroute Bonaventure, transformée en boulevard urbain et rabaissée au sol, de manière à libérer les berges, à accroître l'accessibilité au secteur adjacent et à mettre en valeur les terrains limitrophes (la Ville de Montréal évalue les avantages financiers et

urbanistiques de mettre à niveau le tronçon de l'autoroute Bonaventure dont elle est propriétaire; le gouvernement fédéral devra valider le déplacement et le rabaissement de l'autoroute à l'intérieur du tronçon dont il est propriétaire, soit du pont Champlain au canal de Lachine). »

Bien que nous ne disposions pas encore d'un plan commun de transport à l'échelle métropolitaine, le plan de transport de Montréal (2008) stipule, au titre du 7^e chantier, « Installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor pont Champlain – Bonaventure ». Plus spécifiquement, en parallèle d'un accueil favorable au réaménagement de l'autoroute Bonaventure en boulevard, l'intention ferme d'implanter à long terme un SLR dans l'axe centre-ville/ Rive-Sud est maintenue. À plus court terme, on y indique (p.19) l'« obligation d'augmenter la capacité d'accueil des autobus dans le centre-ville et de faciliter leur déplacement dans le corridor Bonaventure », notamment par l'aménagement de voies en site propre. En ce sens, « l'optimisation du corridor Bonaventure en tant que lien stratégique de transport collectif avec la Rive-Sud » fait partie intégrante de la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard (p. 133).

Toujours selon la commission, la notion d'entrée de ville, bien qu'esquissée dans la documentation officielle (Plan d'urbanisme, plan de transport), comporte peu de paramètres qui permettraient de statuer sur une forme préférentielle de configuration capable de faire efficacement la transition entre les circulations métropolitaine et locale. À ce titre, le réaménagement de l'autoroute en boulevard peut s'inscrire comme la nécessaire conciliation d'échelles considérées à ce jour comme de plus en plus incompatibles avec un cadre urbain que l'on souhaite par ailleurs convivial. Parmi les paramètres absents, la stratégie sous-jacente de favoriser un transfert modal vers le transport public ne trouve pas réponse dans l'avant-projet détaillé, tel que soumis. En effet, le parti de localiser à l'extérieur de l'axe Bonaventure le corridor d'autobus, constitue un précédent dont il faudrait estimer précisément les répercussions sur d'autres projets similaires dans les années futures. À ce titre, la recension d'expériences étrangères de nature similaire apporterait certainement un éclairage utile pour nourrir la réflexion sur ce que devrait être une entrée de ville à Montréal. Le caractère préférentiellement public ou privé de l'entrée de ville compte également parmi les paramètres absents; si l'entrée de ville doit constituer une transition d'échelles au titre du transport, notamment, est-il souhaitable d'en transférer l'usage du secteur public au

secteur privé? La commission souhaite que cette question soit considérée à l'avenir. Enfin, le traitement esthétique de l'entrée de ville devrait également faire partie intégrante des considérations à étudier afin de garantir la convivialité de l'endroit. Un aménagement soigné, prenant appui sur le patrimoine et agissant comme transition d'échelles, est un des éléments qu'il conviendrait de définir.

En vertu de ces considérations, la commission est d'avis que la Ville, de concert avec les interlocuteurs habituels en transport collectif, gagnerait à approfondir sa réflexion sur les entrées de ville, en utilisant l'axe Bonaventure comme un cas prototypique où, notamment, peuvent être conciliées les différentes échelles d'intervention locale, de transition et métropolitaine, dans une optique avouée de développement urbain respectueux d'un cadre de vie accueillant. Cette réflexion induit la prise en compte du transfert modal comme étant au cœur de la reconfiguration des entrées de ville. Une telle réflexion aurait également comme bénéfice de permettre le développement de divers scénarios d'aménagement qui, bien que développés en propositions pour un territoire d'intervention relativement restreint, seraient fondés sur des considérations d'échelle le dépassant largement, comme c'est le cas pour le transport collectif par exemple.

Sensible aux arguments invoqués à l'égard des notions d'entrée de ville et de quartier, la commission est donc d'avis qu'il importe de bien faire la distinction entre ces deux réalités dans l'élaboration du projet. Or, dans sa forme actuelle, le concept d'aménagement de l'avant-projet superpose ces deux notions plutôt que de les traiter distinctement. En effet, y est proposé, d'une part, l'implantation d'un ensemble immobilier privé conçu à une échelle urbaine de quartier au centre d'un boulevard d'entrée au centre-ville qui demeure un corridor de circulation à caractère essentiellement public et d'échelle métropolitain; d'autre part, le même concept propose l'implantation d'un corridor métropolitain d'entrée au centre-ville réservé au réseau d'autobus dans un quartier constituant un cadre de vie d'échelle locale.

Du point de vue de la commission, il est souhaitable de regrouper les modes de transport collectif et individuel dans un corridor unique d'entrée de ville et d'en aménager les abords, sur la base d'objectifs favorisant la qualité du cadre de vie des quartiers limitrophes et la réconciliation territoriale de ces derniers.

Recommandation 9

La commission recommande à la Ville de définir différents paramètres permettant de baliser le développement des projets urbains du type entrée de ville, comme le projet Quartier Bonaventure, là où le transport constitue un enjeu et qui sont des sas de transition entre le régional et le local.

Cette démarche devrait également comporter l'identification de pistes de solution quant à la contribution du boulevard d'entrée à la qualité du cadre de vie et à la satisfaction des besoins collectifs des quartiers qu'il traverse, tout en privilégiant, dans le cas du boulevard Bonaventure, le développement immobilier dans le centre-ville et l'expression du caractère identitaire de Montréal.

À ce titre, la commission recommande d'appliquer les plus hauts standards d'esthétique urbaine de manière à ce que l'entrée de ville Bonaventure réaménagée soit perçue comme un lieu public de transition s'ouvrant progressivement sur la ville et son paysage. Un aménagement soigné devrait ponctuer son parcours par l'installation d'œuvres d'art signalétiques appropriées aux différentes échelles territoriales traversées, et révéler l'unicité du lieu par son caractère de lien entre la ville et son fleuve.

3.3.2 La forme urbaine proposée

Le concept d'aménagement du boulevard d'entrée de ville propose :

- l'implantation de deux artères distinctes de circulation véhiculaire dans les emprises élargies des rues Duke et Nazareth, entre les rues Brennan et Saint-Jacques, tout en maintenant la jonction de celles-ci avec l'autoroute Ville-Marie;
- l'aménagement des terrains municipaux libérés entre les artères Duke et Nazareth, sous la forme d'îlots centraux, pour des fins de développement immobilier à usages mixtes et le réaménagement de l'îlot de la Commune pour des fins résidentielles;

- le retissage du tissu urbain d'est en ouest et la consolidation du faubourg des Récollets.

3.3.2.1 La configuration et la fonctionnalité du boulevard

Selon la SHM, la configuration proposée pour le boulevard — sous la forme de deux artères distinctes de circulation en directions opposées, chacune d'une largeur de 14,2 m et comportant quatre voies de circulation véhiculaire — favorise la réduction de l'utilisation de l'automobile individuelle d'environ 20 % et contribue ainsi à une utilisation accrue du transport collectif. Selon ses calculs, on passerait d'une autoroute de douze voies à un boulevard de huit voies.

D'après quelques intervenants, lors de l'audience, ce calcul est erroné puisque l'autoroute actuelle à la hauteur de la rue Wellington ne comporte que six voies auxquelles s'ajoutent quatre voies de service et deux voies de stationnement sur les rues Duke et Nazareth. Selon ceux-ci, on passerait donc d'une autoroute de six voies à un boulevard de huit voies auxquelles s'ajouteraient, hors du site, les deux voies réservées aux autobus. Le tracé proposé pourrait donc entraîner un accroissement du volume d'automobiles individuelles, une inquiétude soulevée notamment en référence avec la volonté affirmée d'encourager le transfert modal.

Par ailleurs, d'autres participants ont mis en doute la pertinence de la conservation de la jonction du boulevard proposé avec l'autoroute Ville-Marie qui risque d'accroître la circulation de transit depuis et vers le pont Champlain. Certains ont demandé d'étudier la possibilité d'éliminer cette jonction tandis que d'autres ont simplement proposé de l'interrompre. Interrogé à ce sujet, le promoteur a répondu que la conservation de ce lien était une exigence du ministère des Transports du Québec (MTQ).

À la lumière des réponses obtenues de la SHM et des experts en circulation, plusieurs ont exprimé la crainte que le boulevard proposé ne devienne, au titre de l'achalandage, une autoroute déguisée. Cette dernière, ramenée au niveau du sol, pourrait accroître la congestion de la circulation et ses impacts sur la qualité du cadre de vie des quartiers limitrophes, tout en confirmant la rupture déjà existante entre ceux-ci.

