

# L'autoroute Bonaventure

## VISION 2025

Synthèse des études du projet de réaménagement — octobre 2005



### Réalisation

Société du Havre de Montréal : Jacques J. Coté, président-directeur général; Pierre Malo et Pierre St-Cyr, urbanistes et chargés de projets; Danielle Dionne, chargée de communication; Gisèle Delorme, secrétaire de direction; Isabelle Jutras, stagiaire en environnement et Annie Laurin, stagiaire en urbanisme.

### Direction du projet

Guy Mailhot, directeur, ingénierie, Les ponts Jacques Cartier et Champlain incorporée;  
Pierre Malo, urbaniste, chargé de projets, Société du Havre de Montréal.

### Comité de gestion

Glen P. Carlin, Les ponts Jacques Cartier et Champlain incorporée; Jacques J. Coté, Société du Havre de Montréal;  
Stephan Canty, Développement économique Canada; André Desmarais, Développement économique Canada;  
Jacques Gagnon, Ville de Montréal; Henri Gilbert, ministère des Transports du Québec; Paul Laberge, Ville de Montréal;  
Christian Lalonde, Ville de Montréal; Sylvie Lefebvre, Les ponts Jacques Cartier et Champlain incorporée;  
Sylvain Lessard, Transport Canada; Guy Mailhot, Les ponts Jacques Cartier et Champlain incorporée; Pierre Malo,  
Société du Havre de Montréal; André Marcotte, ministère des Transports du Québec; Antoine Robitaille, ministère des  
Transports du Québec.

### Historique

Recherche et rédaction : Annie Laurin, Société du Havre de Montréal.

### Étude de préféabilité

#### Consultants

Michel Cardin, directeur de projets, Bernard Breault, Frédérick Bérubé, Pierre Gagnon, Yves Gauthier, Nadia Girard,  
Viviane Laporte, Jacques Sarrailh, Martin Stapinski et Adel Zaki de SNC-LAVALIN inc.; André Major et Alexandre Watson  
de Lemay Associés; Jean-François Rouillon et Marie Schärllig de TecSult; Daniel Paré et Luc Tittley de Daniel Arbour &  
Associés.

#### Comité technique

Michel Drouin, ministère des Transports du Québec; Gilles Lalonde, Ville de Montréal; Guy Mailhot, Les ponts Jacques  
Cartier et Champlain incorporée; Pierre Malo, Société du Havre de Montréal; Emmanuel Felipe, Ville de Montréal.

#### Illustrations

André Major, architecte associé, Ariane Anctil, Doru Bumbaru et Jean-François Gagnon de Lemay Associés.

### Étude des retombées économiques

#### Consultants

Michel Simard, directeur, Elisabeth Boulet-Clément, Julie Michaud et Laure Thomas de Genivar.

#### Comité technique

Pierre Beaulieu, Ville de Montréal; Lorne Jackson, Société de Développement de Montréal; Pierre Malo, Société du  
Havre de Montréal.

### Graphisme

Yves Côté, Multiconcept graphisme inc.

### Impression

Numericart

Société du Havre de Montréal  
303, rue Notre-Dame Est, bureau 3.100  
Montréal (Québec) H2Y 3Y8  
www.havremontreal.qc.ca

ISBN 2-9808478-5-2  
Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2005  
Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Canada, 2005

© Société du Havre de Montréal

## Table des matières

AVANT-PROPOS	1
PARTIE 1 HISTORIQUE	2
■ Construction de l'autoroute Bonaventure	2
■ Technoparc	3
■ Secteur du pont Victoria	5
■ Secteur du canal de Lachine et des bassins	5
■ Faubourg des Récollets et Griffintown	7
PARTIE 2 ÉTUDE DE PRÉFAISABILITÉ	10
■ Le mandat	10
■ Le territoire à l'étude	11
■ Une étude à quatre volets	11
1) Enjeux techniques	12
2) Enjeux environnementaux	16
3) Transport et circulation	17
4) Bénéfices du projet	18
■ Estimation des coûts directs du projet	19
■ Recommandations	20
1) Enjeux techniques	21
2) Enjeux environnementaux	24
3) Transport et circulation	25
PARTIE 3 ÉTUDE DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES	26
■ Le mandat	26
■ Le territoire à l'étude	26
■ Une étude à quatre volets	27
1) Tendances du marché immobilier montréalais	27
2) Cas de réappropriation urbaine et riveraine	27
3) Potentiel de développement	28
4) Analyse économique et création de valeur	30
CONCLUSION	32

## Avant-Propos

### Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure, pierre angulaire de la Vision 2025

Au printemps 2004, la Société du Havre de Montréal lançait sa *Vision 2025*, une proposition pour l'avenir du havre. Son objectif: ramener la ville vers son fleuve. Pour rétablir ce lien, la Société du Havre propose un ensemble d'interventions qui consistent à réaménager l'espace riverain, en grande partie inaccessible, et à retisser la trame urbaine fracturée par la présence envahissante des autoroutes. Ces interventions s'inscrivent dans une perspective de développement durable.

La *Vision 2025* nous convie à un important projet de renouveau urbain qui exige une reconfiguration majeure du secteur ciblé. Il sera plus particulièrement question ici du secteur de l'autoroute Bonaventure. À terme, si cette vision se concrétise, l'aménagement d'un parc linéaire de la rive du Technoparc en bordure du fleuve permettra de prolonger les pistes cyclables et les sentiers piétonniers raccordant les réseaux récréatifs de l'arrondissement de Verdun, du parc Jean-Drapeau, du canal de Lachine et du Vieux-Port. En allant vers le centre-ville, dans l'axe de la rue University, un boulevard urbain aura remplacé la structure élevée de l'autoroute Bonaventure telle qu'on la connaît aujourd'hui. En libérant des terrains qui pourront être mis en valeur, ce réaménagement permettra de reconstruire les secteurs avoisinants tout en créant une entrée de ville digne de ce nom. L'abolition des barrières créées par les infrastructures routières existantes et la requalification des espaces ainsi libérés prolongera le centre-ville vers le fleuve.

Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure constitue donc la pierre angulaire de la *Vision 2025*. Pour reconquérir les berges et retisser la trame urbaine, une intervention majeure s'impose dans cet axe. Le projet comporte deux volets: le déplacement de l'autoroute Bonaventure dans le secteur du Technoparc afin d'y aménager un parc riverain et la conversion de la partie élevée en boulevard urbain pour transformer un *no man's land* en un milieu de vie animé.

Afin de valider la faisabilité du projet et d'en évaluer les retombées, deux études ont été réalisées à la demande de la Société du Havre: une étude technique de pré faisabilité et une étude de retombées économiques.

### L'étude de pré faisabilité

L'étude technique a été réalisée par SNC-Lavalin, en collaboration avec la Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec. On a examiné les divers enjeux liés au déplacement de l'autoroute dans le secteur du Technoparc. On a également étudié le projet de démantèlement de la structure élevée de l'autoroute, que l'on propose de convertir en boulevard urbain, entre l'avenue Pierre-Dupuy et la rue Notre-Dame. Pour la traversée du canal de Lachine, on a examiné deux scénarios, celui d'un tunnel et celui d'un pont. Précisons que le scénario privilégié est celui du tunnel.

Les investissements requis pour ces travaux d'infrastructures sont considérables. Ils sont évalués à 768 M\$ dans l'hypothèse d'un tunnel sous le bassin Peel et de 533 M\$ dans l'hypothèse d'un pont pour traverser le canal de Lachine. Toutefois, il faut prendre en considération le fait que le *statu quo* a aussi un prix. En effet, les travaux d'entretien requis afin de prolonger la vie utile de cette infrastructure d'une autre époque sont évalués à 120 M\$ d'ici 2025. Par ailleurs, le *statu quo* n'apporte aucune valeur ajoutée aux secteurs avoisinants, contrairement au projet de requalification urbaine qui aura un effet d'entraînement sur les investissements immobiliers.



Cité Multimédia, phase 8 en construction en bordure du canal de Lachine en 2002

Banque d'images Pierre Malo, 2002

### L'étude de retombées économiques

Si les investissements requis sont considérables, les retombées économiques d'un tel projet le sont aussi. Dans le but de quantifier l'importance de ces retombées, un mandat a été confié à la firme Genivar qui a réalisé une étude en collaboration avec la Ville de Montréal et la Société de développement de Montréal. L'étude prend en considération les grandes tendances du marché immobilier, le potentiel de développement dans le secteur et la création de richesse qui découlerait des investissements en infrastructures.

L'exercice de planification urbaine réalisé dans le cadre de cette étude démontre qu'un véritable potentiel de développement immobilier existe le long de tout le corridor autoroutier actuel. Il s'agit d'une superficie d'environ 1,2 à 1,7 million de mètres carrés à construire sur une période de 20 ans. Ce potentiel pourrait entraîner des investissements immobiliers de l'ordre de 2,7 à 3,5 G\$ et des retombées économiques qui permettront aux trois ordres de gouvernement de justifier leurs investissements compte tenu des revenus générés par la construction et des revenus récurrents par la suite.

Le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure, s'il devient réalité, servira de levier pour le développement immobilier et économique aux abords du centre-ville de Montréal dans les 20 prochaines années. Il s'inscrira dans la lignée des grands projets qui ont transformé, au cours des deux dernières décennies, le Vieux-Montréal et ses faubourgs et, plus récemment, le Quartier International.

Les retombées d'un tel projet se traduisent non seulement en termes économiques, mais également par des gains qualitatifs, notamment sur le plan urbain et environnemental. Cette entreprise de requalification urbaine aura pour effet de restructurer le secteur en raccordant le faubourg des Récollets à Griffintown et en rattachant ces quartiers au centre-ville. Par ailleurs, l'aménagement d'un parc linéaire de plus de 235 000 m<sup>2</sup> le long des rives permettra la renaturalisation des berges. Enfin, le projet répond aux objectifs du protocole de Kyoto et à ceux du Plan de transport de Montréal, notamment en favorisant le transport collectif comme solution à une réduction de la capacité routière. Tout cela se traduit par une qualité de vie accrue non seulement pour les gens qui vivent ou travaillent dans le havre, mais pour tous les Montréalais.

Le présent document présente une synthèse des études réalisées à la demande de la Société du Havre de Montréal en vue de réaménager l'autoroute Bonaventure. Il comporte trois parties:

1. L'historique présente un survol de l'urbanisation et de l'occupation du territoire aux abords de l'autoroute: le Technoparc, le secteur du pont Victoria, le secteur du canal de Lachine et des bassins, le faubourg des Récollets et Griffintown.
2. La synthèse de l'étude de pré faisabilité technique décrit les enjeux techniques, environnementaux et urbanistiques du projet, explore les impacts sur le transport et la circulation, en proposant des mesures d'atténuation de la circulation, et présente une estimation des coûts.
3. La synthèse de l'étude des retombées économiques mesure les effets structurants et les effets multiplicateurs du réaménagement de l'autoroute Bonaventure.

#### REMERCIEMENTS

La Société du Havre de Montréal tient à remercier sincèrement tous ceux qui ont contribué aux divers volets des études portant sur l'autoroute Bonaventure, notamment par leur participation au Comité de gestion, aux rencontres avec les partenaires ou aux échanges d'informations techniques. Le rapport qui est déposé reflète la contribution de tous ceux qui ont répondu à notre invitation à se prononcer sur l'avenir de la principale porte d'entrée de Montréal: l'autoroute Bonaventure.

## PARTIE 1 : Historique

### Construction de l'autoroute Bonaventure

L'autoroute Bonaventure traverse un secteur qui a connu bien des transformations au fil des ans et dont le développement a été étroitement lié à l'histoire industrielle de Montréal. L'expansion du port et du réseau ferroviaire a aussi grandement contribué à modeler le lieu et à forger son identité. Dans l'histoire plus récente, la construction de l'autoroute Bonaventure en vue de l'Expo 67 a marqué radicalement la transformation du paysage urbain le long du fleuve et à l'entrée du centre-ville.

Ce projet d'envergure a débuté à l'été 1965. Le gouvernement fédéral a alors procédé à des travaux de remblayage du fleuve entre les ponts Champlain et Victoria afin d'aménager, pour l'Expo 67, les infrastructures suivantes :

- un stationnement de 500 000 mètres carrés (l'autoparc Victoria) ;
- une autoroute de 4,1 km devant relier le pont Champlain et l'autoroute Décarie (1965-1967) au centre-ville, ainsi qu'au rond-point souterrain de la future autoroute Ville-Marie (dont la construction allait débiter en 1972).

Planifiée de façon à offrir aux visiteurs une entrée magistrale vers Montréal et le site de l'exposition universelle, l'autoroute Bonaventure a été inaugurée le 21 avril 1967. La construction et la gestion de l'autoroute allait faire l'objet d'une entente conjointe entre le gouvernement fédéral (responsable du tronçon allant du pont Champlain au milieu du bassin Peel) et la Ville de Montréal (responsable du tronçon allant du milieu du bassin Peel à la rue Notre-Dame).

L'autoroute Bonaventure a maintenant 40 ans et son devenir, ainsi que celui des secteurs avoisinants, fait actuellement l'objet d'un projet de réaménagement. Ce projet nous a amenés à revisiter l'histoire du lieu dont voici les grandes étapes.



#### Historique du secteur : territoire à l'étude

- |   |  |   |
|---|--|---|
| 1. Ferme Saint-Gabriel                          | 8. Stationnement du Casino de Montréal       | 15. Canada Packers                        |
| 2. Anciens ateliers du Canadien National (CN)   | 9. Centre de tri de Postes Canada            | 16. Costco                                |
| 3. Centre de maintenance de Montréal (Via Rail) | 10. Silo numéro 5                            | 17. Bureaux administratifs de Casiloc     |
| 4. Téléglobe Canada                             | 11. Minoterie Ogilvie / Five Roses           | 18. Bassins à farine                      |
| 5. Bell Mobilité                                | 12. Station de pompage Riverside             | 19. Tour de la Bourse (Place Victoria)    |
| 6. Mel's Cité du Cinéma (phases 2 et 3)         | 13. Cale sèche Tate (actuellement remblayée) | 20. Poste Central (Hydro-Québec)          |
| 7. Poste Viger (Hydro-Québec)                   | 14. Bassin Wellington (partiellement excavé) | 21. École de Technologie Supérieure (ETS) |

## Technoparc

Le secteur du Technoparc a connu plusieurs vocations avant d'accueillir les entreprises qui s'y trouvent aujourd'hui. Domaine agricole au début de la colonie, le secteur a par la suite vu naître et se développer l'industrie ferroviaire. Il a également fait office de dépotoir pendant un siècle, soit de 1866 à 1966.

En 1662, Marguerite Bourgeoys, fondatrice de la Congrégation de Notre-Dame de Montréal, reçoit de Maisonneuve une concession à cultiver au sud-ouest de la ville, entre la petite rivière Saint-Pierre et le fleuve. Au maximum de son expansion, vers 1723, la ferme Saint-Gabriel englobe une grande partie de la pointe Saint-Charles. L'habitation du domaine, la maison Saint-Gabriel, figure au nombre des quelques rares bâtiments témoins de cette période d'occupation qui subsistent encore aujourd'hui.

Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le secteur se transforme alors que l'abolition du système commercial colonial et de la politique commerciale protectionniste du gouvernement britannique amènent le Canada à se tourner vers le marché américain pour développer son économie. La bourgeoisie montréalaise saisit alors rapidement les avantages du chemin de fer qui, contrairement à la voie fluviale, permet le transport des personnes et des biens à longueur d'année. Une première ligne, propriété de la compagnie du Grand Tronc (GTR), relie Sarnia à Rivière-du-Loup et au port américain de Portland, libre de glace à l'année. La réalisation de ce projet s'accompagne de l'installation d'ateliers ferroviaires à Pointe-Saint-Charles (1854) et de la construction du pont Victoria (1854-1859). Dès lors, la métairie de la Congrégation de Notre-Dame est graduellement morcelée, au fur et à mesure que progresse le lotissement de Pointe-Saint-Charles et que s'étend, le long des berges du fleuve, la propriété du Grand Tronc.