Enfin, plusieurs intervenants ont contesté la décision de la SHM de ne pas respecter l'intention exprimée dans le Plan de transport de Montréal d'aménager des voies réservées au transport collectif dans le corridor Bonaventure. Un bon nombre d'entre eux remettent en question la pondération des critères d'évaluation de l'étude comparative des sept tracés de transport autobus étudiés, notamment le peu d'importance accordée aux impacts sur la qualité du cadre de vie des quartiers.

La commission partage les inquiétudes exprimées à l'égard de la configuration du boulevard proposé et de sa fonctionnalité, au point de vue de la circulation véhiculaire, de son lien avec l'autoroute Ville-Marie et de la desserte en transport collectif.

La circulation véhiculaire

La commission constate que la configuration proposée du boulevard projeté se situe dans la continuité de la rue University. Cette dernière a été reconfigurée sous la forme d'un boulevard doté, de la rue Saint-Jacques au boulevard René-Lévesque, de quatre voies de circulation dans chaque direction et d'un terre-plein central.

La commission se doit aussi de rappeler que l'étude de circulation détaillée, déposée par la SHM, documente bien la densité des déplacements anticipés aux heures de pointe, en fonction des projets en voie de développement et à l'étude dans l'ensemble du secteur. Guidée par le souci d'assurer la fluidité des déplacements, cette étude corrobore le nombre de voies de circulation véhiculaire proposé dans la configuration du nouveau boulevard et maintient le lien avec l'autoroute Ville-Marie.

Par ailleurs, la commission s'interroge sur la prise en compte, dans la méthode d'analyse de cette étude, de l'objectif de la Ville visant à favoriser l'utilisation du transport collectif et à réduire l'usage de l'automobile individuelle.

Le maintien de la jonction avec l'autoroute Ville-Marie

La commission s'interroge aussi sur la nécessité de maintenir les bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute Ville-Marie. De son point de vue, leur conservation pourrait induire une circulation de transit non négligeable depuis et vers la Rive-Sud. Cette circulation

de transit risque de se révéler inconciliable avec la vocation du boulevard d'entrée de ville.

La commission tient à formuler deux observations à ce sujet. Premièrement, l'accès au centre-ville par l'autoroute Ville-Marie est déjà assuré à la hauteur du Carré Chaboillez et de la Place d'Armes. Deuxièmement, le maintien des bretelles représente une contrainte non négligeable dans le projet puisqu'elles enclavent l'extrémité nord des îlots centraux en réduisant fortement leur accessibilité et qu'elles interrompent la continuité des rues Saint-Paul et Saint-Maurice vers l'ouest.

La desserte en transport collectif

De l'avis de la commission, les arguments avancés par les experts en faveur de la ségrégation du transport collectif et de la circulation automobile dans deux corridors distincts, à cause de contraintes fonctionnelles et d'économie de temps (difficultés de virage à gauche et économie de temps de déplacement des autobus) méritent d'être reconsidérés. Un tel réexamen devrait s'effectuer dans une perspective plus large d'aménagement urbain qui impliquerait la vocation du boulevard d'entrée de ville, son potentiel structurant et intégrateur du tissu urbain, ainsi que sa force de mise en valeur des quartiers limitrophes. Dans cette perspective, l'impact négatif de l'implantation d'un corridor d'autobus d'échelle régionale dans un quartier comme Griffintown mérite aussi d'être plus sérieusement évalué. La commission pense qu'un scénario, orienté sur le regroupement des modes de transport d'entrée au centre-ville dans un même corridor, doit être étudié dans la poursuite du développement du projet.

Recommandation 10

Prenant parti de favoriser l'harmonisation de la configuration du boulevard d'entrée de ville à l'échelle urbaine du milieu d'insertion et d'en optimiser la fonctionnalité au point de vue de la problématique de transport à l'échelle métropolitaine, la commission recommande :

- de valider l'optimisation de l'objectif de la Ville de favoriser le transfert modal vers le transport collectif dans l'étude de circulation déjà effectuée;
- de réévaluer avec le MTQ la pertinence du maintien de la jonction du boulevard avec l'autoroute Ville-Marie;
- de procéder à l'étude d'un scénario d'aménagement visant à modifier la configuration du boulevard d'entrée de ville pour y intégrer des voies réservées aux autobus, en se donnant la liberté d'incorporer des mesures efficaces de priorité aux autobus sur le reste de la circulation véhiculaire, de manière à assurer les gains recherchés dans la régularité et la durée des trajets de ces derniers.

3.3.2.2 L'aménagement et l'utilisation des terrains libérés

Le concept d'aménagement du boulevard, proposé sous forme de deux artères distinctes, permet de libérer une bande centrale de terrains municipaux d'une largeur d'environ 30 mètres, découpée en îlots par les rues Saint-Jacques, Notre-Dame, William, Ottawa et Wellington qui la traversent en direction est-ouest. En outre, le tracé de la portion en pente du boulevard, entre les rues Brennan et de la Commune, permet de reconfigurer l'îlot de la Commune à l'intersection des rues Nazareth et de la Commune, tandis que la portion en courbe située entre les rues Wellington et Brennan libère des terrains résiduels aménagés en espaces verts.

L'aménagement des îlots centraux comprend une large place publique sur l'îlot situé entre les rues William et Ottawa et un ensemble immobilier réparti sur les autres îlots. Cet ensemble immobilier propose l'implantation de basiliaires de quatre étages sur la quasi-totalité de la superficie des îlots, surmontés de trois tours variant entre 27 et 33 étages et de trois édifices en forme de barres de sept étages. Dans une perspective de

développement durable et de verdissement du boulevard, les toits des basiliaires sont aménagés sous la forme de toits verts accessibles.

Sur l'îlot de la Commune, l'implantation d'un basilaire de trois étages le long des rues de la Commune et Nazareth, surmonté de deux barres à dominance résidentielle variant entre 11 et 23 étages, contribue au marquage de l'entrée de ville sur le bassin Peel, à la reconfiguration des rues et à l'échelle de ces dernières.

Selon la SHM, le concept proposé rehausse le caractère prestigieux de l'entrée de ville, met en valeur le caractère identitaire de Montréal et contribue à la revitalisation, de même qu'à la restructuration des quartiers limitrophes. Ce dernier résultat serait atteint par l'offre d'une grande mixité de logements et de services, par le retissage du tissu urbain avoisinant et par l'aménagement de larges trottoirs, d'espaces publics, de parcs conviviaux, animés et sécuritaires pour les piétons et cyclistes.

Lors de l'audience, un certain nombre d'intervenants ont abondé dans le sens de la SHM et salué le caractère prestigieux du projet, sa contribution à l'identité de Montréal à l'échelle internationale et son potentiel structurant au point de vue du développement immobilier et économique à l'échelle métropolitaine. Quelques-uns ont cependant fait des mises en garde à l'égard d'un projet qui pourrait se révéler trop ambitieux et dont la rentabilité à long terme demeure incertaine.

Par ailleurs, plusieurs autres intervenants ont remis en question la pertinence de l'implantation d'ensembles résidentiels dans les îlots centraux, à cause des nuisances évidentes d'une circulation véhiculaire dense à proximité, et ont douté de l'efficacité des mesures de mitigation possibles. Ces intervenants ont plutôt privilégié l'usage résidentiel sur l'îlot de la Commune, comme proposé, ou dans les quartiers limitrophes.

D'autre part, bon nombre de participants ont exprimé leur désaccord avec un projet dont la forme urbaine préconise l'aménagement d'un ensemble immobilier qui se veut convivial et d'échelle humaine, au centre même d'un boulevard dont la vocation première est de favoriser l'accès au centre-ville par différents modes de transport, et cela, depuis la grande région métropolitaine.

Ces participants considèrent que le concept d'aménagement du boulevard tel que proposé :

- préconise le développement du centre-ville jusqu'au bassin Peel plutôt que de créer une véritable entrée de ville;
- risque d'obstruer les perspectives scéniques vers la montagne et plusieurs composantes significatives du paysage urbain de Montréal plutôt que de les mettre en valeur;
- crée une rupture d'échelle entre les quartiers limitrophes plutôt que d'en favoriser la continuité;
- introduit un ensemble immobilier enclavé entre deux artères importantes de circulation dont les nuisances, en termes de pollution atmosphérique et sonore, risquent grandement d'affecter la qualité du cadre de vie offert ainsi que la santé et la sécurité des résidents et autres usagers de cet ensemble.

Enfin, ces mêmes participants ne comprennent guère la logique qui sous-tend ce concept d'aménagement, dont l'effet premier est de déporter un corridor d'autobus à caractère régional dans un quartier à dominante résidentielle.

Dans ce même ordre d'idées, un regroupement opposé à l'utilisation des îlots centraux à des fins de développement immobilier a présenté, lors des audiences, un concept d'aménagement visant à créer un grand parc linéaire de type « rambla », de la rue Brennan à la rue Saint-Jacques. Ce concept s'appuie sur l'idée d'implanter un corridor de tramway qui relierait la Rive-Sud au centre ville et qui utiliserait le pont Victoria et la ligne de tramway déjà prévue dans la rue Peel.