Dans les années qui suivent, une partie de la ferme Saint-Gabriel est utilisée à des fins de dépotoir. Cette vocation, qui débute en 1866,



Construction de la traversée du bassin Peel en 1966

Archives La Presse



L'autoroute Bonaventure de nuit en avril 1967

Archives La Presse



Vue aérienne de l'extension du dépotoir à même le fleuve en 1962

Ville de Montréal, Gestion de documents et archives



Archives La Presse

Le pont Clément et l'autoparc Victoria le jour de l'ouverture de l'Expo 67

ira en s'intensifiant à partir de 1904 alors que la Ville obtient de la Congrégation l'autorisation d'exploiter un site localisé au pied de la rue Ash à des fins de dépotoir municipal. En 1925, la Commission du Havre accorde à la municipalité la permission de déposer des déchets jusqu'à la limite des eaux, entre le pont Victoria et le canal de fuite de l'aqueduc municipal.

En 1919, le gouvernement fédéral crée les Chemins de fer nationaux du Canada (ou Canadian National Railways), une société d'état à vocation commerciale qui absorbe les actifs de plusieurs compagnies ferroviaires, dont ceux du GTR. Le siège social demeure à Montréal, et les ateliers de la Pointe-Saint-Charles accroissent leur activité. En 1937, la Ville cède à la Compagnie des chemins de fer nationaux (CNR) le site de la levée Saint-Gabriel ainsi qu'une partie du rivage du fleuve Saint-Laurent. Au cours de la décennie suivante, la compagnie ferroviaire y construit une nouvelle cour de triage et y aménage la ligne ferroviaire Butler.

Vue vers le centre-ville du site des anciens ateliers du Canadien National, 2003



Société du Havre de Montréal, 2003

À partir des années 1930 (et de façon intensive à partir de 1950), l'extension du dépotoir se fait à même le lit du fleuve, par des remblayages successifs effectués tant par la Ville elle-même que par des entrepreneurs privés. On évalue à environ un million de m<sup>2</sup> la superficie totale que les remblais auraient gagnée sur le fleuve entre 1930 et 1966, année de la fermeture du dépotoir. À la suite de la fermeture, une partie du site est nivelée et recouverte d'une mince couche de pierre concassée afin d'aménager un stationnement pour les visiteurs de l'exposition universelle de 1967. Parallèlement, le gouvernement fédéral réalise la construction d'une digue entre les ponts Champlain et Victoria en vue de la construction de l'autoroute Bonaventure.

Après l'Expo 67, le site de l'ancien dépotoir est abandonné pendant six ans, jusqu'à ce que le ministère fédéral des Transports y aménage, en 1974, une piste d'atterrissage et de décollage à court rayon (ADAC). L'expérience s'étant révélée déficitaire, le complexe de l'ADACPORT est fermé après un peu moins de deux ans d'exploitation. Le site a été par la suite essentiellement utilisé pour l'entreposage de matériaux et comme dépôt à neige.

En 1982, la société de la Couronne Via Rail annonce la construction d'un centre d'entretien sur la propriété du CN à Pointe-Saint-Charles. Le nouveau centre de maintenance de Montréal est inauguré le 25 septembre 1987.

Au début de 1988, la Ville acquiert le site de l'ancien ADACPORT dans le but d'y aménager un parc de recherche et de haute technologie: le Technoparc Montréal métropolitain, Campus Montréal. Au cours des premières années d'exploitation du site, Téléglobe Canada (1994) et Bell Mobilité (1996) s'y installent.

Puis, en 1999 et 2002, on y construit les phases II et III du complexe cinématographique Mel's Cité du Cinéma (la première phase est à la Cité-du-Havre). Enfin, en 2004, Téléglobe procède à l'agrandissement de ses installations.

Dès l'amorce des travaux de viabilisation du site, à l'été 1990, les premières résurgences d'hydrocarbures avaient été observées, en amont du pont Victoria. En 1991, le Canadien National met en place des mesures temporaires de captage d'hydrocarbures, qui permettent d'intercepter 600 000 litres d'huile. En mai 1999, la Ville de Montréal installe des estacades flottantes en bordure du fleuve, le long des berges du

Technoparc. Cette méthode s'étant révélée peu efficace, la ville annonce, en avril 2005, qu'elle procédera à la construction d'un mur d'interception de 1,6 km en vue de collecter les quelque quatre millions de litres d'hydrocarbures qui, selon les évaluations, se trouveraient en phase flottante sur le site. Les travaux sont actuellement en cours en bordure de l'autoroute Bonaventure.

En juin 2004, le départ d'Alstom, une compagnie de construction et de réparation de matériel ferroviaire, marque la fin de plus d'un siècle d'activité ferroviaire sur l'ancienne propriété du Grand Tronc, aujourd'hui en vente.

Carte illustrant les principales phases d'extension du dépotoir à même le fleuve



Ville de Montréal, Service des infrastructures, transport et environnement / Société du Havre de Montréal

## Secteur du pont Victoria

L'arrivée massive d'immigrants irlandais en 1847, dont plusieurs sont affligés du typhus, oblige la Ville de Montréal à imposer une quarantaine aux nouveaux arrivants. Ceux-ci sont hébergés dans une vingtaine d'abris temporaires éloignés des zones habitées, sur une enclave de la Pointe-Saint-Charles située près du Saint-Laurent où ils sont soignés par les Sœurs Grises. Des milliers de morts sont alors enterrés dans un cimetière aménagé à l'ouest des abris.

À partir du milieu des années 1850, les baraquements ayant hébergé les nouveaux arrivants sont rénovés pour servir de logements aux ouvriers employés à la construction du pont Victoria. Ils seront démolis vers 1862 pour faire place à Victoriatown. Ce minuscule quartier ouvrier, dont les quelques rues évoquent des personnages ou des lieux associés au

monde ferroviaire (Stephenson, Conway, Britannia, Menai), reçoit également les appellations de Goose-Village ou Village-aux-Oies, en rappel de l'époque où les Amérindiens y chassaient l'oie.

L'ensemble du quartier de Victoriatown, jugé insalubre par la Ville de Montréal, est rasé en 1964-1965, en vue des préparatifs de l'Expo 67 : 176 bâtiments sont détruits et près de 1400 personnes doivent être relogées. Sur les terrains libérés, on aménage un parc de stationnement, une portion de l'autoroute Bonaventure ainsi que l'Autostade, un stade de 25 000 places, qui sera démantelé en 1976.

La période récente de développement du secteur du pont Victoria est marquée par la construction du poste Viger d'Hydro-Québec (1981) ainsi que par l'aménagement, sur le site de l'ancien Autostade, d'un stationnement de 2200 places à l'usage de la clientèle du Casino de Montréal.

*Construit entre 1854 et 1859, le pont Victoria permet de relier Montréal à la côte est américaine, 1873*



Fonds James Duncan, Musée McCord, M15949.18

## Secteur du canal de Lachine et des bassins

Bien que l'idée de creuser un canal pour permettre le passage des bateaux au-delà des rapides de Lachine ait germé dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, il faudra attendre le XIX<sup>e</sup> siècle pour que ce rêve devienne réalité. Au moment où le commerce du bois et du blé supplante celui des fourrures, le canal de Lachine devient alors un impératif pour les marchands britanniques de Montréal dont l'ambition est de faire de leur ville la principale porte d'entrée vers l'intérieur du continent. La construction de ce premier canal s'échelonne de 1821 à 1825. Il ouvrira la voie aux activités commerciales et de transbordement, tout en accueillant sur ses berges quelques-unes des premières manufactures d'envergure de la ville.

À la même époque, le 26 mars 1830, le gouvernement britannique crée la Commission du havre de Montréal. Au cours des 20 années

suivantes, de multiples travaux viennent métamorphoser le visage du port alors qu'au pied de la rue des Commissaires (actuelle rue de la Commune), la plage boueuse fait place à un ensemble de quais et de jetées qui se prolongent jusqu'à l'embouchure du canal de Lachine.

Entre 1843 et 1848, le canal est élargi afin de permettre le passage de navires plus gros et d'atteindre un débit suffisant pour l'exploitation de l'énergie hydraulique à des fins industrielles. Le canal de Lachine devient le premier maillon d'une chaîne de canaux reliant l'océan Atlantique et les Grands Lacs. Son potentiel d'énergie hydraulique, jumelé à ses facilités de transport exceptionnelles, attire sur ses berges nombre d'usines, faisant rapidement du sud-ouest montréalais, et cela jusqu'à 1945, la plus grande concentration industrielle au Canada. C'est au cours de cette période, soit vers 1850, qu'est implantée la cale sèche des frères Tate, immédiatement au nord de la rue Mill, et que sont creusés les deux bassins à farine situés face à la rue de la Commune.

*L'énergie hydraulique du canal permet l'implantation d'usines dans le secteur des écluses Saint-Gabriel, 1920*



Bibliothèque et Archives nationales du Canada, PA-110118



Port de Montréal - Archives

Vue aérienne de l'entrée du canal de Lachine et du bassin Peel, 1949

À partir de 1860, l'étroite convergence rail/navigation qui caractérise le havre constitue un avantage commercial indéniable qui assurera à Montréal le titre de métropole du Canada pendant plus de 100 ans. Au niveau des aménagements portuaires, la période 1860-1896 est marquée par la construction du quai et du bassin Windmill Point (ou Pointe-du-Moulin) (1863) ainsi que par l'introduction du chemin de fer sur les terrains du port (1871).

Entre 1873 et 1884, le canal de Lachine est agrandi pour une deuxième fois et un grand plan d'eau baptisé bassin Peel est aménagé dans le principal coude du canal, entre les écluses 2 et 3 (Saint-Gabriel). À l'ouest du bassin Peel, on excave le bassin Wellington, le plus imposant du canal avec une longueur de 381 mètres et une largeur de 68 mètres. Pour assurer le transport ferroviaire, le CN construit le pont du Port, en 1879. Ce pont transforme le secteur en créant une barrière

Vue du canal de Lachine à partir du pont Wellington, 2005



Société du Havre de Montréal, 2005

physique et psychologique le long de la berge ouest du bassin Peel. Enfin, le tournant du XIX<sup>e</sup> siècle marque le développement de la zone située au sud du bassin alors que des grues charbonnières viennent ceinturer le bassin Wellington et que s'y installe la compagnie Canada Packers (1902). À l'est, au pied de la rue Mill, on aménage la station de pompage Riverside (1887).

À cette époque, la transformation la plus significative du paysage portuaire demeure la construction de silos à grain et d'entrepôts en hauteur. Les premiers silos en bois, érigés par le Canadien Pacifique en 1885, sont remplacés par des constructions d'acier reposant sur des piliers de béton. Le silo n° 1, érigé devant la place Royale en 1904 (et démoli en 1982), ainsi que la partie centrale du silo n° 5, érigé pour le Grand Tronc en 1906, sont de ce type. En 1912, une autre révolution s'opère avec la construction, face au marché Bonsecours, du tout premier silo au monde entièrement fait de béton (silo n° 2, démoli en 1978). Grâce à ces équipements, le port de Montréal devient, à la fin de la Première Guerre mondiale, le plus grand port céréalier d'Amérique du Nord.

Malgré les nombreux soubresauts économiques qui marquent la période de l'entre-deux-guerres, le canal de Lachine demeure un axe industriel privilégié jusqu'aux années 1950. Cependant, devant la taille de plus en plus imposante des bateaux, son efficacité en tant que couloir de navigation diminue rapidement. Les pressions considérables en vue de doter le Midwest industriel d'un meilleur accès à l'océan Atlantique débouchent finalement sur la création de la Voie maritime du Saint-Laurent (1954-1959), dont la construction est cofinancée par les gouvernements canadien et américain. Le canal de Lachine devient dès lors obsolète. En 1970, il ferme complètement, et une partie de ses bassins et écluses sont remblayés. Plus de 600 entreprises auront occupé les terrains avoisinant le canal, depuis la construction du tout premier canal jusqu'à nos jours. Une vingtaine de ces complexes sont toujours en activité aujourd'hui, dont 12 dans leur vocation initiale. Parmi ceux-ci figure le complexe de la minoterie Ogilvie, implanté de part et d'autre de la rue Mill, et dont l'affiche lumineuse « Farine Five Roses » domine le paysage du secteur depuis les années 1940.

À partir de 1975, la plupart des activités portuaires sont relocalisées à l'est du Vieux-Montréal, ce qui permettra d'ouvrir une fenêtre sur le fleuve. Une esplanade verdoyante est réalisée en 1983-1984 à l'emplacement des silos et convoyeurs démolis (Peter Rose, architecte). Le projet se poursuit en 1990-1991 avec le déblaiement partiel et l'aménagement des

bassins et du quai Jacques-Cartier (Cardinal et Hardy, architectes), puis par la reconversion d'une partie des entrepôts du quai King-Edward en Centre des sciences de Montréal. C'est en 1992, à l'occasion des festivités du 350<sup>e</sup> anniversaire de Montréal, que sont inaugurés les nouveaux aménagements du Vieux-Port de Montréal, conçu comme un parc urbain en rives, voué à la promenade et à la détente.

Quant au canal de Lachine, il est intégré au réseau des lieux historiques nationaux administrés par Parcs Canada dès le milieu des années 1970. Une piste cyclable est aménagée sur les berges et les deux premières écluses sont partiellement excavées (1984). En 1997, le gouvernement fédéral, les municipalités riveraines ainsi que divers partenaires du milieu s'engagent dans un ambitieux projet de revitalisation du canal dont la première phase de réalisation est marquée par l'excavation du bassin Peel (2001), la restauration des écluses et le retour de la petite navigation de plaisance, au printemps 2002.

Au sud du canal, la période récente de développement est marquée par l'implantation du magasin à grande surface Costco (1992), des bureaux administratifs de Casiloc (2000) et du nouveau centre de tri de Postes Canada (2003).



## Faubourg des Récollets et Griffintown

À la suite de l'incendie de 1721, qui détruit presque la moitié de la ville, une ordonnance oblige à construire en maçonnerie à l'intérieur des fortifications. Puisque seuls les plus fortunés en ont les moyens,

plusieurs habitants n'ont d'autre choix que de s'établir à l'extérieur de l'enceinte. Cette législation engendre la création des premiers faubourgs montréalais.

Le faubourg des Récollets (ou faubourg Saint-Joseph) se développe à l'ouest des fortifications, le long de l'actuelle rue McGill, entre le ruisseau Saint-Martin au nord (à la hauteur de l'actuelle rue Saint-Antoine) et la rivière Saint-Pierre au sud (entre les actuelles rues

Saint-Paul et William). En 1731, on y dénombre une vingtaine de maisonnettes de bois, construites principalement le long de l'actuelle rue Notre-Dame et de la rue Saint-Henri. Au sud de la rivière Saint-Pierre, le fief de Nazareth demeure agricole jusqu'à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle.

Plan de Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, 1731



Archives nationales, Centre des Archives d'Outre-Mer, Aix-en-Provence

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, les deux tiers de la population montréalaise (soit 6000 personnes) se concentrent dans les faubourgs lorsqu'on ordonne la démolition des fortifications. Les travaux s'échelonnent de 1801 à 1817. La démolition de l'enceinte est suivie de la réalisation du plan des commissaires, un plan d'aménagement des vastes surfaces ainsi libérées dont le but est de réparer les fractures laissées par les fortifications, d'embellir la ville et d'assainir les ruisseaux qui l'entourent. Dès lors, la ville s'ouvre vers le havre et ses faubourgs, qui sont graduellement intégrés au noyau urbain central, en plus de connaître une expansion significative.

Au cours de cette période, les Sulpiciens érigent le Petit Séminaire (1806) au nord de la rivière Saint-Pierre, sur un marécage remblayé avec les débris des fortifications, et on procède au lotissement du fief de Nazareth (aussi appelé faubourg Sainte-Anne ou Griffintown). Le mandat est confié par Mary Griffin à l'arpenteur Louis Charland, déjà associé à la réalisation du plan des commissaires. Pendant toute la première partie du XIX<sup>e</sup> siècle, mis à part l'implantation de la brasserie Dow au square Chaboillez (1843) et l'aménagement d'un vaste marché au foin à la limite nord-est du faubourg (le futur square Victoria), le secteur demeure essentiellement résidentiel.

En 1845, l'ancien faubourg des Récollets, le terrain du Petit Séminaire ainsi que le fief de Nazareth (Griffintown) sont regroupés et intégrés au nouveau quartier de Sainte-Anne, lequel inclut également une partie de Pointe-Saint-Charles. Situé de part et d'autre du canal de Lachine et adjacent aux installations portuaires, le quartier de Sainte-Anne se développe au rythme de l'industrialisation, des grands chantiers et de la mise en place d'un réseau ferroviaire continental.