La commission est sensible aux arguments invoqués par les participants. Tel que présenté, le concept d'aménagement retenu superpose dans le même espace urbain des notions difficilement conciliables plutôt que de les distinguer et de bien les hiérarchiser. En effet, la forme urbaine proposée préconise l'implantation d'un ensemble immobilier, dont le cadre se doit d'être convivial et à l'échelle humaine, au centre d'un boulevard dont la vocation est de favoriser, à l'échelle métropolitaine, l'entrée au centre-ville par différents modes de transport.

La commission souhaite également réitérer la pertinence de regrouper tous les modes de transport dans l'emprise du boulevard d'entrée de ville et ce, dans un concept d'aménagement urbain qui met en relief :

- le caractère identitaire de Montréal;
- la valeur symbolique de la présente entrée de ville;
- la séquence du parcours exceptionnel de cette entrée en tant que transition de l'échelle métropolitaine à l'échelle urbaine;
- son usage aux fins de transfert modal de transport.

Selon la commission, le concept d'aménagement révisé du futur boulevard devrait comporter une grande dominante paysagère, ponctuée d'œuvres d'art à toutes échelles qui, tout en privilégiant l'image de marque de Montréal et de l'entrée de ville, pourrait contribuer au marquage des séquences de son parcours et à l'aménagement de zones de transition entre les différents modes de transport.

Ce concept d'aménagement devra contribuer au développement du centre-ville, à la revitalisation des quartiers limitrophes, à la consolidation et à la réunification du tissu urbain de ces derniers, à la mise en valeur de leur patrimoine et à leur mixité sociale, ainsi qu'au rappel des traces de l'histoire du lieu et de la réalité culturelle de Montréal.

3.3.2.3 Le retissage de la trame des rues et l'aménagement des espaces publics

Le concept d'aménagement proposé préconise un ensemble d'interventions visant à retisser la trame des rues d'est en ouest et à créer un réseau d'espaces publics animés, conviviaux et sécuritaires pour les piétons et les cyclistes.

Lors des audiences publiques, plusieurs intervenants ont souligné la haute qualité de l'aménagement proposé du domaine public et sa contribution au retissage des rues en direction est-ouest. Ces participants ont fait valoir la présence de larges trottoirs, d'une place publique et de petits parcs urbains dont la qualité des aménagements paysagers intégrant un programme d'œuvres d'art public favoriserait la convivialité, l'animation et la sécurité des lieux.

Toutefois, selon certains résidents des quartiers limitrophes, le rabaissement du boulevard au sol aura un impact négatif sur la sécurité des liens fonctionnels d'est en ouest pour les piétons et cyclistes, ce qui risquerait d'accentuer la rupture existante plutôt que de l'atténuer. À ce sujet, quelques intervenants sont d'avis que la conservation de l'infrastructure surélevée de l'autoroute pourrait contribuer à la qualité de l'aménagement de l'entrée de ville et des vues vers la montagne, tout en facilitant les liens est-ouest. Selon eux, l'implantation d'activités à caractère public sous cette structure pourrait favoriser l'animation urbaine de part et d'autre de celle-ci.

Tandis que plusieurs doutent du caractère convivial des espaces publics proposés dans les îlots centraux et de l'accessibilité sécuritaire de la place publique et des espaces verts désignés comme parcs urbains, d'autres considèrent que l'aménagement des espaces publics et l'intégration d'œuvres d'art devraient davantage rappeler l'histoire du lieu et servir à mettre en valeur la créativité artistique et la culture de Montréal.

La commission souhaite, elle aussi, souligner la haute qualité des aménagements proposés dans le domaine public. Elle demeure toutefois sceptique à l'égard du caractère convivial des espaces publics proposés dans les îlots centraux. Elle considère également que la sécurité des cyclistes et des piétons devrait faire l'objet d'une attention particulière dans les prochaines étapes d'élaboration du projet. Elle croit aussi que le rappel des traces de l'histoire du secteur et de la culture de Montréal devrait davantage être pris en compte. Elle pense enfin que l'idée de la conservation partielle de l'infrastructure autoroutière actuelle et de sa mise en valeur dans le projet mériterait au moins d'être évaluée.

Recommandation 11

La Commission recommande à la Ville et aux deux arrondissements concernés d'établir, en concertation, des critères d'aménagement urbain et paysager du domaine public à réunifier. Cette réunification territoriale devrait prendre en compte le caractère et l'échelle des rues, la perspective paysagère qu'elles offrent et le degré de sécurité de leurs intersections avec le futur boulevard.

3.3.3 La qualité de vie

La qualité de vie dans un lotissement immobilier comme celui proposé dans l'avant-projet est tributaire d'un ensemble d'éléments dont plusieurs liés à l'emplacement du lotissement :

- le niveau du bruit de la circulation routière et ferroviaire à proximité des immeubles projetés;
- les vibrations générées par cette circulation;
- la qualité de l'air, compte tenu de la présence de véhicules, de trains et d'une centrale de chauffage;
- l'ampleur des mesures de mitigation à mettre en œuvre et leur réalisme;
- la sécurité des déplacements des piétons et des cyclistes;
- la proximité des services de base;
- l'accessibilité du transport public;
- l'ampleur du verdissement des lieux;
- les mixités sociales, générationnelle et d'usage;
- l'animation des lieux;
- la durabilité du quartier proposé.

L'avant-projet prend en compte un grand nombre de ces éléments, comme l'accessibilité du transport public, la proximité des services de base avec les espaces commerciaux prévus, la mixité sociale en appliquant la politique de la Ville, la mixité d'usages en prévoyant plusieurs usages, la durabilité du projet en visant une certification LEED ND, le verdissement des lieux qui a fait l'objet d'un accueil généralement positif, et l'animation des lieux qui normalement devrait découler de la diversité des usages et de la présence de commerces, dont ceux éventuellement du viaduc du CN réapproprié.

Du point de vue de la sécurité des déplacements et du transport actif, l'aménagement du nouveau boulevard et le retissage consécutif des rues est-ouest s'accompagnent de mesures destinées à faciliter et à encourager les déplacements à pied. Ces mesures consistent en des trottoirs élargis et éclairés de façon appropriée la nuit, des arbres et des arbustes en bordure de ces trottoirs pour renforcer le sentiment de sécurité par rapport à la circulation automobile, un mobilier urbain accentuant la convivialité des lieux

et des passages piétons sécurisés par des feux de circulation dotés de compteurs numériques. L'éventuel raccord du projet au réseau piétonnier intérieur de la ville fait aussi partie de ces mesures.

En revanche, les mesures favorisant les déplacements à vélo sont encore à l'étude. La possibilité d'une piste cyclable sur la rue Notre-Dame ayant été écartée, la faisabilité de pistes cyclables sur les rues William et Ottawa est présentement examinée conjointement par la SHM et la Ville. Ces pistes présentent l'avantage de se situer de part et d'autre de la place publique prévue dans un des îlots centraux. Par contre, aucune mesure particulière n'est envisagée pour l'axe nord-sud. En revanche, il faut noter que des pistes cyclables passent déjà au sud et à l'est du projet, soit respectivement sur les rues de la Commune et McGill.

Enfin, l'avant-projet prend acte des problèmes de bruit et de qualité d'air. Il propose de remédier à ces problèmes par des solutions techniques apportées au moment de la construction des immeubles projetés. Il faut noter, à ce sujet, que l'étude sur la pollution sonore conclut que les niveaux sonores prévus en 2026 : « correspondent à des climats sonores compatibles avec l'implantation de milieux résidentiels à condition qu'une insonorisation adéquate des milieux soit réalisée ».

Au cours de l'audience, de nombreux intervenants ont cependant exprimé des doutes sur la qualité de vie aux abords des îlots centraux, précisément en raison du bruit et de la pollution atmosphérique, et demandent l'application de toutes les mesures d'atténuation du bruit recommandées dans l'étude d'impact sur le climat sonore en date de juillet 2008 (3.6.5).

Plusieurs intervenants mettent également en doute la réduction annoncée de la circulation véhiculaire et en redoutent les effets néfastes sur la qualité de vie et la santé publique.

La commission constate que l'étude portant sur le bruit anticipe, sur la place publique prévue, un climat sonore généralement peu propice aux activités de détente, de socialisation et d'interaction.

La commission constate également que les îlots centraux seront baignés dans un bruit élevé, allant de 65 à 75 décibels, dépassant ainsi les normes établies. Elle s'interroge sur le réalisme d'y accueillir des logements.

La commission constate enfin que la CCUM est une source importante de bruit et que l'étude sur le climat sonore recommande des mesures d'atténuation ad hoc importantes.

Sur le plan de la qualité de l'air, la commission note le risque d'un dépassement non négligeable des normes en matière de particules fines dans l'air. Elle se préoccupe, entre autres, de la situation dans le cas de la garderie Imagination et du projet M9 Evolution.