Au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, et de façon marquée à partir de 1880 avec le second élargissement du canal de Lachine, Montréal devient une ville industrielle, propulsée par le développement important des installations portuaires et ferroviaires. La vocation commerciale s'intensifie dans le faubourg des Récollets qui devient, au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, le lieu privilégié des grossistes et des marchands. Dans Griffintown, devenu l'un des pivots de l'industrialisation montréalaise, entrepôts, manufactures, fonderies et voies ferrées sont implantés parmi les habitations. Logements insalubres, fumée des usines, odeurs nauséabondes, inondations et épidémies caractérisent alors le quartier. Les conditions de vie difficiles incitent rapidement les résidents à délaisser le secteur au profit de quartiers plus salubres, un mouvement qui est facilité par l'arrivée du tramway électrique en 1892.

À partir de 1911, le CN s'engage dans un vaste projet comprenant la construction d'un viaduc ferroviaire, lequel devait relier l'ancienne cour de triage du Grand Tronc de Pointe-Saint-Charles, à un vaste complexe immobilier au centre-ville. La crise force cependant l'interruption des travaux et, à l'époque, seuls le viaduc et la gare incluse dans le concept original sont réalisés (1938-1943). La construction nécessite la démolition

de tous les bâtiments entre les rues Nazareth et Dalhousie. Dès lors, la rampe d'accès ferroviaire surélevée divise Griffintown et l'ancien faubourg des Récollets en deux parties inégales, isolées l'une de l'autre. Vingt ans plus tard, ce sont les travaux entrepris en prévision de l'Expo 67 (autoroute, rampes d'accès, métro, etc.) qui entraîneront la démolition de deux cents bâtiments dans le secteur. L'implantation de l'autoroute Bonaventure vient alors accentuer l'effet de

rupture déjà créé par le viaduc du CN, rendant difficile toute continuité de l'activité urbaine. À partir de cette période, l'appellation faubourg des Récollets désigne le secteur situé à l'est de l'autoroute Bonaventure, entre les rues Saint-Jacques au nord, McGill à l'est et de la Commune au sud.

Mis à part la construction du planétarium (1966) dans

*Le viaduc du CN est construit entre 1938 et 1943 et divise le Griffintown et le faubourg des Récollets en deux parties*

Griffintown et l'installation d'un nouveau poste de transformation d'Hydro-Québec sur la rue Wellington (1967-1970), aucune construction n'est réalisée dans le secteur pendant plusieurs décennies. Entre 1966 et 1990, afin de répondre aux besoins de la clientèle du Vieux-Montréal, on procède même à la démolition de 75 bâtiments pour faire place à des stationnements. Quelques projets d'envergure sont par ailleurs réalisés à la limite nord du faubourg des Récollets, soit la construction de la Tour de la Bourse (achevée en 1965), l'érection d'un bâtiment de quinze étages pour CN-CP Télécommunications (1975) et l'implantation de l'hôtel Hyatt-Regency (1977).

Au cours des années 1990, la revitalisation du Vieux-Montréal, le déplacement des activités portuaires vers l'est et le réaménagement du Vieux-Port produisent des effets d'entraînement dans les faubourgs. Dans un premier temps, les stratégies immobilières et économiques incitatives de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec conduisent à la création de la Cité Multimédia, un projet qui a pour effet de requalifier une partie importante du faubourg des Récollets et qui abrite aujourd'hui 117 entreprises totalisant 5600 emplois. Cette revitalisation s'accompagne de plusieurs projets de développement résidentiel prestigieux : Quai de la Commune, Nouvel Europa, McGill Ouest, etc.

Au nord du faubourg des Récollets, la construction du Centre de commerce mondial ainsi que le déménagement du siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI, organisme de l'ONU) et de celui de l'Association internationale des transporteurs aériens (IATA) marquent la naissance du projet Quartier International de Montréal (QIM). Issu d'un partenariat public-privé sans précédent entre la Ville de Montréal, la Caisse de dépôt et de placement du Québec, le Palais des congrès de Montréal et les propriétaires riverains du secteur, le projet de construction et d'aménagement du QIM met en valeur et stimule la vocation internationale de Montréal. Inauguré en 2004, le QIM a mobilisé 77 M\$ en interventions d'aménagements et d'infrastructures sur le domaine public, 650 M\$ en projets immobiliers et 300 M\$ consacrés à l'agrandissement du Palais des congrès. Ces investissements ont par ailleurs favorisé le développement de nombreux projets résidentiels dans le secteur, tels que le Unity 2, le Southam Mosaïque, Aquilinni et *The Gazette*.



## Références bibliographiques

- ARKEOS. (2000) « Inventaire archéologique entre les rues Nazareth et Duke, sous l'autoroute Bonaventure », 94 pages.
- BODSON, Gabriel. (1996) « Le faubourg des Récollets. Mise en situation », Patrimoine industriel : Outil de développement, Actes du 8<sup>e</sup> congrès de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel, p. 22-32.
- DE GRANDPRÉ, Louise, MALO, Pierre. (1988) « L'autoroute Bonaventure : étude du secteur », Université de Montréal, Institut d'urbanisme, 81 pages.
- ÉQUIPE DE RECHERCHE EN ARCHITECTURE URBAINE. (1995) « Projet de recherche sur l'architecture urbaine du faubourg des Récollets / Sainte-Anne », Université de Montréal, 74 pages.
- ETHNOSCOP. (2000) « Parc Sainte-Anne : Mise en valeur des vestiges archéologiques sur le site de l'église Sainte-Anne (1854-1970) – Griffintown », Ville de Montréal, 83 pages.
- ETHNOSCOP. (2005) « Étude de potentiel et inventaire archéologique au site de la ferme Saint-Gabriel et du parc LeBer » – Montréal 2001-2002, Ville de Montréal, 83 pages.
- HANNA, David B. (1998) « L'importance des infrastructures de transport », publié dans le cadre de l'exposition du Centre canadien d'architecture : Montréal Métropole 1880-1930, Éditions Boréal, p. 49-62.
- MARSAN, Jean-Claude. (1994) « Montréal en évolution : Historique de développement de l'architecture et de l'environnement urbain montréalais », 3<sup>e</sup> éd., Laval, Éditions du Méridien, 515 pages.
- MALO, Pierre. (1991) « Faubourg des Récollets : Projet de mise en valeur », Université McGill, School of Urban Planning, 72 pages.
- PARCS Canada. (2003) « Le bassin Peel : ressources historiques et paramètres de développement », 25 pages.
- PARCS Canada. (2004) « Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine – Plan directeur », Montréal, 88 pages.
- ROBERT, Jean-Claude. (1994) « Atlas historique de Montréal », Montréal, Éditions Libre Expression, Collection Art Global, 167 pages.
- RÉMILLARD, François. (2004) « Historique du havre ancien » dans *Le havre de Montréal : l'État des lieux*. Société du Havre de Montréal, 35 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL. (2004) « L'autoparc Victoria. Petite histoire d'une occupation fluviale », Ville de Montréal – Service des infrastructures, transport et environnement, 36 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL. (1962) « Réaménagement urbain : Victoriatown », Montréal, 100 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL. (2005) « Évaluation du patrimoine urbain – Arrondissement du Sud-Ouest », Montréal – Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Division du patrimoine et de la toponymie, 96 pages.
- SOURCES INTERNET :**
- MUSÉE McCORD : exposition virtuelle sur le pont Victoria. (2002)  
« <http://www.mccord-museum.qc.ca/fr/clefs/expositionsvirtuelles/pontvictoria/> »
- PARCS CANADA : présentation du Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine,  
« [http://www.pc.gc.ca/lhn-nhs/qc/canallachine/index\\_f.asp](http://www.pc.gc.ca/lhn-nhs/qc/canallachine/index_f.asp) »
- SOCIÉTÉ DES PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN : Historique du pont Champlain et de l'autoroute Bonaventure,  
« <http://www.pjcci.ca/Francais/champlain/historique.htm#histo> »
- VIEUX-MONTRÉAL.  
« <http://www.vieux.montreal.qc.ca/accueil.htm> »
- VIEUX-PORT DE MONTRÉAL : Histoire et patrimoine  
« [http://www.vieuxportdemontreal.com/histoire\\_patrimoine/berceau.asp](http://www.vieuxportdemontreal.com/histoire_patrimoine/berceau.asp) »
- VILLE DE MONTRÉAL.  
« <http://www2.ville.montreal.qc.ca/chm/clic/clic.htm> »
- CITÉ MULTIMÉDIA MONTRÉAL. « <http://www.citemultimedia.com/francais/aPropos/historique.asp> »
- QUARTIER INTERNATIONAL DE MONTRÉAL.  
« <http://qimtl.qc.ca/accueil.php> »



Ville de Montréal. Gestion de documents et archives. B-32-11

Vue aérienne de la construction de l'autoroute Bonaventure et des accès à l'autoroute Ville-Marie en 1966



Cité Multimédia, phase 8 complétée en 2003

Menkes Shooner Dagenais Le Tourneux

Enfin, le secteur Griffintown, délimité à l'est par l'autoroute Bonaventure, à l'ouest par la rue de la Montagne, au nord par l'autoroute Ville-Marie et au sud par le canal de Lachine, est également en phase de requalification. Bien que toujours truffé de stationnements, le secteur a bénéficié, au cours de la dernière décennie, de l'arrivée de l'École de technologie supérieure (ETS) et de ses résidences d'étudiants ainsi que de la réalisation d'un projet résidentiel de 1500 unités de logement au nord du secteur (Les Cours Chaboillez et la Terrasse Windsor et les lofts Lowney's).

## PARTIE 2: Étude de pré faisabilité

La *Vision 2025* de la Société du Havre de Montréal propose de ramener la ville vers son fleuve en redonnant accès aux berges et en favorisant la reconstruction des secteurs déstructurés autour de l'autoroute Bonaventure. Cela implique la mise en œuvre d'un projet d'infrastructure publique ambitieux. Ce projet consiste notamment à déplacer le tronçon de l'autoroute Bonaventure qui longe actuellement les rives, à la sortie du pont Champlain, et à remplacer la structure lourde et vieillissante du tronçon élevé par une promenade paysagée se prolongeant en un boulevard moderne et accueillant vers le centre-ville. Afin de valider le projet, la Société du Havre de Montréal, en collaboration avec les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc., le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal, a confié à SNC-Lavalin le mandat de réaliser une étude de pré faisabilité.

L'autoroute Bonaventure relève de deux compétences. Les ponts Jacques Cartier et Champlain inc. sont responsables du tronçon compris entre l'échangeur Wellington et le canal de Lachine. La Ville de Montréal est responsable du tronçon qui s'étend du canal de Lachine jusqu'à la rue Notre-Dame.

*Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure : un projet d'infrastructure publique ambitieux*

### Le mandat

Le mandat confié à l'équipe de consultants consistait à réaliser une étude préliminaire de la faisabilité du projet de requalification de l'autoroute et de ses implications. L'analyse du tracé proposé par la Société du Havre a été réalisée sur la base de considérations techniques reliées à l'ingénierie, à la circulation, à l'environnement, à l'urbanisme et au design urbain.

L'étude documente les enjeux et les contraintes associés au projet, dresse un portrait de la problématique de mise en œuvre et permet de tirer des conclusions utiles à la prise de décision éventuelle. C'est sur cette base que seront adressées les recommandations aux instances gouvernementales concernées quant à l'avenir de l'autoroute Bonaventure.



Société du Havre de Montréal, 2005

## Le territoire à l'étude

Le territoire à l'étude correspond à la zone immédiate touchée par le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Pour les fins de la présente étude, l'autoroute Bonaventure a été subdivisée en trois secteurs.

### Secteur A – Technoparc

Comprend la portion ouest du Technoparc, entre le pont Champlain, l'autoroute 15 et la rue Fernand-Séguin.

### Secteur B – Victoria

Comprend la portion est du Technoparc, entre la rue Fernand-Séguin et le pont Victoria.

### Secteur C – Bassins et faubourg des Récollets/Griffintown

Comprend le tronçon de l'autoroute Bonaventure entre le pont Victoria et la rue Notre-Dame (autoroute Ville-Marie).

## Une étude à quatre volets

L'étude comporte, pour chacun des secteurs, les quatre volets suivants :

- 1) **Enjeux techniques :** l'étude a pour but de valider la faisabilité technique et financière des scénarios envisagés pour réaménager l'autoroute Bonaventure.
- 2) **Enjeux environnementaux :** l'étude porte également sur les enjeux environnementaux de l'aménagement d'un corridor vert dans l'axe actuel de l'autoroute Bonaventure, sur la gestion des sols contaminés et sur l'estimation des coûts de décontamination.
- 3) **Transport et circulation :** l'étude doit aussi évaluer les impacts du projet sur la circulation et l'intégration du transport collectif.
- 4) **Bénéfices du projet :** l'étude s'applique à désigner les enjeux urbanistiques et économiques du projet en termes d'avantages et inconvénients et à alimenter une étude réalisée en parallèle sur les retombées économiques.



### Étude de préféabilité : territoire à l'étude

- |   |                           |  |
|---|---------------------------|--|
| 1. Ancien poste de péage du pont Champlain    | a. Griffintown            | A. Centre de divertissement (site proposé)         |
| 2. Réservoirs de la compagnie Bunge           | b. Faubourg des Récollets | B. Centre de foires internationales (site proposé) |
| 3. Atelier du canal de Lachine (Parcs Canada) |                           | C. Stade Saputo (site proposé)                     |
| 4. Déversoir numéro 2                         |                           |  |

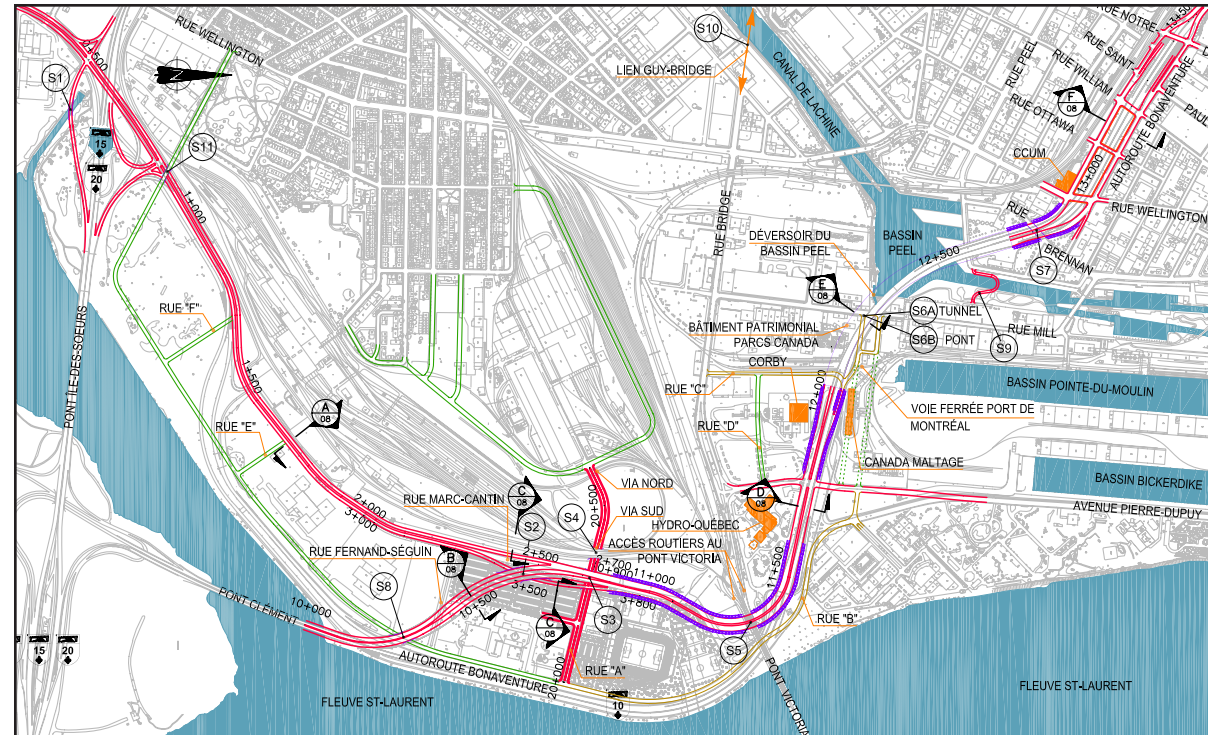
## 1) Enjeux techniques

Dans le Technoparc, le tronçon compris entre l'échangeur Wellington et l'avenue Pierre-Dupuy prendra le nom de « promenade Bonaventure » en raison de son caractère panoramique et verdoyant. L'aménagement d'un parc linéaire dans le secteur du Technoparc en bordure du fleuve permettra de prolonger les pistes cyclables et les sentiers piétonniers raccordant les réseaux récréatifs de l'arrondissement de Verdun, du parc Jean-Drapeau, du canal de Lachine et du Vieux-Port. Le prolongement de ce réseau vert nécessite le déplacement de l'autoroute Bonaventure à l'arrière du Technoparc, dans l'axe de la rue Marc-Cantin.