Recommandation 12

En matière de qualité de vie, la Commission recommande de s'assurer de :

- l'incorporation, aux exigences réglementaires de toute construction dans le secteur d'intervention, des normes en vigueur pour les espaces intérieurs;
- la mise en place de mesures d'atténuation pour la garderie Imagination et les logements du projet M 9;
- l'application des normes en vigueur en matière de pollution atmosphérique et sonore, avec la budgétisation nécessaire;
- l'obtention d'un complément d'information sur les impacts des activités de la CCUM, l'établissement d'objectifs quantifiables et de mesures d'atténuation appropriées pour préserver la qualité de vie et l'image de marque recherchées, ainsi que la détermination et le partage des investissements requis à cet égard;
- l'aménagement de passages piétons décalés aux endroits appropriés et conformes aux standards de sécurité les plus élevés.

3.3.4 Le corridor d'autobus Dalhousie

Le concept d'avant-projet comporte un corridor exclusif d'autobus à deux voies. Les autobus s'engageront dans ce corridor à partir de la rue Brennan, dès la sortie de l'autoroute Bonaventure. Le corridor débutera dans le prolongement de la rue Dalhousie reconfigurée, en lieu et place d'un édifice industriel existant. Il se poursuivra sous le viaduc ferroviaire du CN, immédiatement derrière les installations de la CCUM, par un tunnel à creuser sans interruption du trafic ferroviaire, ni dommage au bâtiment New City Gas. De l'autre côté du viaduc, le corridor émergera dans la rue Dalhousie en longeant la façade est du bâtiment New City Gas. Entre les rues Ottawa et William, le corridor s'élargira pour accommoder une zone d'arrêt d'autobus. De là, il se poursuit le long du viaduc ferroviaire jusqu'à la rue Saint-Maurice où un virage à gauche est prévu et dans laquelle il s'engagera pour contourner l'obstacle que représente l'édifice Rodier. Le corridor s'approchera d'un peu moins près de ce bâtiment que de celui du New City Gas. Le corridor empruntera à cette hauteur la rue de l'Inspecteur et croisera ainsi l'angle nord-est du complexe résidentiel Lowney, au moment de rejoindre l'emprise réservée existante sur cette rue, à partir de la rue Notre-Dame et en direction de la rue Mansfield. Le passage des autobus sur ce nouvel axe s'effectuera à quelques dizaines de mètres plus à l'est par rapport à leur parcours actuel. Ce tracé comptera au total un peu plus de 600 mètres de longueur entre les rues Brennan et Notre-Dame.

Les études techniques indiquent que les vibrations causées par le passage des autobus dans le corridor, pourvu que le corridor bénéficie d'un entretien optimal continu, correspondront à la moitié de la norme la plus sévère répertoriée sur le plan international, de telle sorte que l'exploitation du corridor ne devrait pas mettre en péril le bâtiment de la New City Gas.

Ces études montrent aussi une augmentation des particules fines et du bruit au-delà des normes habituelles dans plusieurs parties de la zone comprise entre le corridor lui-même et la rue Ann.

En audience, les opinions recueillies par la commission sur l'implantation d'un corridor dans la rue Dalhousie ont généralement été négatives. Même les appuis francs à cet élément important de l'avant-projet ont été accompagnés, pour la plupart, de propos

reconnaissant les désagréments que causera au voisinage la présence d'une telle infrastructure lourde et d'échelle métropolitaine dans une trame de voisinage et résidentielle.

Un nombre important d'intervenants a vivement souligné la nuisance que représenterait le corridor pour tout le secteur situé à l'ouest du viaduc. Les arguments invoqués ont porté sur :

- le niveau jugé inacceptable du bruit et des particules fines dans l'air;
- l'impact négatif sur la valeur des logements existants et futurs dans un voisinage actuellement en redéveloppement, en faisant foi, le complexe Lowney qui est à sa cinquième phase;
- la perte du potentiel de développement d'un usage récréotouristique des lieux à partir de leur qualité patrimoniale et culturelle;
- la mise en péril de la réutilisation et de la mise en valeur des bâtiments New City Gas et Rodier ainsi que du reliquat du Hay Market;
- la mise en danger du projet de corridor culturel sur la rue Ottawa;
- la fragilisation de la sécurité de la circulation est-ouest et la complication de l'accès au stationnement du complexe Lowney. Dans un autre ordre d'idées, le risque de litiges judiciaires a aussi été évoqué.

Plusieurs intervenants se sont interrogés aussi sur la fiabilité des coûts estimés pour le percement du tunnel sous le viaduc ferroviaire. Ils estiment que les études obtenues sont insuffisantes pour circonscrire adéquatement ces coûts directs de même que les frais afférents éventuels. Entre autres alternatives, il a été suggéré d'emprunter le tunnel existant de la rue Ann, en attendant une meilleure information à ce sujet. D'autres encore, doutent de la contribution du corridor à la réduction visée du trafic véhiculaire global. De leur point de vue, le corridor libérerait plutôt de la capacité véhiculaire sur le nouveau boulevard projeté.

Plusieurs ont insisté sur l'urgence d'envisager, de préférence, un équipement de transport collectif électrifié, de type tramway, tram-train ou bien encore un SLR. Un tel équipement accroîtrait en même temps l'offre de service et la qualité de vie dans le

secteur. Différentes pistes à ce sujet, abordées au point 3.2.5 de ce rapport, ont été évoquées.

Pour leur part, les autorités en matière de santé publique se sont logiquement rangées du côté de la mise en œuvre de toutes les mesures d'atténuation recommandées dans le contexte d'un corridor d'autobus à usage intensif en heure de pointe.

Dans cette recherche d'un tracé alternatif à celui du corridor Dalhousie, plusieurs intervenants ont donc suggéré d'implanter plutôt un autobus en site propre (SRB) sur le nouveau boulevard. Il a été également suggéré de répartir la charge du SRB entre le nouveau boulevard et la rue Peel, ou encore de concentrer la charge totale sur cette dernière.

La commission reconnaît le problème créé par l'implantation d'un équipement métropolitain dans une trame locale, tel qu'indiqué auparavant. La commission partage aussi l'opinion que le volume actuel du transport collectif régional requiert une qualité supérieure sur le plan de la desserte que celle offerte par l'autobus. Des explications reçues en cours d'audience, elle comprend toutefois que le corridor d'autobus continuera de fonctionner à un rythme probablement moins soutenu, même après l'implantation du SLR ou d'un tramway.

Sur les plans patrimonial, historique et visuel, l'opinion générale est que l'implantation du corridor Dalhousie à l'ouest, soit dans le quartier Griffintown, compromet sérieusement la mise en valeur de l'endroit, par ailleurs souhaitée aussi bien par le promoteur que par la Ville et les usagers. Cette mise en valeur se situe, selon la commission, à deux niveaux. Le premier est celui de la sauvegarde et de la mise en valeur des bâtiments et éléments significatifs au plan de l'évocation du passé industriel et ouvrier du secteur. Le second niveau porte sur la mise en commun de l'ensemble des potentiels identifiés, qu'il s'agisse d'édifices, de places, de parcours, de rappels historiques et archéologiques ou autres, de manière à disposer à terme d'un véritable plan d'ensemble au titre de la mise en valeur du territoire. Cette vision devrait trouver à s'intégrer à l'avant-projet, d'autant plus qu'elle permettrait au concept d'être bonifié en se singularisant grâce à son milieu d'insertion plutôt que l'inverse.

Recommandation 13

La commission recommande à la Ville d'éviter d'installer un équipement de gabarit métropolitain dans une trame d'échelle locale et de réévaluer en conséquence la pertinence d'un corridor d'autobus dans la rue Dalhousie, comparativement à son implantation dans le corridor Bonaventure.

3.3.5 La réutilisation du viaduc ferroviaire du CN

L'intention de réutiliser le viaduc du CN et de le rénover revêt un intérêt stratégique à l'égard de la réalisation du boulevard d'entrée de ville. Construit entre 1938 et 1943, ce bâtiment-pont constituait le premier corridor d'entrée des personnes et des marchandises. Dans le contexte du réaménagement de l'actuelle entrée de ville, sa présence monumentale témoigne de la première étape de mise en œuvre de celle-ci. Cet important ouvrage revêt donc un intérêt patrimonial certain. Aussi, sa restauration et sa réaffectation à des fins publiques ne peuvent que contribuer au caractère distinctif de l'entrée de ville et à l'animation et la convivialité des espaces publics avoisinants.

Selon la SHM, la réutilisation des espaces de son rez-de-chaussée à des fins de commerces et de gare intermodale ainsi que sa mise en valeur par la rénovation de ses façades, notamment la réouverture de la fenestration actuellement barricadée, représentent une grande contribution à l'animation du futur boulevard d'entrée de ville et des rues transversales des quartiers.

Lors de l'audience, la plupart des intervenants ont exprimé leur accord avec cette intention. Plusieurs d'entre eux ont toutefois souligné l'importance d'obtenir l'accord du CN avec l'approche proposée et ont demandé si des démarches étaient en cours concernant sa collaboration et son implication dans la mise en œuvre éventuelle de cette intervention. Les représentants de la SHM ont répondu qu'une démarche était en cours, que le CN se disait en accord avec l'idée d'une éventuelle collaboration au projet, mais sans plus de détails.

De son côté, l'actuel locataire, Depotium inc., détenteur d'un bail de 40 ans signé depuis peu avec le CN, s'est dit étonné de l'attitude de la SHM qui semble ignorer son existence. Il s'est de plus déclaré inquiet de l'impact éventuel des travaux de construction sur l'accessibilité de ses cinq bâtiments d'entreposage pendant le chantier. Il a affirmé être prêt à collaborer avec la SHM, sans pour autant permettre l'utilisation des espaces qu'il occupe.

La commission se dit elle aussi étonnée du fait que la SHM n'ait pas déjà consulté le CN et Depotium inc. à propos de la réutilisation éventuelle du bâtiment-pont. À ce sujet, la commission considère qu'il est important que la Ville et la SHM entament des pourparlers avec le CN et Depotium inc. pour fixer les paramètres ainsi que l'échéancier de la mise en valeur et de la réaffectation graduelle de l'infrastructure, dans la perspective de la revitalisation du secteur à long terme.

Conclusion

L'avant-projet détaillé de réaménagement de l'autoroute Bonaventure (phase 1), en créant une entrée de ville distinctive au moyen de la libération de terrains municipaux à des fins de développement immobilier, constitue un précédent que la commission a convenu d'examiner attentivement en raison des incidences que ce concept pourrait avoir sur d'autres entrées de ville ailleurs sur le territoire municipal. Ce faisant, il a été également convenu de considérer un territoire d'étude plus large que celui suggéré par la SHM, de manière à prendre en considération tous les secteurs en interaction directe avec le projet, de façon à réconcilier adéquatement les différentes échelles territoriales en présence. Dans cette perspective, la commission a traité comme un tout significatif les pôles de l'ÉTS et de la Cité Multimédia, et regretté que cette perspective ne soit pas considérée comme un intrant au mandat confié à la Société du Havre dans une optique large de revitalisation de la vieille ville.

Le parti de libérer des terrains à des fins de développement a eu comme conséquence de repousser à l'extérieur de l'axe Bonaventure le corridor de transport collectif, faute d'espace pour l'y intégrer. Si les études menées en vue de la localisation de ce dernier ont conclu que la rue Dalhousie était, parmi sept tracés possibles, l'option la plus adéquate pour répondre aux exigences d'un tel équipement, la commission a, pour sa part, entendu les préoccupations des citoyens et usagers quant à l'incompatibilité d'un équipement de nature métropolitaine dans une trame locale dont la revitalisation à dominance résidentielle et institutionnelle se confirme. La commission a fait siennes les inquiétudes exprimées au sujet de la sécurité, de la qualité de l'air, de la convivialité et de la mise en valeur du patrimoine. Conséquemment, et faisant écho aux propositions de la STM, la commission a recommandé que soient priorisés les modes de transport collectif et actif dans l'axe Bonaventure, réconciliant ainsi transport et aménagement urbain. De son point de vue, l'intégration temporaire d'un corridor d'autobus peut faire l'objet, à l'instar de l'avenue du Parc reconfigurée pour y accueillir un éventuel tramway, d'un aménagement rencontrant de hauts standards en matière d'esthétique urbaine.

Selon la commission, l'idée de considérer le boulevard d'entrée de ville comme un sas de transition entre différentes échelles urbaines, surtout lorsqu'il comporte la dimension

« transport collectif », présente divers avantages non négligeables. Ainsi, le boulevard Bonaventure, réaménagé en fonction d'une approche plus ouverte sur la ville, abondamment paysagé et ponctué d'œuvres d'art signalétiques appropriées aux différentes échelles territoriales traversées, contribue à révéler l'unicité du lieu par son caractère de lien entre la ville et son fleuve. C'est là l'amorce du long retissage qui se concrétisera par l'achèvement des phases ultérieures du projet. Ainsi réaménagé, ce boulevard d'entrée est à même de devenir un réel générateur de développement immobilier pour le voisinage. La commission est donc d'avis qu'il est préférable de concentrer dans l'emprise du boulevard Bonaventure, les fonctions d'entrée de ville plutôt que de lui imposer une forme contraignante de développement immobilier, dont la rentabilité n'a pas clairement été démontrée, ni à l'échelle de ses abords, ni à l'échelle de son milieu d'insertion.

En analysant les diverses composantes du projet, la commission a constaté que l'intégration proposée du patrimoine était en deçà des potentiels que recèle pourtant le secteur. Dans sa forme même, le projet Quartier Bonaventure semble davantage répondre à une logique immobilière qu'à un souci de valoriser l'histoire du lieu. Or, de l'avis de la commission, un concept attrayant ne contredit pas la singularité que le milieu d'insertion peut par ailleurs offrir, bien au contraire. Reconnaissant que le secteur, par le quartier Griffintown qui constitue un des berceaux de l'industrialisation en Amérique du Nord, est riche au plan patrimonial, la commission a fait siennes les suggestions de développer un projet davantage en harmonie avec la charge historique que le milieu d'insertion offre. Une place publique, c'est bien; une place publique rappelant les traces de l'histoire lorsqu'elles existent, c'est mieux. La commission a, en ce sens, accueilli favorablement les suggestions qui lui ont été faites de développer l'endroit de façon certes contemporaine et attrayante, mais de le singulariser par ce qu'il offre, soit par la prise en compte de sa richesse patrimoniale, que celle-ci appartienne à un corpus tangible (les reliquats du Hay Market, le New City Gas, l'édifice Rodier, la forge Cadieux, etc.) ou bien intangible (les révélateurs archéologiques, les corridors artistiques et de fraîcheur, etc.). Le patrimoine devient ici matière identitaire et contributive à la singularité du lieu. Cet amalgame du patrimoine et de la modernité peut servir d'ancrage à une image de marque distinctive du territoire visé, susceptible de reproduire le succès de l'image de marque du Vieux-Montréal et ainsi créer de la richesse pour tout le territoire et y attirer des résidents, des entreprises et des commerces.

La question de la mixité sociale n'a pas été traitée spécifiquement dans la présente analyse puisqu'un nombre important de questions générales ont dominé les propos et suggestions recueillis. La commission l'a donc considérée comme prématurée à cette étape-ci, tout en reconnaissant que l'inclusion de logements sociaux et abordables demeure cruciale, notamment dans le contexte de la revitalisation en cours des quartiers adjacents. Cette question de la mixité sociale, traduite en logements destinés à des clientèles spécifiques, devra prendre en considération, ici peut-être plus qu'ailleurs sur le territoire montréalais, les questions soulevées en audience quant à la qualité de vie, au bruit, à la pollution de l'air et au nécessaire caractère convivial qu'une telle fonction sous-tend. Des mesures vigoureuses devront, à cet égard, faire partie intégrante d'éventuels accords de développement à convenir entre la Ville et les promoteurs intéressés.

Enfin, en référence aux propos tenus quant au processus de consultation publique ne portant que sur une seule phase du réaménagement de l'autoroute Bonaventure prévu en trois phases, la commission a pris en considération les suggestions qui lui ont été faites. Ainsi, lorsqu'il s'agit de projets d'envergure métropolitaine dont l'échéancier de réalisation est en temps long et les phases subséquentes tributaires des premières, la commission croit que la consultation devrait porter, dans un premier temps, sur l'ensemble des phases d'un avant-projet présenté comme une vision d'ensemble et, dans un second temps, sur chacune des phases, celles-ci étant alors assorties d'un projet de règlement en bonne et due forme. Cette vision d'ensemble pourrait, par exemple, être enchâssée à même le plan d'urbanisme, ce dernier étant d'ailleurs appelé, à brève échéance, à être révisé. L'aménagement urbain étant affaire de longue haleine et supposant une grande flexibilité pour tenir compte de la conjoncture, il y aurait lieu de considérer les grands projets comme faisant partie d'une catégorie à part. Cela est d'autant plus crucial lorsqu'il s'agit de grands projets inscrits à la croisée des transports et de l'urbanisme. La collectivité dans son ensemble y gagnerait.

En terminant, la commission tient à souligner le travail constant de la SHM, de son conseil d'administration et de ses partenaires, qui ont dû composer avec diverses contraintes dans l'élaboration de leur projet et les remercie pour leur collaboration.

Elle tient également à témoigner sa reconnaissance à l'égard des personnes et des groupes qui ont consacré temps et efforts à l'examen de l'avant-projet à l'étude pour formuler des opinions et des propositions qui ont grandement contribué à sa réflexion.

La commission a apprécié la richesse des débats qui ont entouré ses travaux, la qualité des présentations et des interventions, le climat serein dans lequel celles-ci se sont tenues, tant de la part du promoteur et de la Ville de Montréal que de la part du public. Tout au long de ses travaux, elle a pu constater combien les grands enjeux d'aménagement urbain sont importants pour la population. C'est là une responsabilité collective qu'elle salue.

Fait à Montréal, le 18 mars 2010.