Dans le secteur des bassins et dans le faubourg des Récollets, le tronçon entre l'avenue Pierre-Dupuy et la rue Notre-Dame deviendra le « boulevard Bonaventure » de manière à raccorder le faubourg des Récollets et Griffintown et à rattacher ces quartiers au centre-ville. Les terrains ainsi libérés seront mis en valeur dans le même esprit que les opérations en cours dans le faubourg des Récollets et la Cité Multimédia, transformant ainsi la principale entrée de Montréal en un quartier habité et vivant.

En regard des enjeux techniques, l'équipe de consultants, en collaboration avec la Société du Havre et ses partenaires, a défini les six objectifs suivants :

- Planifier une configuration qui indique à l'usager qu'il se trouve dans un lien routier de transition entre l'autoroute 15 et la rue Notre-Dame. À cet effet, chaque secteur a été caractérisé par une vitesse de 70 km/h pour le secteur A, de 60 km/h pour le secteur B et de 50 km/h pour le secteur C.
- Minimiser les impacts sur les équipements et infrastructures existants.
- Maintenir la circulation pendant la réalisation des travaux.
- Créer une signature particulière à la porte d'entrée du centre-ville.
- Prévoir une configuration qui maximise le potentiel immobilier des terrains avoisinant le corridor de l'autoroute actuelle.
- Faciliter les déplacements est-ouest et le désenclavement de la Pointe-Saint-Charles.



Plan des géométries routières proposées

ateliers du Canadien National (CN) permettant ainsi un accès direct à ce secteur sans utiliser le réseau local. Ce lien devient le principal accès routier au Centre de foires, advenant son implantation dans les anciens ateliers du CN, et permettra aux résidents de Pointe-Saint-Charles d'accéder au futur réseau vert destiné à remplacer l'autoroute Bonaventure le long des berges.

Un réaménagement de l'échangeur Wellington est proposé afin de permettre le prolongement vers l'ouest de la rue Marc-Cantin et son éventuel raccordement au boulevard du Cerf-Volant à Verdun. Plusieurs nouveaux carrefours (rues E et F) le long de la rue Marc-Cantin permettront d'assurer les échanges avec le réseau secondaire, dont la rue Carrie-Derick.

La rue Carrie-Derick est prolongée vers l'ouest afin de rejoindre la rue Marguerite-Bourgeoys permettant ainsi un lien direct entre le Technoparc et la rue Wellington dans la Pointe-Saint-Charles. Longeant le réseau vert, la rue Carrie-Derick devient en quelque sorte le « chemin du bord-de-l'eau » de l'arrondissement du Sud-Ouest.

Vue aérienne vers l'ouest du Technoparc en 2005

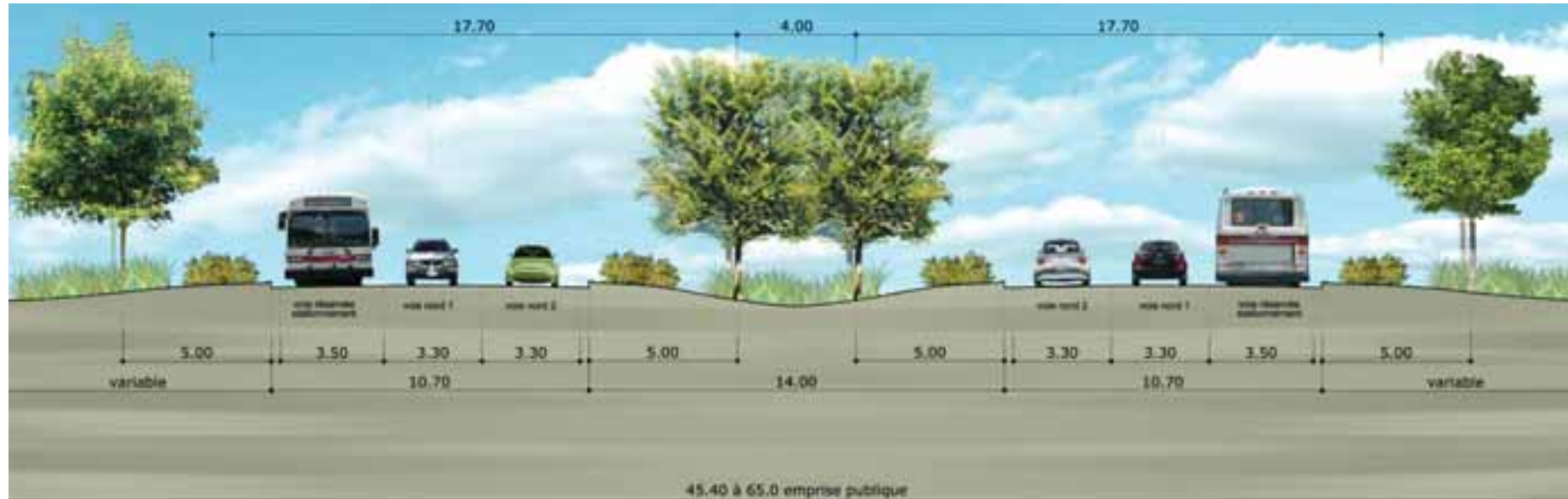
LÉGENDE:	
	TUNNEL
	BÂTIMENT
	MUR DE SOUTÈNEMENT OU TALUS STABILISÉ
	ROC
	STRUCTURE
	RÉSEAU LOCAL COMPLÉMENTAIRE
	RÉSEAU LOCAL

### ■ SECTEUR A – Technoparc

Afin de laisser place au réseau vert le long des berges, l'autoroute actuelle est déplacée vers le nord afin d'épouser l'alignement de la rue Marc-Cantin tout en évitant les pylônes d'Hydro-Québec et les voies ferrées du Canadien National (ligne Butler). Localisée au cœur du tracé de la nouvelle promenade, la rue Fernand-Séguin est condamnée. Le nombre de voies de circulation dans le Technoparc, entre le pont Clément et la rue Marc-Cantin, est de deux voies, plus une réservée aux autobus dans chacune des directions, pour un total de six voies.

Une nouvelle voie (rue A) est également proposée afin de relier la rue Carrie-Derick au site des anciens





Coupe du tronçon entre le pont Clément et la rue Marc-Cantin

Lemay associés

Vue aérienne des secteurs Victoria et des bassins en 2005

■ SECTEUR B – Victoria

Dans ce secteur, le passage du corridor ferroviaire du CN sous le pont Victoria constitue un défi important. Deux options ont été analysées : la construction d'un tunnel à un endroit où l'éventail des voies ferrées est le plus mince, et l'aménagement d'un passage sous le pont, qui emprunterait l'emprise actuelle de l'autoroute. Après le passage sous le pont Victoria, ce tronçon termine sa course aux premiers feux de circulation du nouveau lien routier, à l'avenue Pierre-Dupuy. Le nombre de voies de circulation proposé dans le secteur Victoria est de trois, plus une réservée aux autobus dans chaque direction, pour un total de huit. Les autobus emprunteront un nouveau trajet à l'heure de pointe. Au lieu de transiter par l'échangeur Wellington, on propose de réaménager le secteur de l'ancien poste de péage du pont Champlain afin de faciliter la transition entre la voie réservée du pont et le pont Clément en direction du centre-ville.



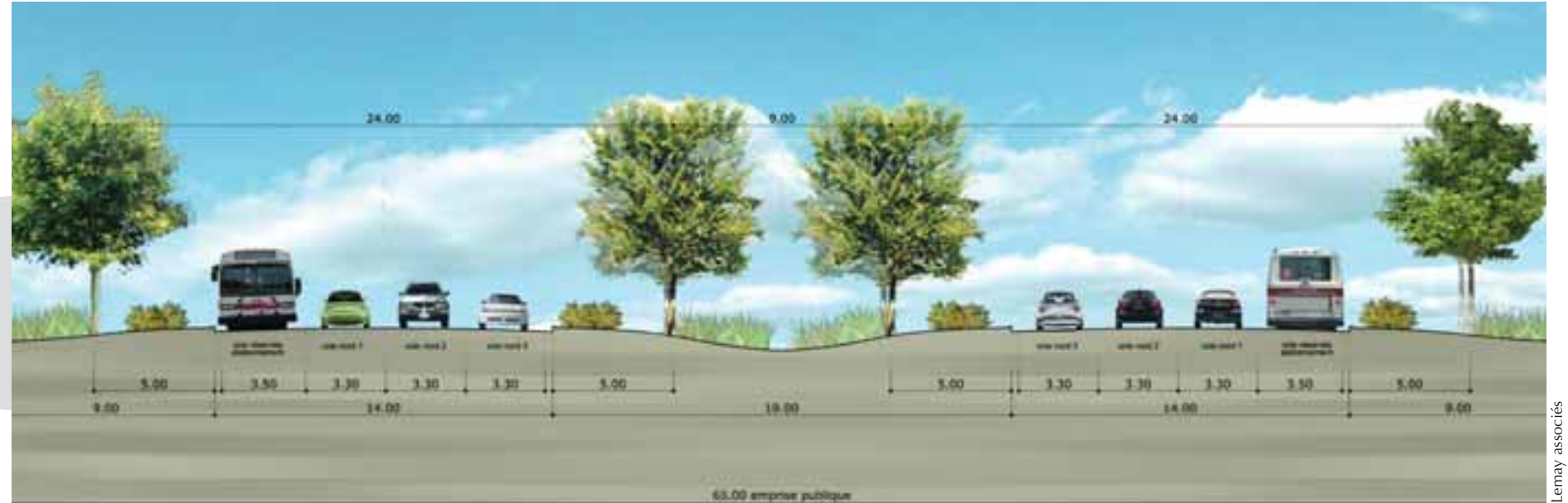
Société du Havre de Montréal, 2005

Dans ce secteur, la rue Carrie-Derick (rue B) est prolongée vers l'est en passant sous le pont Victoria afin de rejoindre l'avenue Pierre-Dupuy réalignée dans l'axe de la rue des Irlandais.

### ■ SECTEUR C – Bassins et faubourg des Récollets/Griffintown

S'étendant de l'avenue Pierre-Dupuy à la rue Notre-Dame, ce tronçon s'inscrit dans l'emprise actuelle de l'autoroute avec la traversée du bassin Peel et le raccordement à l'autoroute Ville-Marie. Ce tronçon comprend trois voies dans chaque direction, plus une réservée aux autobus dans les deux directions, pour un total de huit.

Coupe du tronçon entre Marc-Cantin et la rue Wellington



Lemay associés

### BASSINS

Afin d'améliorer les conditions de circulation et le confort des usagers du réseau vert dans le secteur des bassins, plusieurs interventions sont proposées afin d'optimiser la voirie locale :

- L'aménagement d'une bretelle de sortie à partir du boulevard, juste avant l'entrée du tunnel ou du pont traversant le bassin Peel, se prolongeant jusqu'à la rue Mill dans l'axe de la rue Riverside. À long terme, la rue Riverside pourrait être prolongée vers le sud jusqu'à l'avenue Pierre-Dupuy, permettant la réalisation d'une esplanade intégrant le déversoir n° 2 et le réseau vert reliant la Cité-du-Havre et le canal de Lachine.
- La construction d'une nouvelle voirie entre la rue Bridge et la bretelle de sortie du boulevard (rue C), au sud des voies ferrées donnant accès au port de Montréal (ligne Forfar).
- L'aménagement d'un nouveau lien entre la rue C et la rue des Irlandais (rue D) afin de maintenir et d'améliorer les accès routiers au secteur.

### Traversée du canal de Lachine

L'étude présente deux scénarios pour la traversée du canal de Lachine, soit la construction d'un pont ou d'un tunnel. La longueur du tunnel ou du pont implique la construction d'une passerelle à l'est du bassin Peel reliant ainsi les deux rives du canal afin de faciliter la traversée du canal de Lachine par les usagers du réseau vert.



Vue aérienne du secteur des Bassins et du faubourg des Récollets en 2005

Société du Havre de Montréal, 2005

#### a) L'option tunnel sous le bassin Peel

Le tracé du tunnel emprunte approximativement le tracé actuel de l'autoroute Bonaventure. La section en tunnel s'étend de la ligne Forfar à la rue Brennan dans le faubourg des Récollets. Sa longueur totale est de 1110 mètres et comprend une section en tunnel de 680 mètres et des approches de 250 mètres du côté sud et de 180 mètres du côté nord.

#### Tirant d'eau proposé

Le tirant d'eau minimum actuellement demandé par Parcs Canada est de 2,75 mètres, avec possibilité d'ajustement dans l'avenir selon les besoins de la navigation. Le profil proposé pour le tunnel permet un tirant d'eau de 3,8 mètres.

#### Circulation routière et navigation pendant les travaux

La circulation routière pendant les travaux est assurée par la construction de voies temporaires à l'ouest de l'autoroute existante, utilisant un remblai dans le bassin Peel. Il est supposé que la navigation est interrompue pendant les travaux.

#### Maintien de la circulation ferroviaire

La voie ferrée donnant accès au port de Montréal est déviée temporairement pendant les travaux.



**Déversoir n° 2**

Le tunnel proposé se situe dans l'emprise actuelle du déversoir. La mise en place du tunnel nécessitera le démantèlement du déversoir actuel et sa reconstruction, respectant les normes de conservation et de mise en valeur de Parcs Canada. Advenant l'aménagement d'une esplanade dans l'axe de la rue Riverside, le déversoir n° 2 serait mis en valeur au cœur d'un réseau vert reliant la Cité-du-Havre et le canal de Lachine. Pendant les travaux, le trop plein du canal de Lachine devra être dévié de façon temporaire.

**Atelier du canal de Lachine de Parcs Canada**

Ce bâtiment, parmi les premiers en béton armé à Montréal, serait conservé et mis en valeur. À cette fin, une reprise en sous-œuvre est considérée dans l'estimation des coûts de construction. Cette reprise en sous-œuvre permettrait de conserver ce bâtiment *in situ* pendant les travaux, de conserver l'intégrité commémorative des lieux et d'assurer la préservation à long terme.

**b) L'option pont au-dessus du bassin Peel**

L'emprise du pont emprunte approximativement l'emprise actuelle de l'autoroute Bonaventure. La longueur totale est de 755 mètres, elle comprend une section en pont de 530 mètres et des approches de 115 mètres du côté sud et de 110 mètres du côté nord. La largeur est de 36 mètres.

Cette option réduit considérablement le potentiel de développement immobilier aux abords du bassin Peel et nécessite le dégagement de la voie ferrée donnant accès au port de Montréal (ligne Forfar), de la rue Mill et de la rue de la Commune. La construction d'un pont créerait un impact visuel aussi important que la structure actuelle de l'autoroute.

Le concept préliminaire tient compte des hypothèses suivantes :

- Prévoir un tirant d'air minimum de 4,35 mètres au-dessus du bassin Peel.
- Intégrer le déversoir n° 2 et l'entrepôt de Parcs Canada.
- Prévoir un dégagement vertical de 7 mètres dans l'axe de la ligne Forfar donnant accès au port de Montréal.
- Établir un dégagement de 5 mètres au-dessus de la rue de la Commune.