Hélène Laperrière
Présidente de commission



Jean-Claude Boisvert
Commissaire



Viateur Chénard
Commissaire

Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat

Le mandat

L'office de consultation publique de Montréal a reçu du comité exécutif de la Ville de Montréal le mandat de consulter les citoyens conformément à la résolution CE09 1101 du 17 juin 2009. Ce mandat est encadré par l'article 83 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., chapitre C 11.4).

La consultation publique

Le 10 novembre 2009, l'Office rendait disponible la documentation de référence relative à l'avant-projet détaillé du Quartier Bonaventure dans son bureau, sur son site Internet, aux bureaux d'Accès Montréal des arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest, ainsi qu'au bureau du Greffe de la Ville de Montréal. Ensuite, les 10, 11, 19, 20, 25 et 26 novembre, des annonces publicitaires sont parues dans les quotidiens Métro, 24h, l'hebdomadaire La voix populaire et les mensuels Métropole et Échos Montréal.

Le 9 novembre, 4 000 dépliants ont été distribués dans le secteur de l'avant-projet du Quartier Bonaventure. Des courriels ont été envoyés à près de 200 institutions et organismes communautaires, afin de les informer de la tenue de la consultation. La consultation publique a également fait l'objet d'une annonce sur la page Facebook de l'Office.

Une rencontre préparatoire s'est tenue l'après-midi du 3 novembre 2009, dans les locaux de l'OCPM, avec les représentants de la société du havre de Montréal. Une seconde rencontre s'est tenue le 5 novembre, pour faire une visite accompagnée des lieux.

La commission et son équipe

Hélène Laperrière, présidente de la commission

Jean-Claude Boisvert, commissaire

Viateur Chénard, commissaire

Michel Agnaïeff, secrétaire de la commission

Catherine Vandermeulen, analyste de la commission

L'équipe de l'OCPM

Luc Doray, secrétaire général

Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation

Anik Pouliot, responsable de la logistique

Louis-Alexandre Cazal, responsable de la logistique

Alexis Musanganya, web mestre

Delphine Dusabé, responsable de l'accueil

José Diaz, responsable de l'accueil

Gabriel Lemonde Labrecque, responsable de l'accueil

Christelle Lollier-Théberge, responsable de l'accueil

Nath Tan Le, responsable de l'accueil

Les porte-parole et les personnes-ressources de la SHM (en ordre alphabétique)

Gilles Benoit, conseiller en développement, Division du développement résidentiel, Direction de projets – développement du logement social et abordable, Service de mise en valeur du territoire et du patrimoine (SMVTP), Ville de Montréal

Patrick Bouffard, conseiller en aménagement, Division de l'urbanisme, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises (DAUSE), Arrondissement du Sud-Ouest

André Martin Bouchard, directeur, Division environnement, Genivar

Pierre Bouchard, directeur, Direction des grands parcs et de la nature en ville, Service du développement culturel, de la qualité du milieu de vie et de la diversité ethnoculturelle (SDCQMVDE), Ville de Montréal

Aurèle Cardinal, président, Groupe Cardinal Hardy

Glen Carlin, directeur général, Société des ponts J. Cartier et Champlain

Claude Carette, chef de division, Division gestion des transports, Direction des transports, Service des infrastructures/transport et environnement (SITE), Ville de Montréal

Jacinthe Clossey, conseillère corporative, Société de Transport de Montréal (STM)

Stéphane Conant, chargé de projets, Division de l'urbanisme, Service de mise en valeur du territoire et du patrimoine (SMVTP), Ville de Montréal

Bernard Cyr, chef de division, Division du développement résidentiel, Direction de projets –développement du logement social et abordable, SMVTP, Ville de Montréal

Nancy Dubé, chargée de projets, Société du Havre de Montréal (SHM)

Martin Duquette, directeur, Division des sites contaminés, SNC/Lavalin

Réjean Durocher, directeur du projet Bonaventure, SHM

Isabelle Hudon, présidente du Conseil d'administration, SHM

Benoit Lagarde, associé, Genivar

Francine Leduc, conseillère en aménagement, chef d'équipe, Division gestion des transports, Direction des transports, SITE, Ville de Montréal

Francyne Lord, commissaire – art public, Division des équipements culturels, de l'art public et du patrimoine artistique, Direction du développement culturel et des bibliothèques, SDCQMVDE, Ville de Montréal

Guy Martin, directeur planification, développement et ingénierie, Réseau de Transport de Longueuil

Marie-Claude Massicotte, architecte paysagiste, Section des projets de partenariat et de développement, division des projets, Direction des parcs et des espaces verts, Direction des grands parcs et de la nature en ville, SDCQMVDE, Ville de Montréal

Mario Masson, directeur par intérim, Bureau expertise, Division - Orientations et expertise en parcs et espaces verts, Direction des grands parcs et de la nature en Ville, SDCQMVDE, Ville de Montréal

Sophie Mayes, chargée de projets, SHM

Normand Proulx, directeur, DAUSE, Arrondissement du Sud-Ouest, Ville de Montréal

Gaëtan Rainville, président-directeur général, SHM

Pascal Rochon, conseiller corporatif, Infrastructures et équipements, STM

Nancy Shoiry, directrice, DAUSE, Arrondissement de Ville-Marie, Ville de Montréal

Michel Tremblay, conseiller corporatif à la planification des réseaux, STM

Michel Veilleux, vice-président, Planification et développement, Agence métropolitaine de transport (AMT)

Sylvain Villeneuve, chef de division, Division de l'urbanisme, DAUSE, Arrondissement de Ville Marie, Ville de Montréal

Les participants aux séances d'information en ordre de comparution

24 novembre	26 novembre	1er décembre	2 décembre
Roland Hakim	Marcel Sévigny	Carole Cournoyer	Robert Hajaly
Dinu Bumbaru	Marie-Josée	Philippe Côté	Steve Lemay
Éric Michaud	Corrivo	Étienne Coutu	Carole Cournoyer
David Hanna	Andrew Dawson	François Vincent	Sami Hakim
Sophie Thiébaud	Sophie Thiébaud	Pierre Morrissette	Patrick Latendresse
Sami Hakim	Jean-Vincent	Daniel Bouchard	John Burcombe
Silviu Burbanescu	Tanguay	Roland Hakim	Marc-André Saia
Natacha	Dinu Bumbaru	Pierre Séguin	Pierre Brisset
Alexandroff	Rolan Hakim	Pierre Brisset	Bev Lev
Pierre Saint-Cyr	David Hanna	Jacques Vincent	David Hanna
Zavin Darakjian	Bev Lev	Jeffrey Dungen	Roland Hakim
Jeffrey Dungen	Robert Hajaly	Christine Caron	Jeffrey Dungen
Erin O'connell	Joseph Baker		John Burcombe
Jessy Lev	Jeffrey Dungen		Sophie Thiébaud
Carole Cournoyer	Natacha		
Bev Lev	Alexandroff		
Pierre Brisset			

La liste des citoyens et organismes qui ont soumis un mémoire avec ou sans présentation orale apparaît à l'annexe 2 sous la rubrique 8.

Annexe 2 – La documentation

1. Mandat

1.1 Sommaire décisionnel

1.1.1 Prendre connaissance de l'avant-projet détaillé du réaménagement de l'autoroute Bonaventure (Phase 1) préparé par la Société du Havre de Montréal à la suite du mandat que lui avait confié le conseil d'agglomération (dossier 1071231024) et mandater l'Office de consultation publique pour tenir une consultation publique sur le projet

1.1.2 Mandater la Société du Havre de Montréal pour préparer et déposer à la Ville de Montréal une offre de services professionnels portant à la fois sur les études additionnelles requises et la préparation des plans et devis définitifs du corridor de transport collectif Dalhousie, dans le cadre du réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase 1 (tronçon de la Commune / Saint-Jacques)

1.2 Recommandation

1.2.1 Mandat - l'Office de consultation publique

1.2.2 Mandat - Société du Havre de Montréal

1.3 Pièces jointes

1.3.1 Quartier Bonaventure – Réaménagement de l'autoroute Bonaventure phase 1 – Synthèse des études de l'avant-projet détaillé, mars 2009

1.3.2 Résolution CA-APB36-2009 - Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville, de la rue Saint-Jacques à la rue Brennan, phase 1 – Approbation du rapport d'avant-projet détaillé et recommandations à la Ville de Montréal

- 1.4 Résolutions
 - 1.4.1 Extrait authentique du procès-verbal d'une séance du comité exécutif – Séance ordinaire du mercredi 17 juin 2009 – CE09 1101
 - 1.4.2 Extrait authentique du procès-verbal d'une séance du comité exécutif – Séance ordinaire du mercredi 26 août 2009 – CE09 1554

- 2. Démarche de consultation
 - 2.1 Dépliant
 - 2.2 Inscription et mémoire – formulaire

- 3. Documentation déposée par le promoteur
 - 3.1 Quartier Bonaventure – Le nouveau Montréal – Réaménagement de l'autoroute Bonaventure phase 1 – Synthèse des études de l'avant-projet détaillé, mars 2009
 - 3.1.1 Fiches synthèses du rapport de l'avant-projet détaillé, mars 2009
 - 3.1.2 Animation 3D du Quartier Bonaventure, mars 2009

 - 3.2 Historique du projet
 - 3.2.1 Le Havre de Montréal – L'état des lieux – La ville et son fleuve – Analyse du territoire et enjeux d'aménagement, 2004
 - 3.2.2 Le Havre de Montréal – Vision 2025 – La ville et son fleuve – Une proposition pour l'avenir, 2004
 - 3.2.3 L'autoroute Bonaventure – Vision 2025 – Synthèse des études du projet de réaménagement, octobre 2005
 - 3.2.4 Le Havre de Montréal – Rapport final et recommandations – La ville et son fleuve – Plan d'intervention, avril 2006
 - 3.2.5 Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville de la rue Saint-Jacques à la rue Brennan – Sommaire des études de faisabilité du projet, avril 2007
 - 3.2.6 Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville de la rue Saint-Jacques à la rue Brennan, phase 1 – Rapport final / Étude d'avant-projet détaillée, 25 mars 2009

- 3.2.7 Compte rendu de l'exercice de concertation sur le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville – Rapport de synthèse – version finale

- 3.3 Aménagement urbain et patrimoine
 - 3.3.1 Convergence – Mise en valeur de l'entrée de ville dans l'axe de l'autoroute Bonaventure – Notes de l'atelier d'idéation tenu le 19 mars 2008 – rapport synthèse, 10 avril 2008
 - 3.3.2 Évolution du secteur et principes de reconstruction urbaine – Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville, 8 avril 2008
 - 3.3.3 Contexture – Analyse du portrait des ressources du patrimoine bâti des terrains riverains au projet Bonaventure – Rapport final, 15 décembre 2008

- 3.4 Études de marché
 - 3.4.1 Mise à jour : Analyse d'opportunité quant au potentiel hôtelier : Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville, phase 1 – Rapport final, août 2008
 - 3.4.2 Retombées fiscales immobilières, mise à jour – Réaménagement autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville, phase 1 – Rapport final, 15 août 2008
 - 3.4.3 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 – Rapport final, 26 novembre 2008
 - 3.4.4 Positionnement et potentiel de marché commercial pour le projet de développement commercial suite au réaménagement de l'autoroute Bonaventure, mise à jour – Rapport final, décembre 2008
 - 3.4.5 Mise à jour de l'étude de marché. Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville, phase 1 – Étude du potentiel résidentiel – Rapport final, 5 décembre 2008

- 3.5 Transport, circulation et génie routier
 - 3.5.1 Rapport final – Volet avant-projet routier, Lot structure – ouvrages de raccordement entre la structure actuelle de l'autoroute et la rue Wellington, 12 juin 2008
 - 3.5.2 Rapport final d'avant-projet détaillé – Version finale - Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville de la rue Saint-Jacques à la rue Brennan. Services professionnels en transport, circulation et génie routier, 3 mars 2009 [Document en haute définition : 121 Mo]
 - 3.5.2.1 Plan du corridor Dalhousie (Annexe 6)
 - 3.5.2.2 Modélisation microscopique des systèmes de transport (Annexe 7)
 - 3.5.2.3 Plan des utilités publiques (Annexe 8)
 - 3.5.2.4 Plans et profils des réseaux d'égouts et aqueducs (Annexe 9)
 - 3.5.2.5 Croquis explicatifs et estimation des coûts de structures (Annexe 10)
 - 3.5.2.6 Trajets des autobus durant les travaux (Annexe 11)
 - 3.5.2.7 Ordonnancement des travaux (Annexe 13)
 - 3.5.2.8 Coûts de construction (Annexe 14)[Fichier Excel]
 - 3.5.2.9 Étude de faisabilité d'un tunnel routier sous l'emprise ferroviaire du CN dans l'axe de la rue Dalhousie – Rapport UMA / CN (Annexe 15)
 - 3.5.2.10 Plan et profil du projet – Aménagement géométrique – (Annexe 2)
 - 3.5.3 Audit de sécurité routière pour le projet Bonaventure, Présentation PowerPoint, version finale, 5 novembre 2008
 - 3.5.4 Quartier Bonaventure – Transition Bonaventure / Brennan, Note technique – Version finale, Réponse à l'audit de sécurité du 5 novembre 2008, 16 septembre 2009

- 3.6 Études environnementales
 - 3.6.1 Rapport final – Volet caractérisation environnementale, Phase 2A – Évaluation environnementale de site Phase II et études sectorielles détaillées – Vérification des activités industrielles / démarches auprès des autorités, juillet 2008
 - 3.6.2 Rapport final – Volet caractérisation environnementale, Phase 2B – Évaluation environnementale de site Phase II et études sectorielles détaillées, juin 2008
 - 3.6.3 Rapport final – Volet caractérisation environnementale, Phase 3 – Évaluation environnementale de site Phase III, juin 2009
 - 3.6.4 Rapport final – Volet caractérisation environnementale, Phase 3 – études géotechniques, juillet 2009
 - 3.6.5 Rapport préliminaire – Étude d'impact sur le climat sonore, juillet 2008
 - 3.6.6 Rapport préliminaire – Étude d'impact sur la qualité de l'air, juillet 2008

- 3.7 Études techniques
 - 3.7.1 Trunk sewer Inspection and Condition Assessment Study, rue McTavish, rue Ontario, rue Saint-Jean-Baptiste and project Bonaventure, Draft report, décembre 2007
 - 3.7.2 Diagnostic de l'état structural des réseaux d'aqueduc à l'aide d'une sonde à induction électromagnétique – rue William (rue McGill à rue Nazareth), 4 juin 2008
 - 3.7.3 Diagnostic des réseaux d'aqueduc et d'égouts, version finale, août 2008
 - 3.7.4 Étude de relocalisation de la chute à neige Wellington – Rapport technique, 15 août 2008
 - 3.7.5 Rapport final – Inventaire archéologique, phase 1, mai 2008
 - 3.7.6 Rapport final – Impacts vibratoires sur le bâtiment de la New Cité Gas situé au 172, rue Dalhousie, novembre 2009

- 3.8 Présentation faite lors de la séance d'information du 24 novembre 2009
- 3.9 Les décomptes du trafic d'autobus sur la rue Inspecteur

- 3.10 Projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure, Tronçon centre-ville – Volet Transport et circulation – Avril 2007 – Tecsuit Inc.
- 3.11 Société du Havre de Montréal – États financiers au 31 mars 2007
- 3.12 Société du Havre de Montréal – États financiers au 31 mars 2008
- 3.13 Société du Havre de Montréal – États financiers au 31 mars 2009
- 3.14 Présentation faite lors de la séance d'information du 26 novembre 2009
- 3.15 Présentation faite lors de la séance d'information du 1er décembre 2009
- 3.16 Tableau comparatif auto/autobus – émission de polluants
- 3.17 Distance en mètre entre la rue Inspecteur et le corridor Dalhousie
- 3.18 Quartier Bonaventure – Limites des arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie
- 3.19 Modélisation du trafic – corridor Dalhousie
- 3.20 Mouvements autobus véhicules en provenance de la Rive-Sud de Montréal
- 3.21 Mouvements véhiculaires de la STM dans le corridor Bonaventure
- 3.22 Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville, de la rue Saint-Jacques à la rue Brennan – Volet Griffintown / chemin des Irlandais [51 Mo]
- 3.23 Comparaison de la capacité du nombre de passagers selon les modes de transports – AMT
- 3.24 Lettre du CN – 18 décembre 2009
- 3.25 Utilisation des corridors de transport en commun par les résidents de l'agglomération de Longueuil
- 3.26 Déplacements TC en pointe AM 2008 – pont emprunté par les résidents du territoire
- 3.27 Correspondance entre la RTL et M. Silviu Bursanescu (Lowney)
 - 3.27.1 Lettre de M.Bursanescu – 3 septembre 2009
 - 3.27.2 Lettre de M. Pierre Del Fante (RTL) – 15 septembre 2009
- 3.28 Extrait de correspondance entre la STRSM et le CN – Réfection du Pont Victoria – juin 1998
- 3.29 Extrait de correspondance entre la STRSM et le CN – Autobus autorisés à circuler sur le pont Victoria – Août 2001