L'étude présente deux scénarios pour la traversée du canal de Lachine



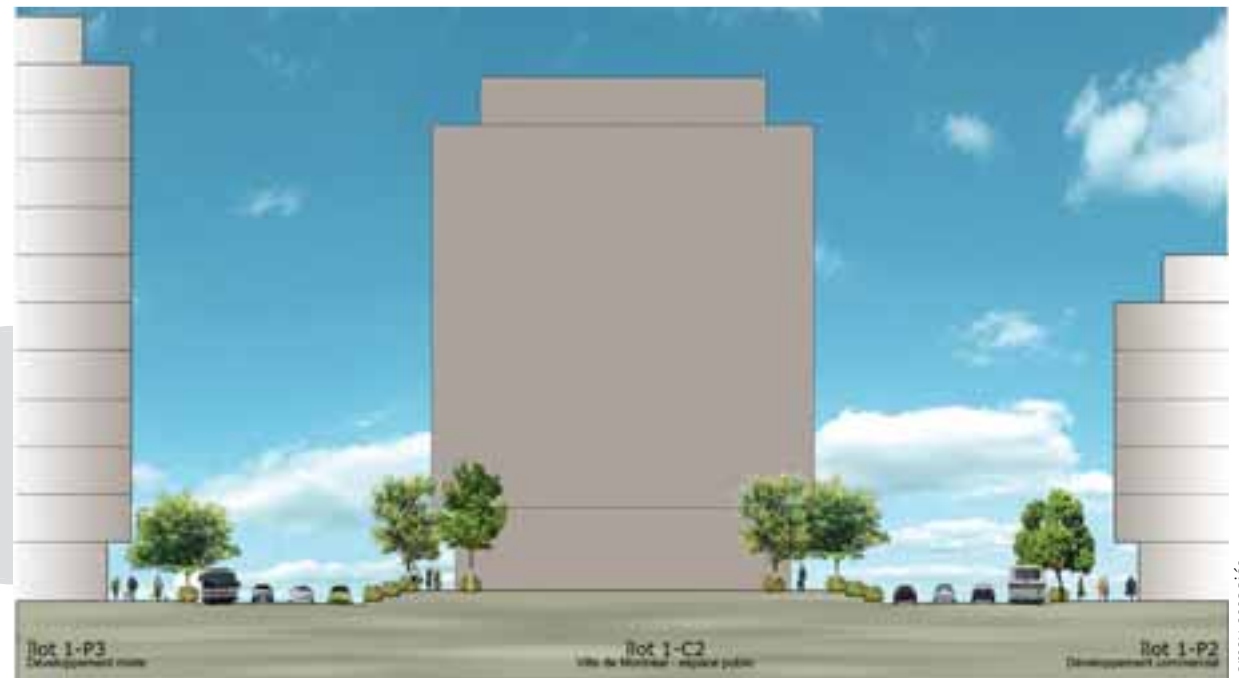
Société du Havre de Montréal, 2005

**FAUBOURG DES RÉCOLLETS/GRIFFINTOWN**

La portion nord du boulevard Bonaventure est remplacée par une voirie à flux séparés par des îlots de 60 mètres de manière à raccorder le faubourg des Récollets et Griffintown et à rattacher ces quartiers au centre-ville. Les deux axes comprennent trois voies de circulation et une voie réservée au transport en commun dans les deux directions, avec la possibilité de virage à gauche. À titre comparatif, l'emprise proposée dans le secteur du faubourg des Récollets/Griffintown présente les mêmes caractéristiques que la rue Saint-Antoine Ouest, près de la rue Saint-Alexandre dans le Quartier International de Montréal, soit environ 24 mètres.

La configuration des accès à l'autoroute Ville-Marie est maintenue. Deux options de raccordement au boulevard Bonaventure ont été conçues afin d'intégrer les accès à la nouvelle configuration.

Coupe dans le secteur du faubourg des Récollets



Lemay associés



Options de raccordement à la rue Notre-Dame et à l'autoroute Ville-Marie

Enfin, la création d'un lien entre la rue Guy et la rue Bridge via un nouveau pont enjambant le canal de Lachine pourrait offrir un accès supplémentaire au secteur.

## 2) Enjeux environnementaux

L'étude des enjeux environnementaux renvoie à l'histoire des activités ayant eu lieu dans les secteurs touchés par le projet. Elle aborde la gestion des sols contaminés et des matières résiduelles. La recherche documentaire effectuée s'est basée sur des études de caractérisation antérieures, de nouvelles études devront être effectuées afin de vérifier s'il y a une modification de l'état des sols. Le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure nécessitera une évaluation environnementale. Une harmonisation du processus d'évaluation environnementale au fédéral et au provincial est à prévoir afin d'accélérer la mise en oeuvre du projet. En moyenne, un délai de 11 mois est nécessaire avant l'émission de la directive finale du ministre au promoteur de projet.

### ■ SECTEURS A ET B – Technoparc et pont Victoria

La contamination du Technoparc et de la partie sud des terrains du CN et de Via Rail se différencie selon trois catégories, les sols de surface, les sols en profondeur et les eaux souterraines. Les sols en surface présentent des remblais de sols faiblement contaminés, inférieurs au critère B, et de débris de construction. Selon les recherches effectuées, le secteur aurait été remblayé en surface par des sols peu contaminés au cours des dernières phases d'aménagement du Technoparc. Le secteur sud-ouest du Technoparc, près de l'échangeur Wellington, aurait été remblayé par les débris de construction de l'autoroute Bonaventure. Il aurait également servi de lieu de dépôt de neige usée. N'ayant pas été imperméabilisé, le sol aurait été contaminé par des métaux à la fonte des neiges.

La problématique environnementale se situe davantage en profondeur, dans les sols et les eaux souterraines. On y retrouve une contamination hétérogène constituée principalement de divers déchets et d'hydrocarbures s'écoulant vers le Saint-Laurent<sup>1</sup>. Cette nappe d'hydrocarbures se concentre dans le secteur de la rue

<sup>1</sup> D'ailleurs, la Ville construit présentement un mur de soutènement le long de l'autoroute Bonaventure afin d'intercepter les écoulements d'hydrocarbures se déversant dans le fleuve.

Fernand-Séguin, de la rue Carrie-Derick à la jonction du Technoparc et des terrains du CN. La contamination persiste malgré l'installation d'un système de récupération d'hydrocarbures par le CN.

#### Gestion des risques

Plusieurs éléments doivent être pris en considération au moment des travaux éventuels de déplacement de l'autoroute tels que la disposition des sols et des sédiments contaminés, la gestion de l'eau contaminée et des hydrocarbures durant des excavations, la récupération de poussières de sols contaminés et non contaminés dans le transport, la nuisance sonore et les risques d'explosion liés à la présence de biogaz dans le Technoparc.

Une attention particulière sera requise à la suite des travaux en ce qui a trait au risque de modification de l'écoulement d'eaux souterraines contaminées dans le Technoparc. Ce risque est faible, puisque les travaux de consolidation dynamique seront effectués à la surface du sol et non en profondeur. Un autre élément concerne l'aménagement du réseau vert le long du fleuve qui devra faire l'objet d'un suivi rigoureux, étant donné la présence de biogaz.

Hydrocarbures s'écoulant vers le fleuve dans le secteur du Technoparc



Société du Havre de Montréal, 2003

#### Gestion des sols contaminés et des matières résiduelles

Afin de réduire les coûts de disposition dans les lieux d'enfouissement sécuritaires, la Société du Havre de Montréal propose la mise en œuvre de la méthode de gestion des risques par le triage des sols excavés. Le caractère hétérogène des remblais rend nécessaire l'opération de triage pour acheminer une quantité des déchets vers les lieux d'élimination de matériaux secs ou vers des centres de récupération de matériaux de construction. La Société du Havre propose également d'utiliser les déblais d'excavation (sols inférieurs au critère C) pour le remblayage. Cette gestion efficace des sols contaminés contribuera non seulement à diminuer la pollution de l'air causée par l'émission de CO<sub>2</sub> pendant le transport des sols, mais cette logique rationnelle permettra d'économiser sur l'achat de sols « propres ».

Peu d'information est disponible sur la proportion de sols contaminés, donc le volume de sols à excaver (inférieurs au critère C) ne constitue qu'une estimation, des études de caractérisation complémentaires sont essentielles. Le tracé proposé de la nouvelle voirie n'impliquera qu'un faible volume de sols à excaver, puisque la consolidation dynamique n'exige pas d'excavation pour la construction de routes. L'excavation des sols touche principalement les secteurs où la construction d'un tunnel et des voies construites en déblais est envisagée. Quant à l'aménagement du parc linéaire et des zones vertes, il sera effectué par recouvrement, ce scénario n'implique donc pas l'excavation des sols contaminés en profondeur.

#### ■ SECTEUR C – Bassins et faubourg des Récollets/Griffintown

On dispose de peu d'information sur la qualité des sols et de l'eau souterraine pour le secteur entre le pont Victoria et la rue Notre-Dame. Pour le tronçon au sud du bassin Peel, la situation des sols en surface pourrait être plus problématique, car le secteur a été et est occupé par les activités commerciales et industrielles du port. Mentionnons entre autres la découverte de sols contaminés sur le terrain de l'ancien Autostade situé dans la zone adjacente à l'est du pont Victoria. Toutefois, des puits d'observation aménagés dans ce secteur n'auraient pas démontré la présence de phases flottantes d'hydrocarbures.

Un autre enjeu environnemental est celui des sédiments situés au fond du bassin Peel dans le canal de Lachine. Une quantité importante de ces sédiments a été éliminée au cours des travaux en vue de la réouverture du canal en 2002, mais leur présence reste tout



Banque d'images Pierre-St-Cyr, 1998

Exemple de gestion des sols dans le cadre du projet de mise en valeur du secteur Angus, 1998

de même un élément à prendre en considération au moment de la construction d'un tunnel.

Pour le tronçon compris dans le faubourg des Récollets et Griffintown, il est permis de croire que les sols ne sont pas très contaminés compte tenu de la vocation antérieure commerciale et résidentielle de cette partie du projet.

### 3) Transport et circulation

La planification des transports et de la circulation a été analysée à deux échelles, macroscopique et microscopique, en d'autres termes, selon une vision générale et spécifique du projet. L'évaluation générale des débits consistait à simuler l'impact des débits à tous les carrefours, échangeurs et segments routiers majeurs touchés par le réaménagement, ainsi qu'à analyser l'incidence potentielle du projet sur les parcours piétons et cyclistes. L'équipe de consultants s'est également penchée sur une analyse plus pointue de l'impact du projet en ce qui a trait à l'accroissement des débits aux heures de pointe. Pour ce faire, les logiciels spécialisés utilisés par le ministère des Transports du Québec ont été utilisés. L'impact de l'implantation éventuelle du Centre de divertissement, du Centre de foires international et du stade Saputo, a été pris en considération dans les divers scénarios analysés.

Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure entraînera une réduction de la capacité routière d'environ 1500 automobiles aux heures de pointe, attribuable à

l'ajout de feux de circulation sur l'axe Bonaventure. Le tronçon situé en amont de la rue Pierre-Dupuy se verra retrancher 30 % de sa capacité routière, tandis qu'elle sera réduite de 50 % dans la portion nord de la rue Wellington. Cette réduction augmentera la durée du trajet (3,5 minutes sur trois heures), entre la rive-sud et le centre-ville pour les automobilistes empruntant le pont Champlain et l'autoroute Bonaventure.

Les conséquences sur la circulation nécessiteront donc de planifier des mesures d'atténuation telles que l'installation de feux de circulation synchronisés et de systèmes de détection de files. Des mesures d'atténuation à moyen et à long termes devraient également être envisagées, notamment par l'augmentation de l'offre de transport en commun. Que l'on pense, par exemple, à la mise en service d'un train de banlieue desservant les stationnements incitatifs Chevrier et Brossard<sup>2</sup>, à un accroissement du service de train de banlieue sur la ligne Saint-Hilaire – Montréal<sup>3</sup> et, finalement, à l'augmentation de la capacité de la voie réservée du pont Champlain.

Mesure d'atténuation: mise en service d'un train de banlieue



Cenivar, 2005

<sup>2</sup> Ce train pourrait être raccordé à la ligne existante située à Candiac, assurant le transport jusqu'à la gare Centrale.

<sup>3</sup> Cet accroissement du service permettrait d'accueillir 1500 personnes supplémentaires par train.

### ■ Transport en commun

Il est essentiel de prévoir, dans le plan d'aménagement du nouveau boulevard, l'insertion de mesures efficaces pour le transport en commun, on propose donc l'aménagement de voies réservées. Le nombre d'autobus empruntant la voie réservée sur le pont Champlain est d'environ 200 autobus/heure. La capacité est actuellement limitée par la taille du terminus au centre-ville. Pour accroître l'utilisation de la voie réservée, il est proposé d'aménager un nouveau terminus au centre-ville. La voie réservée pourrait alors accueillir 100 autobus/heure supplémentaires.

Un réaménagement du secteur de l'ancien poste de péage du pont Champlain permettrait aux autobus de se diriger directement vers le centre-ville ou d'en revenir. À partir du pont Clément, les autobus bénéficieraient de voies réservées jusqu'au centre-ville et d'un itinéraire plus court qu'actuellement. Il est donc important de mentionner qu'avec les réaménagements proposés, les trajets en transport en commun seront favorisés par rapport à l'automobile. Dans le secteur du faubourg des Récollets/Griffintown, les voies réservées aux autobus serviront de stationnement en dehors des périodes de pointe.

L'augmentation de l'offre de transport en commun devra également être jumelée à une politique de contrôle de l'offre de stationnements intérieurs au centre-ville et favoriser le partage des stationnements qui desserviraient le Centre de divertissement, le Centre de foires internationales et le stade Saputo, dans le but de réduire l'achalandage sur le réseau routier. Finalement, l'optimisation de la voirie locale permettrait d'améliorer les conditions de circulation et le confort des usagers du réseau vert.

## 4) Bénéfices du projet

### ■ Tracé proposé, génie routier et ouvrages d'art

- Le réaménagement de l'échangeur permettrait l'arrimage au boulevard du Cerf-Volant et à la rue Marc-Cantin. Dans l'échangeur Wellington proposé, le conflit entre la bretelle d'accès à l'autoroute 15, en direction sud, et le dépôt à neige de l'arrondissement de Verdun devra, dans une phase subséquente, faire l'objet d'une étude détaillée.
- Le tracé de la promenade Bonaventure vers le centre-ville, à l'ouest du pont Victoria, favorise une réduction de la vitesse à l'approche du premier feu de circulation, à l'intersection de l'avenue Pierre-Dupuy.
- Une nouvelle voie (rue A) permet de relier la rue Carrie-Derick au site des anciens ateliers du Canadien

National (CN) permettant ainsi un accès direct à ce secteur en évitant l'utilisation du réseau local.

- Le prolongement de la rue Carrie-Derick vers l'ouest permet la mise en place d'un lien direct entre le Technoparc et la rue Wellington.

L'optimisation de la voirie locale permettra l'amélioration des conditions de circulation et des accès routiers aux secteurs avoisinant le corridor Bonaventure.

- Au nord de la rue Wellington, le concept des voies à sens unique séparées par un îlot favorise la fluidité de la circulation et les mouvements de virage à gauche.
- Les deux options de raccordement à la rue Notre-Dame et au tunnel Ville-Marie n'interfèrent pas avec les configurations existantes.

La plupart des structures projetées n'offrent aucune contrainte ou difficulté particulière. Cependant deux structures en particulier présentent un défi technique important :

- La construction du passage inférieur sous les voies ferrées du CN à l'extrémité nord du pont Victoria tout en maintenant la circulation ferroviaire et routière.
- L'autre défi technique se situe au passage en tunnel sous le bassin Peel pour lequel le maintien de la circulation routière risque d'interrompre la navigation dans le secteur pour une période approximative de deux ans. La présence du déversoir n° 2, des ateliers de Parcs Canada et des réservoirs de la compagnie Bunge nécessitera des mesures de mitigation adaptées à chacun des éléments.

### ■ Urbanisme et design urbain

Du point de vue de l'urbanisme et du design urbain, les bénéfices découlant de la réalisation du projet se déclinent en trois thèmes : qualité de vie, immobilier et organisation de l'espace.



Le passage inférieur sous les voies ferrées du CN représente un défi important

Société du Havre de Montréal, 2003

### Qualité de vie

- L'élimination du paysage montréalais de l'infrastructure actuelle, lourde, inesthétique et visuellement intrusive.



Commission de la Capitale Nationale, 1998

Exemple d'aménagement riverain le long de la rivière des Outaouais à Hull, 1998

- Un environnement urbain qui fait davantage place aux piétons et qui rehausse l'attrait du faubourg des Récollets et de Griffintown entre le canal de Lachine et le centre-ville.
- Un réseau vert riverain ayant une largeur minimale variant entre 50 et 60 mètres sur une longueur d'environ 2,2 kilomètres (235 000 mètres carrés), qui assure la continuité des réseaux récréatifs entre l'arrondissement de Verdun, le parc Jean-Drapeau, le canal de Lachine et le Vieux-Port. Cette nouvelle superficie d'espace vert représente l'équivalent du parc Lafontaine ou du parc des Rapides.
- Des espaces résiduels aux abords du carrefour avec Pierre-Dupuy qui pourraient être paysagés afin d'atténuer la présence de certaines structures voisines, notamment dans le secteur des bassins.
- Des îlots ayant un fort potentiel de développement immobilier entre les deux voies à sens unique dans le secteur du faubourg des Récollets/Griffintown, permettant ainsi de rattacher ces quartiers au centre-ville et de transformer la principale entrée de Montréal en un quartier habité et vivant.
- L'amélioration des cheminements cyclables et piétonniers entre la Cité-du-Havre et le canal de Lachine.

### Immobilier

- Une mise en valeur potentielle de terrains constructibles, représentant une superficie totale d'environ 1,2 à 1,7 million de mètres carrés à construire sur

une période de 20 ans. Ce potentiel pourrait entraîner des investissements immobiliers de l'ordre de 2,5 à 3,3 G\$. Le secteur du faubourg des Récollets/Griffintown présente un potentiel de plus de 3500 à 4500 unités de logements.

- Un accès facilité aux terrains localisés dans la partie ouest du Technoparc, grâce à la construction d'une voirie locale en lien avec la promenade Bonaventure.

### Organisation de l'espace

- Deux points d'accès à Pointe-Saint-Charles et une liaison avec Verdun.
- Un impact stimulant sur la dynamique immobilière dans la Cité Multimédia, le faubourg aux Récollets et les abords du bassin Peel.
- L'optimisation du réseau routier local ainsi que l'amélioration des accès dans le secteur des rues Mill, Bridge, Pierre-Dupuy et Riverside.

### ■ Environnement

Ce projet s'inscrit en lien avec les objectifs de Kyoto, puisqu'il implique l'ajout de voies réservées aux autobus, pour compenser la capacité routière réduite de 30 % à 50 %, selon les tronçons, ce qui aura pour effet d'améliorer la qualité de l'air. L'aménagement d'un parc linéaire de plus de 235 000 m<sup>2</sup> permettra par ailleurs la renaturalisation des berges.

### ■ Transport et circulation

Sur la base de l'analyse effectuée, qui tient compte à la fois des débits générés par les projets de développement connus et potentiels et d'un nouveau réseau routier comprenant à la fois un réseau primaire avec voie réservée pour autobus et un réseau secondaire, les bénéfices du projet sont les suivants :

L'autoroute Bonaventure : lourde, inesthétique et visuellement intrusive



Société du Havre de Montréal, 2003

- Économies opérationnelles pour le transport en commun sur l'exploitation de la voie réservée entre le pont Champlain et le pont Clément, grâce au cheminement plus court d'environ 1,5 kilomètre que par l'échangeur Wellington.
- Amélioration des mouvements et échanges est-ouest entre Verdun et l'autoroute Bonaventure devenue boulevard.
- Désenclavement routier du quartier de Pointe-Saint-Charles par le développement du réseau secondaire, notamment le prolongement de la rue Dick-Irvin vers l'est et l'aménagement d'un lien nord-sud entre le Technoparc et la Pointe-Saint-Charles par les mêmes ateliers du CN, ainsi que par l'aménagement d'un autre lien nord-sud entre le prolongement de la rue Marguerite-Bourgeoys et le prolongement de la rue Carrie-Derick vers l'est.
- Aménagements de nouveaux liens entre la rue Pierre-Dupuy et la rue Wellington tels que la création d'un lien entre la rue Riverside et la rue Bridge ou la construction d'un lien entre le boulevard Bonaventure et les rues Riverside et Bridge.

## Estimation des coûts directs du projet

Les prix unitaires utilisés reflètent les prix du marché 2005 : certains proviennent de soumissions récentes, d'autres ont été déterminés par des estimateurs spécialisés. Les prix unitaires n'ont pas été rajustés pour tenir compte d'un début des travaux dans quelques années ou d'une durée de construction sur plusieurs saisons de construction. Les estimations réalisées dans le cadre de l'étude de préaisabilité sont de niveau D (précision de plus ou moins 25 %).

À l'intérieur du présent mandat, seul les coûts résultant du déplacement et du réaménagement de l'autoroute Bonaventure ont fait l'objet d'estimation des coûts. L'augmentation des capacités de transport en commun, l'optimisation du réseau routier municipal ainsi que certains frais connexes tels que l'aménagement du réseau vert, les fouilles archéologiques et les acquisitions de gré à gré ou les expropriations feront l'objet d'estimation dans les prochaines étapes.

Les tableaux présentent l'estimation des coûts directs du projet. Il est important de préciser que l'option du *statut quo* par rapport au projet de réaménagement de l'autoroute nécessitera des dépenses de plus de 120 M\$ afin de prolonger la vie utile de cette infrastructure construite pour l'exposition universelle de 1967. Ce coût de 120 M\$ est intégré dans les tableaux.

Effer-  
vescence  
immobilière  
dans le  
Quartier  
International  
de Montréal  
en 2001



Banque d'images Pierre Malo, 2001

	OPTION TUNNEL	OPTION PONT
	Démolition	119 065 000 \$
Construction	264 275 000 \$	151 298 000 \$
Gestion des matériaux contaminés	77 290 000 \$	27 267 000 \$
<b>Sous-Total</b>	<b>460 630 000 \$</b>	<b>297 630 000 \$</b>
Frais connexes	88 474 000 \$	83 550 000 \$
Contingences, 25 %	137 270 000 \$	95 290 000 \$
Services professionnels, 15 %	82 200 000 \$	57 000 000 \$
<b>Total</b>	<b>768 M\$</b>	<b>533 M\$</b>
Maintien de l'infrastructure actuelle	(120 M\$)	(120 M\$)
<b>Total Net</b>	<b>648 M\$</b>	<b>413 M\$</b>

Source : SNC-LAVALIN inc., 2005

	TECHNOPARC	VICTORIA	DES BASSINS ET FAUBOURG DES RÉCOLLETS	
			OPTION TUNNEL	OPTION PONT
Construction	24 016 000 \$	38 014 000 \$	398 600 000 \$	235 600 000 \$
Maintien de la circulation	1 922 000 \$	3 221 000 \$	30 561 000 \$	30 527 000 \$
Gestion des impacts	720 000 \$	1 140 000 \$	11 958 000 \$	7 068 000 \$
Services publics	-	-	38 955 000 \$	38 955 000 \$
<b>Sous-total</b>	<b>26 660 000 \$</b>	<b>42 370 000 \$</b>	<b>480 070 000 \$</b>	<b>312 150 000 \$</b>
Contingences sur construction, 25 %	6 000 000 \$	9 500 000 \$	99 650 000 \$	58 900 000 \$
Contingences sur frais connexes, 25 %	660 000 \$	1 090 000 \$	20 370 000 \$	19 140 000 \$
<b>Sous-total</b>	<b>33 000 000 \$</b>	<b>53 000 000 \$</b>	<b>600 000 000 \$</b>	<b>390 000 000 \$</b>
Services professionnels, 15 %	4 000 000 \$	6 000 000 \$	72 000 000 \$	47 000 000 \$
<b>Total</b>	<b>37 M\$</b>	<b>59 M\$</b>	<b>672 M\$</b>	<b>437 M\$</b>
Maintien de l'infrastructure actuelle	-	-	(120 M\$)	(120 M\$)
<b>Total net</b>	<b>37 M\$</b>	<b>59 M\$</b>	<b>552 M\$</b>	<b>317 M\$</b>

Source : SNC-LAVALIN inc., 2005

## Recommandations



Le plan image fournit une représentation graphique des interventions proposées dans le corridor de l'actuelle autoroute Bonaventure.

Le déplacement de l'autoroute Bonaventure dans le Technoparc permet l'aménagement d'un vaste parc riverain en bordure du fleuve reliant, au moyen de pistes cyclables et de sentiers piétonniers, les réseaux récréatifs de l'arrondissement de Verdun, du parc Jean-Drapeau, du canal de Lachine et du Vieux-Port. Il permet également de créer de nouveaux liens entre la Pointe-Saint-Charles et le bord du fleuve. D'autre part, le démantèlement de l'autoroute rend possible le développement de vastes terrains, à l'ouest du Technoparc, aujourd'hui inaccessibles.

La démolition de la structure élevée de l'autoroute actuelle, à partir du pont Victoria, remplacée par un boulevard et un tunnel sous le canal de Lachine permet l'extension du centre-ville jusqu'au bassin Peel. La disparition de la structure de l'autoroute permettra le développement d'un important potentiel résidentiel. L'avenue Pierre-Dupuy et la rue Riverside sont reconfigurées afin d'améliorer l'accessibilité aux activités industrielles et portuaires du secteur.

L'autoroute Bonaventure, entre les rues Wellington et Notre-Dame, est remplacée par un boulevard dont les chaussées se situent de part et d'autre d'un îlot central. Cette configuration reprend l'aspect général de la trame historique du secteur en raccordant le faubourg des Récollets et Griffintown. Les terrains ainsi libérés seront mis en valeur dans le même esprit que les opérations en cours dans le faubourg des Récollets, la Cité Multimédia et le Quartier International de Montréal. Ces interventions transformeront la principale entrée de Montréal en un quartier habité et vivant dans le prolongement du centre-ville.

Les recommandations présentées dans cette section convergent vers un but commun : ramener la ville vers son fleuve. Cet objectif s'inscrit dans la continuité des réalisations qui, au cours des 25 dernières années, ont ouvert une fenêtre sur le fleuve. Les recommandations relatives aux enjeux techniques soutiennent la volonté de la Société du Havre de Montréal de rétablir le lien entre la ville et le fleuve et s'inscrivent à l'intérieur des axes d'intervention privilégiés dans la *Vision 2025*.

## 1) Enjeux techniques

### ■ Tracé proposé, génie routier et ouvrages d'art

Dans son ensemble, le tracé proposé et l'aspect génie routier du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure n'offrent pas de difficultés particulières à l'exception du passage en tunnel sous les voies ferrées du Canadien National à l'approche nord du pont Victoria, étant donné que la circulation ferroviaire ne peut être interrompue. Toutefois, une méthode d'exécution déjà utilisée par le Canadien National à l'occasion de projets antérieurs a été établie afin de surmonter cette contrainte. Cependant, les contraintes d'occupation en surface et souterraines par diverses compagnies d'utilités publiques auront un impact important sur les coûts de reconstruction et les délais d'exécution. De même que pour le génie routier, les ouvrages d'art n'offrent pas en général de difficultés particulières. Comme la localisation de ces ouvrages est tributaire du tracé et du génie routier, la même proposition s'applique ici quant aux contraintes imposées par l'occupation du sol et du sous-sol.

Dans une prochaine étape, l'inventaire détaillé des contraintes existantes sera nécessaire afin de permettre de préciser davantage les géométries et les profils optimaux qui génèrent le moins d'impacts possibles sur certaines infrastructures.

Les coûts estimés dans le présent rapport ont été évalués sur la base de concepts préliminaires, sans étude détaillée. Dans une prochaine étape, les coûts des ouvrages pour traverser le bassin Peel et les voies ferrées du CN du pont Victoria devront être validés.

### ■ Urbanisme et design urbain

La configuration proposée constitue une contribution significative à la mise en valeur du territoire montréalais de cinq façons :

- Premièrement, elle permet l'aménagement d'une bande verte riveraine qui prolonge le réseau vert existant et qui favorise l'accès des cyclistes et des piétons aux berges du fleuve.
- Deuxièmement, elle dégage, dans le scénario impliquant un tunnel, les abords du bassin Peel, alors que se dessinent des projets de requalification urbaine de grande envergure dans ce secteur.

#### Bassin Peel

*La démolition de la structure élevée de l'autoroute Bonaventure à partir du pont Victoria, remplacée par un boulevard traversant le canal de Lachine en tunnel, permet l'extension du centre-ville jusqu'au bassin Peel. Les terrains ainsi libérés ouvrent la voie au développement d'un important potentiel résidentiel, particulièrement sur la rive nord du bassin Peel. En effet, plus de 4000 unités de logements sont susceptibles de voir le jour dans ce secteur d'ici 20 ans.*

*Afin d'assurer la continuité du réseau vert, on propose l'aménagement d'une passerelle réservée aux piétons et aux cyclistes à l'est du bassin Peel pour traverser le canal de Lachine. L'aménagement d'une esplanade entre le canal de Lachine et la Cité-du-Havre redonne vie au secteur des bassins et ouvre la porte à de nouvelles vocations sans nuire aux activités industrielles et portuaires. Le secteur des bassins Tate et Wellington est le site idéal pour accueillir des équipements structurants à haute fréquentation. La redécouverte de l'ensemble des bassins situés au pied de la rue Peel offre un lieu privilégié raccordant les réseaux récréatifs du Vieux-Port, du canal de Lachine et du parc Jean-Drapeau.*



Société du Havre de Montréal, 2005



Lemay associés



Société du Havre de Montréal, 2005



Lemay associés

### Entrée de ville vers le centre-ville, à l'intersection des rues Brennan et Nazareth

*L'autoroute Bonaventure, entre la rue Wellington et la rue Notre-Dame, est remplacée par un boulevard dont les voies de circulation se situent de part et d'autre d'un îlot central tantôt construit, tantôt paysagé. Cette configuration reprend l'aspect général de la trame historique du secteur en raccordant le faubourg des Récollets et Griffintown.*

*Les terrains ainsi libérés seront mis en valeur dans le même esprit que les réalisations en cours dans le faubourg des Récollets et la Cité Multimédia. Les nouveaux îlots construits sont encadrés, au sud, de places publiques offrant aux citoyens de nouveaux espaces verts et transformant la principale entrée de Montréal en un quartier habité et vivant dans le prolongement du centre-ville. Le démantèlement de l'autoroute actuelle permettra l'aménagement de plus de 15 000 mètres carrés de nouveaux espaces verts.*

- Troisièmement, elle transforme la principale entrée de Montréal en un quartier habité et vivant dans le prolongement du centre-ville.
- Quatrièmement, elle libère un certain nombre d'îlots dans un secteur situé en périphérie immédiate du centre-ville. La configuration proposée dans le faubourg des Récollets prend la forme d'un boulevard urbain dont les chaussées se situent de part et d'autre d'un îlot central tantôt construit, tantôt paysagé. Cette disposition reprend l'aspect général de la trame initiale du secteur et améliore également le débit et la fluidité de la circulation. Le potentiel immobilier libéré entre les deux voies menant au centre-ville est un enjeu important du projet et pour plusieurs raisons.

Ce tronçon d'une grande importance stratégique devra faire l'objet d'études de design urbain poussées afin d'encadrer adéquatement le développement immobilier à venir.

- Enfin, le projet favorise le désenclavement de Pointe-Saint-Charles et les liaisons véhiculaires entre le centre-ville et Verdun.





Société du Havre de Montréal, 2005



Lemay associés

**Entrée de ville vers le bassin Peel,  
à l'intersection des rues University et Notre-Dame**

*L'autoroute Bonaventure, entre la rue Wellington et la rue Notre-Dame, est remplacée par un boulevard dont les chaussées se situent de part et d'autre d'un îlot central tantôt construit, tantôt paysagé. Cette configuration reprend l'aspect général de la trame historique du secteur en raccordant le faubourg des Récollets et Griffintown.*

*Les terrains ainsi libérés seront mis en valeur dans le même esprit que les opérations en cours dans le Quartier International de Montréal et permettra notamment le développement d'un important potentiel de développement immobilier commercial. En effet, 265 000 mètres carrés de commerces de détail et de bureaux sont susceptibles de voir le jour dans ce secteur dans l'horizon de la VISION 2025.*

*Le long de la rue Duke, de nouveaux bâtiments remplacent les terrains de stationnement qui dominent le paysage présentement. À l'ouest de la rue Nazareth, la proposition vise l'aménagement d'espaces publics ayant pour fond de scène l'infrastructure ferroviaire du Canadien National restaurée et habitée de fonctions conviviales tels que des commerces de détail ou des services publics.*

## 2) Enjeux environnementaux

La revue et la synthèse des documents disponibles ont permis de dresser l'historique des activités réalisées dans la zone du projet et de déterminer le long des axes routiers prévus les enjeux et contraintes du point de vue environnemental. Les éléments qui dominent la problématique environnementale dans le secteur à l'étude sont la présence d'importantes zones ayant été remblayées avec divers matériaux principalement entre 1866 et 1965, ainsi que les activités qui se sont déroulées à l'intérieur de ces zones. On identifie en particulier une problématique de sols et d'eau souterraine contaminés, notamment dans le secteur du Technoparc et du pont Victoria.