4. Travaux de la commission
 - 4.1 Compte rendu de la rencontre préparatoire avec la Société du Havre de Montréal
 - 4.2 Questions de la commission à la Société du Havre de Montréal – 20 novembre 2009
 - 4.2.1 Réponses de la Société du Havre de Montréal – 27 novembre 2009
 - 4.3 Bâtiments Lowney
 - 4.3.1 Lowney – Règlement de zonage – Sommaire décisionnel
 - 4.3.2 Lowney – Phase I – Sommaire décisionnel
 - 4.3.3 Lowney – Phase III – Sommaire décisionnel
 - 4.3.4 Lowney – Phase IV – Sommaire décisionnel
 - 4.3.5 Lowney – Phase V – Sommaire décisionnel
 - 4.3.6 Lowney – Phase VI – Sommaire décisionnel
 - 4.3.7 Lowney – Phase VII – Sommaire décisionnel
 - 4.4 Prolongement de la rue Dalhousie – Intervention – Mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement économique et urbain – juillet 2008
 - 4.5 Questions de la commission à la Ville de Montréal – 10 décembre 2009
 - 4.5.1 Réponses de la Ville de Montréal - 10 janvier 2010
5. Documents de référence et liens utiles
 - 5.1 Le cadrage paysager des entrées routières de Montréal
 - 5.2 Étude sur le potentiel de développement urbain d'un corridor de transport collectif renforcé dans l'axe du Pont Champlain et dans l'axe du Boulevard Taschereau – mars 2009 – Communauté métropolitaine de Montréal
 - 5.2.1 Annexes
 - 5.3 The Open Planning Project – Vidéo sur la réaffectation de deux autoroutes : Embarcadero Freeway (San Francisco) & Miller Westside Highway (New York)

- 5.4 Congestion routière : La méthode Milwaukee
 - 5.5 AMT – Programme triennal d'immobilisations 2010/2011/2012 – novembre 2009
 - 5.6 Conseil d'administration de la Société du Havre de Montréal
 - 5.7 Desseins sur Montréal – Juin 1989
 - 5.8 Avis A07-SO-01 du Conseil du Patrimoine de Montréal
 - 5.9 Étude de circulation pour l'accès au Terminus Centre-ville dans l'axe de l'Inspecteur/Mansfield
 - 5.10 Résumé d'orientation des directives de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement
6. Transcriptions
- 6.1 Transcriptions de la séance d'information du 24 novembre 2009
 - 6.2 Transcriptions de la séance d'information du 26 novembre 2009
 - 6.3 Transcriptions de la séance d'information du 1er décembre 2009
 - 6.4 Transcriptions de la séance d'information du 2 décembre 2009
 - 6.5 Transcriptions de la séance d'audition des opinions du 12 janvier 2010
 - 6.6 Transcriptions de la séance d'audition des opinions du 13 janvier 2010 en après-midi
 - 6.7 Transcriptions de la séance d'audition des opinions de la soirée du 13 janvier 2010
 - 6.8 Transcriptions de la séance d'audition des opinions de la soirée du 18 janvier 2010
 - 6.9 Transcriptions de la séance d'audition des opinions du 19 janvier 2010 en après-midi
 - 6.10 Transcriptions de la séance d'audition des opinions de la soirée du 19 janvier 2010
7. Documentation déposée par les participants
- 7.1 Total des montants octroyés à la SHM depuis octobre 2006
 - 7.2 Extrait d'une séance ordinaire du comité exécutif du 2 juillet 2008 – CE08 1246
 - 7.3 Étude de caractérisation de la forme urbaine – visualisation de l'entrée de ville rue University – Groupe Cardinal Hardy

- 7.4 L'avenir des voies ferrées à la Pointe dans un contexte d'ouverture sur le fleuve
 - 7.5 Études d'avant-projet d'un système léger sur rail (SLR) L'Axe de l'autoroute 10/Centre-Ville de Montréal – rapport synthèse
 - 7.6 Études d'avant-projet d'un système léger sur rail (SLR) L'Axe de l'autoroute 10/Centre-Ville de Montréal – Sommaire des études
 - 7.7 Griffintown : son histoire et son cadre bâti
 - 7.8 Appel d'offres public – Services professionnels à l'équipe de projet de la Société du Havre de Montréal – Assistance technique gestion de projet, transport et circulation
 - 7.9 Appel d'offres public – Services professionnels : Conceptions des plans et devis – infrastructures souterraines et génie routier
 - 7.10 Appel d'offres public – Services professionnels – Conception des plans et devis – Aménagement des espaces libres publics
 - 7.11 Info Havre, vol. 3, no.2, juin 2009
 - 7.12 Profil statistique en habitation de l'arrondissement de Ville-Marie
 - 7.13 Demande de rectification - GRUHM
 - 7.14 Demande de rectification – M. David Hanna
8. Mémoires
- 8.1 Mémoires avec présentation orale
 - 8.1.1 M. Mariano Ventresca
 - 8.1.1.1 Présentation Power Point
 - 8.1.2 M. David Hanna
 - 8.1.2.1 Présentation Power Point
 - 8.1.3 M. Harvey Lev
 - 8.1.4 Regroupement Information Logement (RIL)
 - 8.1.5 M. Daniel Chartier
 - 8.1.6 Société du Vieux-Port de Montréal
 - 8.1.7 Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga Maisonneuve (GRUHM)
 - 8.1.7.1 Présentation Power Point

- 8.1.8 Centre Financier International de Montréal
- 8.1.9 Pabeco Inc.
 - 8.1.9.1 Présentation Power Point

- 8.1.10 John Burcombe
- 8.1.11 Comité pour le sain redéveloppement de Griffintown
 - 8.1.11.1 Présentation Power Point

- 8.1.12 Centre de santé et des services sociaux (CSSS) du Sud-Ouest-Verdun
- 8.1.13 École de technologie supérieure
 - 8.1.13.1 Présentation Power Point

- 8.1.14 M. Sami Hakim
 - 8.1.14.1 Présentation Power Point

- 8.1.15 Mme Judith Bauer
- 8.1.16 Syndicat des copropriétaires des phases 1,2,3 et 4 du projet résidentiel Lowney
- 8.1.17 M. Roland Hakim
 - 8.1.17.1 Présentation Power Point

- 8.1.18 M. Joseph Baker
- 8.1.19 Projet Montréal
 - 8.1.19.1 Présentation Power Point

- 8.1.20 Direction de Santé Publique (DSP)
 - 8.1.20.1 Présentation Power Point

- 8.1.21 POPIR Comité logement du Sud-Ouest
- 8.1.22 Habiter Ville-Marie
 - 8.1.22.1 Présentation Power Point

- 8.1.23 Beïque, Legault, Thuot Architectes

- 8.1.23.1 Présentation vidéo
 - 8.1.24 Développements McGill
 - 8.1.24.1 Présentation Power Point
 - 8.1.25 Chambre de commerce du Montréal métropolitain
 - 8.1.26 Action-Gardien
 - 8.1.27 M. Zaven Darakjian
 - 8.1.28 Arrondissement Sud-Ouest
 - 8.1.29 Comité Logement Centre-Sud
 - 8.1.30 RESO
 - 8.1.31 Depotium Inc.
 - 8.1.32 Transport 2000 Québec
 - 8.1.32.1 Présentation Power Point
 - 8.1.33 Climatisation et Chauffage urbains de Montréal (CCUM)
 - 8.1.33.1 Présentation Power Point
 - 8.1.34 GRT – Bâtir son Quartier
 - 8.1.35 Mme Nathacha Alexandroff
 - 8.1.36 M. Robert Hajaly
 - 8.1.37 Conseil Régional Environnement Montréal (CREM)
 - 8.1.38 Vision Montréal
 - 8.1.39 Héritage Montréal
 - 8.1.40 M. Patrick Latendresse
 - 8.1.40.1 Présentation Power Point
 - 8.1.41 Culture Montréal
- 8.2 Mémoires sans présentation orale
- 8.2.1 Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM)
 - 8.2.2 M. Raphaël Fischler
 - 8.2.3 FRAPRU
 - 8.3.4 Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal
 - 8.3.5 YMCA – éco-quartier Pointe-Saint-Charles / Petite-Bourgogne

- 8.3.6 Garderie Imagination
- 8.3.7 STM- Société de transport de Montréal
- 8.3.8 Mme Bev Lev
- 8.3.9 M. Etienne Le Nigen
- 8.3.10 Association des résidents du Vieux-Montréal (ARVM)
- 8.3.11 Société du Palais des congrès de Montréal
- 8.3.12 Le Conseil des monuments et sites du Québec et L'Association québécoise pour le patrimoine industriel
- 8.3.13 Aliments Chatel Inc.
- 8.3.14 Regroupement pour des voies réservées
- 8.3.15 M. Denis Munger
- 8.3.16 M. David Seto

8.3 Présentations orales sans dépôt de mémoire

- 8.3.1 Société du Parc Jean-Drapeau (voir transcription de la séance du 19 janvier pm)
- 8.3.2 M. Derek Robertson (voir transcription de la séance du 19 janvier en soirée)

Le mandat de l'Office de consultation publique de Montréal

L'Office de consultation publique de Montréal a été créé par l'article 75 de la Charte de la Ville de Montréal. Il réalise des mandats de consultation publique relatifs aux différentes compétences de la Ville, notamment sur les projets d'urbanisme et d'aménagement du territoire, ou sur tout projet désigné par le conseil municipal ou le comité exécutif.

Remerciements

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel de l'Office de consultation publique de Montréal qui a assuré le soutien nécessaire à la production de ce rapport.