À la suite de la revue préliminaire des données et des voiries proposées, le scénario d'aménagement retenu n'impliquera que de faibles volumes de sols à excaver sur l'ensemble des tronçons. En effet, l'aménagement des axes routiers ne devrait nécessiter que la consolidation dynamique des sols en place, plutôt que leur excavation. Seuls les secteurs d'approche des tunnels et les voies construites en déblais nécessiteront l'excavation de sols qui pourraient être potentiellement contaminés, principalement à des profondeurs variables, mais éloignées de la surface du sol.

Bien que plusieurs secteurs aient fait l'objet depuis les 20 dernières années d'études de caractérisation, ces dernières sont incomplètes. Par conséquent, un certain nombre d'études techniques supplémentaires seront requises pour respecter les différentes réglementations qui s'appliqueront aux terrains concernés pour la réalisation du projet. Ces études devraient être amorcées dès que possible puisque les délais d'approbation dans certains cas peuvent être très longs. De plus, ces études, en particulier la caractérisation environnementale des sols et de l'eau souterraine, permettront de préciser les approches de gestion des sols ainsi que les coûts qui y sont associés. En effet, le peu de données sur la distribution spatiale de la contamination des sols par rapport à celle de l'eau souterraine ne permet pas d'obtenir un portrait précis de la qualité chimique des sols, ce qui permettrait de préciser les coûts de gestion.

### Front de fleuve

*Le déplacement de l'autoroute Bonaventure permet l'aménagement d'un vaste parc riverain de 235 000 mètres carrés en bordure du fleuve reliant, au moyen de pistes cyclables et de sentiers piétonniers, les réseaux récréatifs de l'arrondissement de Verdun, du parc Jean-Drapeau, du canal de Lachine et du Vieux-Port.*

*Dans une approche de renaturalisation des berges, le rehaussement du niveau du fleuve et l'intégration de végétations aquatiques offrent aux usagers une perspective nouvelle sur le fleuve.*

*En s'intégrant au réseau vert, ce nouvel équipement d'envergure est accessible à l'ensemble de la population et devient le lieu de convergence des déplacements récréatifs sur les rives du Saint-Laurent. Il met en valeur des éléments de grande importance patrimoniale dont le pont Victoria, premier pont de Montréal.*



Société du Havre de Montréal, 2005



Lemay associés

### 3) Transport et circulation

Afin d'amoindrir les impacts sur les conditions de circulation dans le secteur, plusieurs stratégies globales doivent être mises au point. Parmi les stratégies globales, il y a lieu de mentionner les suivantes.

Un développement accru de la capacité du transport en commun, constituant un élément de premier plan pour contrer le phénomène d'accroissement de la circulation. Trois pistes sont à explorer dans le secteur, à savoir :

- Mise en place d'un nouveau service de train de banlieue entre le stationnement incitatif Chevrier à Brossard ou à partir de la ligne existante de Candiac et la gare Centrale via le pont Victoria.
- Mise en service d'un nouveau terminus au centre-ville pour accroître l'utilisation de la voie réservée du pont Champlain via le pont Clément d'environ 100 autobus/heure.

- Accroissement du service de train de banlieue de la ligne Saint-Hilaire – Montréal permettant un accroissement d'environ 1500 personnes par train supplémentaire. Selon les informations connues, l'ajout de deux nouveaux trains est techniquement réalisable.

Des actions plus concrètes sur la gestion de la demande, minimalement à l'échelle du centre-ville et éventuellement à une échelle plus large :

- Une politique plus musclée de contrôle de l'offre des stationnements intérieurs au centre-ville.
- Le partage des bassins de stationnement pour le Centre de divertissement, le Centre de foires internationales et le stade Saputo afin d'optimiser leur utilisation.
- Des mesures permettant de gérer les divers points d'accès à l'Île de Montréal.

- L'optimisation du réseau routier municipal en marge du futur boulevard et en évaluant la possibilité de relier la rue Bridge et la rue Guy via un nouveau pont enjambant le canal ainsi que l'élargissement de la rue Bridge.
- La mise en place de mesures concrètes de gestion de la demande et de la réduction des déplacements automobiles durant les heures de pointe afin d'amoindrir les impacts sur la circulation.

En dehors de ces pistes d'action constituant un éventail large et ambitieux quant à la nature des mesures à prendre, il est important de mentionner les éléments suivants :

- L'ensemble des projets connus et potentiels ne peut pas se concrétiser au sein d'un horizon d'implantation à court terme. Il y a des limites à ce que le marché peut absorber au cours d'une période donnée.
- Si le marché est favorable, l'extension ou la densification du centre-ville ne doit pas être défavorisée à la seule vue des constats de circulation, mais des mesures doivent être prises en faveur du développement du transport en commun. En ce sens, un phasage des interventions sur le développement du transport en commun et les projets à réaliser devraient normalement aller de pair. Les décisions à prendre dépassent largement la simple étude d'impact.



Genivar, 2005

*Le transport en commun, élément de premier plan pour contrer le phénomène d'accroissement de la circulation*

## Partie 3 : Étude des retombées économiques

### Le mandat

La Société du Havre de Montréal (SHM), en collaboration avec le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine de la Ville de Montréal et la Société de développement de Montréal, a mandaté GENIVAR pour la réalisation d'une étude des retombées économiques du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure, entre le pont Champlain et la rue Notre-Dame.

Réalisée parallèlement à l'étude de pré faisabilité technique administrée par Les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc. au nom de la SHM, l'étude a pour but de mesurer les effets structurants et les effets multiplicateurs du réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Les effets structurants sont attribuables à l'ensemble des projets apportant une valeur ajoutée au tissu urbain par la réappropriation riveraine et l'ajout d'équipements récréotouristiques. Les effets multiplicateurs, pour leur part, se traduisent principalement par les investissements immobiliers attirés par l'amélioration du secteur et l'accès à de nouveaux espaces de développement.

### Le territoire à l'étude

Le territoire à l'étude couvre le corridor de l'autoroute Bonaventure et sa zone d'influence qui s'étend de l'échangeur Wellington jusqu'à la rue Notre-Dame. Il comprend le secteur du Technoparc, une partie de la Cité-du-Havre, une partie du secteur de Pointe-Saint-Charles, les secteurs des bassins Tate, Wellington, Peel, Windmill et Bickerdike ainsi que la Cité Multimédia et le faubourg des Récollets.



#### Étude des retombées économiques : territoire à l'étude

- |   |                                   |  |
|---|-----------------------------------|--|
| 1. Centre de maintenance de Montréal (Via Rail) | 5. Bell Mobilité                  | A. Centre de divertissement (site proposé)         |
| 2. Anciens ateliers du Canadien National (CN)   | 6. Poste Viger (Hydro-Québec)     | B. Centre de foires internationales (site proposé) |
| 3. Mel's Cité du Cinéma (phases 2 et 3)         | 7. Centre de tri de Postes Canada | C. Stade Saputo (site proposé)                     |
| 4. Téléglobe Canada                             | 8. Canada Maltage                 |  |

## Une étude à quatre volets

L'étude comporte quatre volets qui sont présentés dans cette troisième partie du rapport synthèse :

- 1) Tendances du marché immobilier montréalais et impacts des usages potentiels du havre.
- 2) Cas de réappropriation urbaine et riveraine.
- 3) Potentiel de développement.
- 4) Analyse économique et création de valeur.

### 1) Tendances du marché immobilier montréalais

Les composantes de l'offre et de la demande actuelles et futures ont été analysées pour chacun des créneaux du marché immobilier : résidentiel, bureaux, commerce de détail, industriel et hôtelier. Cette démarche était nécessaire afin de déterminer les conditions dans lesquelles s'inscriront les projets immobiliers potentiels dans le territoire à l'étude.

Le potentiel de développement annoncé dans la *Vision 2025* prévoyait des retombées importantes sur le plan du développement urbain. En ce qui a trait à la fonction résidentielle, pour l'ensemble du havre, la SHM évaluait le potentiel immobilier à 12 500 nouvelles unités de logements. Pour le potentiel immobilier commercial et d'équipements récréotouristiques et culturels, les superficies projetées s'élèvent respectivement à 900 000 m<sup>2</sup> et 1 060 875 m<sup>2</sup>.

#### Marché résidentiel

L'écoulement de copropriétés au centre-ville de Montréal varie de 400 à 600 unités par année, ce qui représente entre 8 000 et 12 000 unités sur une période de 20 ans. On peut anticiper que la construction des nouveaux projets résidentiels après la transformation de l'autoroute en boulevard représenteront de 37 % à 43 % des nouvelles unités résidentielles à construire au centre-ville, soit de 3 500 à 4 500 unités.

#### Marché des espaces de bureaux

Actuellement, l'offre d'espaces de bureaux qui s'ajoute annuellement au centre-ville est de 28 000 m<sup>2</sup>, ce qui représente 560 000 m<sup>2</sup> sur un horizon de 20 ans. On peut prévoir que les projets de développement après le réaménagement de l'autoroute représenteront de 30 % à 40 % des espaces additionnels à construire au centre-ville, sur des superficies variant de 168 000 m<sup>2</sup> à 224 000 m<sup>2</sup>.

#### Marché du commerce de détail

La croissance résidentielle projetée dans l'optique de la *Vision 2025* entraînera un accroissement de la demande pour des services commerciaux de proximité. Au moins 19 000 m<sup>2</sup> de superficie de commerce de détail sont à prévoir afin de répondre à la demande des nouveaux résidents.

#### Marché hôtelier

Ce secteur est tributaire d'analyses ponctuelles pour le développement d'un site. Un hôtel de 300 chambres est projeté dans le complexe prévu pour le centre de divertissement. L'impact sur le taux d'occupation des hôtels montréalais sera marginal, surtout dans l'éventualité d'un centre de foires dans le secteur.

### 2) Cas de réappropriation urbaine et riveraine

Onze cas de réappropriation urbaine et riveraine réalisés ailleurs ont été examinés, dont trois, mieux documentés, qui ont été analysés en profondeur. Parmi les cas étudiés, notons *London Docklands*, *Melbourne Docklands* et le *secteur riverain de Toronto*. Les projets de réappropriation urbaine ou riveraine se sont déroulés dans le contexte économique particulier de chacune des villes où ils ont eu lieu. S'il est difficile de déterminer un déclencheur commun à l'origine des projets, en voici quelques-uns qui reviennent assez souvent :

- événement international ;
- anniversaire historique ;
- mise en œuvre d'une politique de requalification concertée (plan d'urbanisme ou plan directeur d'aménagement).

L'amélioration de la qualité de vie des citoyens, le développement immobilier, la création d'entreprises et d'emplois, l'amélioration des conditions socioéconomiques et le tourisme sont les principales retombées communes à ce type de projets.

Plusieurs similitudes ont été observées entre les projets de requalification urbaines analysés et la *Vision 2025*, notamment :

- la nécessité d'une contribution publique importante afin de permettre aux projets de se réaliser ;
- la propriété publique d'une grande partie des terrains visés ;

- un ratio d'investissement privé/public qui se situe généralement entre 3 et 10 ;
- une période de réalisation à long terme, de 20 à 30 ans.

Enfin, les projets sont tous pilotés par un organisme de développement indépendant qui fait la promotion du projet en s'assurant du respect de la vision initiale tout au long du processus et qui effectue la liaison avec les instances publiques participantes et les développeurs privés.

*Le QIM, exemple de la mise en œuvre d'une politique de requalification concertée*



### 3) Potentiel de développement

Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure amènera dans son sillage une requalification et une revitalisation des secteurs adjacents en attirant les investisseurs, tant publics que privés, qui y verront des opportunités intéressantes. L'étude avait pour but de déterminer le potentiel de développement au regard de la programmation urbaine, à cerner la nature et l'ampleur des projets immobiliers qui pourraient être réalisés d'ici 2025 dans le contexte de cette vaste entreprise.

La démolition de l'autoroute Octavia Central à San Francisco en 2003



Ashtley Niblock, 2003

Ces deux options présentent des potentiels de développement différents aux abords du bassin Peel en raison de la configuration du réseau routier proposé, ainsi que pour des considérations liées au bruit dans le cas d'un pont. Dans le contexte de la présente étude, les meilleurs usages ont été identifiés en fonction des deux options.

On a donc déterminé les potentiels de développement pour chacune des deux options de traversée du canal

de Lachine, au moyen d'un tunnel ou d'un pont, selon deux scénarios, l'un optimiste et l'autre conservateur, en tenant compte que la densité et la qualité des projets immobiliers sont également tributaires des conditions du marché.

Une conclusion s'impose sur l'analyse du potentiel de développement et des immobilisations par secteur :

Les terrains vacants du bassin Peel constituent un potentiel de développement considérable

La méthodologie employée pour cette partie de l'étude est basée sur le principe de l'utilisation optimale (best land use). Plusieurs éléments ont été analysés dont les caractéristiques du milieu actuel, la tenure des propriétés, le zonage et les orientations d'aménagement, les contraintes environnementales, les projets et les investissements publics et privés prévus à court terme dans le secteur et ses environs, le design du boulevard et les autres particularités de son insertion dans le milieu, ainsi que les tendances du marché immobilier, la part de marché pour le secteur et la synergie avec les autres projets de développement au centre-ville de Montréal.

Les potentiels de développement ont été quantifiés à partir des superficies des îlots urbains à développer ou à revitaliser ou des nouvelles parcelles libérées par la restructuration du corridor autoroutier. Chaque îlot a été catégorisé selon sa localisation de la façon suivante :

- **Corridor** : un îlot restructuré à l'intérieur du corridor actuel de l'autoroute, effet direct du réaménagement.
- **Périphérique** : îlot revitalisé en périphérie du corridor, effets indirects du réaménagement.
- **Équipements projetés** : projets en planification tels que le stade Saputo, le Centre de divertissement et le Centre de foires international. Ces projets ne découlent pas directement du projet de réaménagement de l'autoroute, mais s'intègrent globalement au vaste projet du havre de Montréal.

Pour la traversée du canal de Lachine, l'étude de pré-faisabilité réalisée par SNC-Lavalin<sup>1</sup> a examiné deux scénarios, celui d'un tunnel et celui d'un pont.

<sup>1</sup> SNC-LAVALIN, «Étude de pré-faisabilité visant le déplacement et le réaménagement de l'autoroute Bonaventure», octobre 2005.



Société de Développement de Montréal, 2005

OPTIONS	OPTION TUNNEL		OPTION PONT		
	SCÉNARIOS	OPTIMISTE	CONSERVATEUR	OPTIMISTE	CONSERVATEUR
<b>1. Technoparc / Cité-du-Havre</b>	<b>586 693</b>	<b>521 949</b>	<b>586 693</b>	<b>521 949</b>	
Parcs d'affaires	231 816	167 073	231 816	167 073	
Équipements projetés <sup>1</sup>	152 794	152 794	152 794	152 794	
Parcs	202 082	202 082	202 082	202 082	
<b>2. Les bassins</b>	<b>493 207</b>	<b>324 601</b>	<b>493 207</b>	<b>324 601</b>	
Résidentiel	34 499	24 642	34 499	24 642	
Commercial / détail	87 569	52 680	87 569	52 680	
Parcs d'affaires	139 012	45 146	139 012	45 146	
Équipements projetés <sup>1</sup>	179 389	179 389	179 389	179 389	
Parcs	52 738	22 745	52 738	22 745	
<b>3. Pôle Peel / Faubourg des Récollets</b>	<b>622 581</b>	<b>445 061</b>	<b>597 598</b>	<b>431 717</b>	
Résidentiel	340 865	251 799	315 883	246 859	
Commercial / Bureaux	241 396	162 832	241 396	164 046	
Commercial / détail	23 803	4 296	23 803	4 296	
Parcs	16 517	26 134	16 516	16 516	
<b>Total</b>	<b>1 702 480</b>	<b>1 291 611</b>	<b>1 677 498</b>	<b>1 278 267</b>	
<i>Unités de logement additionnelles</i>	<i>4 542</i>	<i>3 408</i>	<i>4 379</i>	<i>3 388</i>	

<sup>1</sup> En m<sup>2</sup> de territoire pour les équipements projetés connus (stade de soccer, centre de divertissement)

Calculs : GENIVAR, 2005



Banque d'images Pierre Malo, 1999

### ■ Technoparc / Cité-du-Havre

Bien que les vocations demeurent inchangées (parc d'entreprises), le réaménagement permettra le désenclavement des terrains localisés à l'ouest du Technoparc. Dans la portion est, la plus grande partie de l'espace disponible est destinée au stade de soccer.

*Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure permettra le désenclavement des terrains localisés à l'ouest du Technoparc*

### ■ Les bassins

Le réaménagement de l'autoroute ne procure que peu d'impacts dans ce secteur, car la plupart des sites à développer sont réservés au Centre de divertissement. Le véritable potentiel de développement se situe dans les secteurs portuaires à l'est du corridor autoroutier, autour des bassins, dans le prolongement du développement résidentiel de la Cité-du-Havre.

### ■ Pôle Peel / Faubourg des Récollets

Il existe un important potentiel de développement dans le prolongement des secteurs en forte croissance du Vieux-Montréal, de la Cité Multimédia, du Quartier International de Montréal et du centre-ville. Le secteur



Société du Havre de Montréal, 2005

*Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure s'inscrit dans la poursuite des interventions des dernières décennies*

s'inscrit aussi dans la poursuite des interventions publiques de revitalisation et de requalification urbaines des dernières décennies. C'est le secteur où le réaménagement de l'autoroute libère des superficies importantes pour du développement immobilier en hauteur et du résidentiel haut de gamme. Enfin, c'est le secteur où les investissements en infrastructures seront les plus élevés (tunnel ou pont).

Par ailleurs, peu importe l'option retenue (tunnel ou pont), les deux options permettent un développement immobilier comparable aux abords du bassin Peel, quel que soit le scénario, optimiste ou conservateur. Toutefois, il y a un écart de près de 1 G\$ dans la valeur des investissements immobiliers dans le secteur du pôle Peel et du faubourg des Récollets entre le scénario optimiste de l'option tunnel et le scénario conservateur de l'option pont. Le réaménagement désenclave également des îlots périphériques dans le faubourg des Récollets et leur procure de meilleures conditions de développement.

#### 4) Analyse économique et création de valeur

Généralement, un projet de reconstruction d'une infrastructure de transport autoroutière pour cause de désuétude entraîne peu de retombées économiques. Par contre, le réaménagement de l'autoroute Bonaventure qui ouvre la voie à une gigantesque entreprise de requalification urbaine et à un formidable potentiel de développement immobilier comporte d'importantes retombées. En plus des impacts économiques nombreux et variés, des impacts sociaux et environnementaux auront pour effet d'améliorer la qualité de vie.

Les investissements publics majeurs en infrastructures entraîneront des retombées directes et indirectes mesurables. En effet, les îlots touchés (dans le corridor de l'autoroute ou en périphérie), ainsi que les équipements projetés profiteront de ce réaménagement en attirant des investissements de quelques milliards de dollars sur un horizon de 20 ans. Ces investissements entraîneront

Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure pourrait générer des investissements privés de l'ordre de 1,5 G\$ à 2,3 G\$

des coûts municipaux additionnels, mais aussi des revenus fonciers récurrents.

Dans le contexte du présent mandat, seuls les coûts résultant du déplacement et du réaménagement de l'autoroute Bonaventure ont été considérés. L'augmentation des capacités de transport en commun, l'optimisation du réseau routier municipal, ainsi que certains frais connexes tels que l'aménagement du réseau vert, les fouilles archéologiques, les acquisitions de gré à gré ou les expropriations, feront l'objet d'estimations dans les prochaines étapes.

Dans les tableaux qui suivent, on trouvera :

- le calcul des investissements requis pour chacun des îlots à redévelopper;
- le calcul des revenus et des coûts récurrents et non récurrents pour la Ville de Montréal;
- le calcul des retombées directes et indirectes des investissements publics et privés (modèle intersectoriel);
- les retombées d'emplois;
- l'analyse avantages-coûts.

#### ■ Résultats en matière d'investissements

Dans l'éventualité où tous les projets découlant du réaménagement de l'autoroute Bonaventure se concrétisent, ils pourraient générer des investissements privés de l'ordre de 1,5 G\$ selon le scénario le plus conservateur et de 2,3 G\$ pour le scénario le plus optimiste, en ne tenant pas compte des investissements de plus de 1 G\$ pour les équipements récréotouristiques déjà projetés (centre de divertissement et stade de soccer).

La relation entre les investissements totaux et le coût des infrastructures donne le ratio privé/public du projet. En ne tenant pas compte des projets déjà annoncés (de plus de 1 G\$), le ratio obtenu est de 2 pour le scénario conservateur de l'option tunnel et de 2,8 pour le scénario conservateur de l'option pont.

En ce qui a trait au scénario optimiste de l'option tunnel, le ratio est de 3,0 tandis que celui de l'option pont est de 4,1.

OPTIONS SCÉNARIOS	OPTION TUNNEL		OPTION PONT	
	OPTIMISTE	CONSERVATEUR	OPTIMISTE	CONSERVATEUR
<b>1. Technoparc/Cité-du-Havre</b>	<b>279,1 \$</b>	<b>201,4 \$</b>	<b>279,1 \$</b>	<b>201,4 \$</b>
<i>Résidentiel</i>	—	—	—	—
<i>Non résidentiel<sup>1</sup></i>	264,1 \$	186,4 \$	264,1 \$	186,4 \$
<i>Équipements projetés<sup>2</sup></i>	15,0 \$	15,0 \$	15,0 \$	15,0 \$
<b>2. Les bassins</b>	<b>1 627,4 \$</b>	<b>1 411,0 \$</b>	<b>1 635,3 \$</b>	<b>1 414,1 \$</b>
<i>Résidentiel</i>	92,8 \$	66,3 \$	92,8 \$	66,3 \$
<i>Non résidentiel<sup>1</sup></i>	359,6 \$	169,7 \$	367,5 \$	172,8 \$
<i>Équipements projetés<sup>2</sup></i>	1 175,0 \$	1 175,0 \$	1 175,0 \$	1 175,0 \$
<b>3. Pôle Peel / Faubourg des Récollets</b>	<b>1 607,8 \$</b>	<b>1 092,1 \$</b>	<b>1 454,1 \$</b>	<b>1 054,8 \$</b>
<i>Résidentiel</i>	1 035,0 \$	728,6 \$	881,3 \$	691,3 \$
<i>Non résidentiel<sup>1</sup></i>	572,8 \$	363,5 \$	572,8 \$	363,5 \$
<i>Équipements projetés<sup>2</sup></i>	—	—	—	—
<b>Total</b>	<b>3 514,3 \$</b>	<b>2 704,5 \$</b>	<b>3 368,5 \$</b>	<b>2 670,3 \$</b>

1 Inclut les vocations de bureaux, de commerces de détail et de parcs d'affaires  
2 Inclut les projets du Centre de divertissement et du stade Saputo

Calculs : GENIVAR, 2005

Démolition des silos dans le Vieux-Port



Banque d'images Pierre Malo, 2000



Banque d'images Pierre Malo, 1983



Globalement, ces résultats sont similaires aux ratios observés pour des projets comparables au Canada et à l'étranger tels que celui projeté pour les secteurs riverains de Toronto (ratio de 3), la revitalisation du Vieux-Montréal (ratio de 3) et les London Docklands (ratio de 4). Toutefois, si on considère l'effet combiné des projets annoncés et d'un réaménagement de l'autoroute Bonaventure, on obtient alors un ratio privé/public entre 3,5 et 6,3 selon les scénarios.

Les divers ordres de gouvernement étant appelés à contribuer à ce projet d'envergure, celui-ci se doit de présenter des retombées fiscales justifiant ce réaménagement de préférence à une réfection de la structure actuelle de l'autoroute.

OPTIONS	OPTION TUNNEL		OPTION PONT		
	SCÉNARIOS	OPTIMISTE	CONSERVATEUR	OPTIMISTE	CONSERVATEUR
<b>INVESTISSEMENTS</b>					
Publics <sup>1</sup>	768	768	533	533	
Privés <sup>2</sup>	3 514	2 705	3 369	2 670	
<b>Ratio privé / public</b>	<b>4,6</b>	<b>3,5</b>	<b>6,3</b>	<b>5,0</b>	
Coûts évités <sup>3</sup>	120	120	120	120	
<b>REVENUS DES GOUVERNEMENTS</b>	<b>1 117</b>	<b>890,8</b>	<b>1 028,1</b>	<b>837,5</b>	
Gouvernement du Canada <sup>7</sup>	221	178	200	165	
Gouvernement du Québec <sup>8</sup>	564	452	512	419	
Ville de Montréal <sup>9</sup>	331,9	260,8	316,1	253,5	
Revenus non récurrents <sup>10</sup>	30,9	24,8	28,1	23,5	
Revenus récurrents annuels <sup>11</sup>	40,4	31,2	37,9	30,2	
Coûts récurrents annuels <sup>12</sup>	(10,3)	(7,6)	(9,1)	(7,2)	
<b>RETOMBÉES ÉCONOMIQUES</b>					
Valeur ajoutée <sup>4</sup>	3 003	2 432	2 733	2 140	
Main-d'œuvre					
Construction (années-personnes) <sup>5</sup>	52 872	42 376	48 029	39 451	
Emplois <sup>6</sup>	41 420	25 657	41 460	25 704	
<b>ANALYSE AVANTAGES-COÛTS</b>					
Valeur actuelle nette (VAN)	117	(39)	258	129	
Avantages actualisés <sup>13</sup>	1 011	845	938	797	
Coûts actualisés <sup>14</sup>	(894)	(884)	(680)	(668)	
<b>Rapport avantages-coûts</b>	<b>1,13</b>	<b>0,96</b>	<b>1,38</b>	<b>1,19</b>	

**SOMMAIRE DES  
RETOMBÉES  
SOMMAIRE  
ÉCONOMIQUE  
2005-2025**

- 1 Coût des infrastructures routières tels qu'estimé par SNC-Lavalin (2005). Calculs : GENIVAR, 2005
- 2 Inclut les projets résidentiels, non résidentiels et les équipements projetés.
- 3 Pour maintenir la structure de l'autoroute Bonaventure dans son état actuel, un investissement de 120 M\$ est requis d'ici cinq ans pour l'ensemble de la structure surélevée. Source : SNC-Lavalin (2005) à partir de ROCHE (2004).
- 4 Représente l'apport économique du projet au PIB du pays.
- 5 Représente les retombées d'emplois directs et indirects reliés aux travaux de construction.
- 6 Représente les emplois dans les entreprises qui se localiseront dans les nouveaux édifices du secteur.
- 7 Inclut les impôts, la parafiscalité et les taxes.
- 8 Inclut les impôts, la parafiscalité et les taxes.
- 9 Total des coûts et revenus municipaux sur la période de 20 ans.
- 10 Inclut la vente de terrains, les permis de construction et les droits de mutation.
- 11 Représente les revenus de taxes foncières et enlèves.
- 12 Représente les coûts d'entretien et d'exploitation municipaux.
- 13 Somme des avantages actualisés au taux de 8 % pour la société, dont la plus-value foncière, le surplus du consommateur, les revenus municipaux, la réduction des coûts d'entretien, l'évitement d'une réfection majeure de 120 M\$.
- 14 Sommes des coûts actualisés au taux de 8 % incluant les coûts des infrastructures, les coûts municipaux récurrents et la perte de temps des automobilistes.



Travaux de reconstruction et de réfection des infrastructures municipales dans la Cité Multimédia, 2000

Banque d'images Pierre Malo, 2000

Au chapitre des investissements municipaux, les revenus récurrents dépassent largement les coûts récurrents peu importe le scénario et l'option étudiés. Dépendant de la contribution fédérale et provinciale au coût du réaménagement de l'autoroute, la Ville de Montréal aura récupéré la valeur de son investissement initial en deçà de l'horizon de 20 ans du projet. La Ville de Montréal tirera d'abord des revenus de la vente de terrains, des permis de construction et de droits de mutation. Ces revenus s'élèvent à environ 24 M\$ pour les scénarios conservateurs et de 28 à 31 M\$ pour les scénarios optimistes. Pour ce qui est des revenus récurrents, soit les revenus issus des taxes foncières et des enlèves de taxes, ils atteignent 19,5 M\$ pour les scénarios conservateurs et de 38 et 40 M\$ pour les scénarios optimistes. Enfin, la Ville devra assumer des coûts récurrents relatifs à l'entretien et à la gestion qui représentent un peu plus de 7 M\$ pour les scénarios conservateurs et de 9 à 10 M\$ pour les scénarios optimistes.

*Park East Corridor à Milwaukee pendant les travaux de démantèlement en 2003*



Milwaukee Dept. of City Development, 2003

En ce qui a trait aux revenus anticipés par le gouvernement du Québec et du fédéral, issus des retombées directes et indirectes des investissements en construction résidentielle et non résidentielle, ces derniers sont substantiels. Au Québec, pour le scénario le plus conservateur (option pont), ils atteignent 419 M\$ dont plus de la moitié est redevable aux projets immobiliers résidentiels et non résidentiels. Le scénario le plus optimiste (option tunnel) présente des retombées qui atteignent 564 M\$ à terme.

*L'écluse numéro 3 et recyclage de l'ancienne Redpath en 2003*



Société du Havre de Montréal, 2003

Le gouvernement fédéral, quant à lui, retirera 165 M\$ selon le scénario le plus conservateur (option pont). Le scénario le plus optimiste (option tunnel) voit augmenter ses revenus à 221 M\$. C'est donc dire que les gouvernements tireront profit des développements immobiliers qui découleront de la requalification du territoire, principalement aux environs du bassin Peel.

Du côté des emplois, la construction des infrastructures et des projets immobiliers représente entre 39 451 et 52 872 années-personnes dépendant des scénarios étudiés. De ces nombres, près de 13 000 emplois sont attribuables à la construction des équipements projetés tels que le Centre de divertissement, le Centre de foires internationales et le stade Saputo.

Enfin, l'analyse avantages-coûts confirme que le projet est socialement rentable pour presque tous les scénarios. En effet, la somme des avantages actualisés excède celle des coûts à l'exception du scénario conservateur de l'option tunnel où les coûts dépassent légèrement

les avantages. Notons que plusieurs avantages n'ont pu être quantifiés et que leur valeur pourrait permettre d'amplifier la valeur actuelle nette. Ces avantages bénéficieraient principalement à l'option tunnel pour laquelle l'amélioration de l'environnement visuel et la diminution des nuisances sonores auraient un impact favorable.

De plus, si les usages commerciaux et de parcs d'affaires se concrétisent, c'est environ 25 700 emplois qui pourraient être accueillis dans le secteur pour les deux scénarios conservateurs et 41 400 pour les scénarios optimistes, contribuant à la revalorisation du secteur en entier. Notons que plus de 40 % de ces emplois seraient situés dans les immeubles de bureaux projetés aux abords du faubourg des Récollets.

*La Cité Multimédia, phase 8 en construction en bordure du canal de Lachine en 2002*



Banque d'images Pierre Malo, 2002

## Conclusion

Rares sont les projets de réaménagement d'un corridor autoroutier qui ont un impact aussi grand sur un territoire et sur une collectivité. Principale porte d'entrée au centre-ville de Montréal, l'autoroute Bonaventure traverse un quartier déstructuré où la présence de l'autoroute limite le potentiel de développement. L'exercice de planification urbaine réalisé dans le contexte de l'étude des retombées économiques

démontre qu'un véritable potentiel de développement immobilier existe tout le long du corridor autoroutier actuel, ce qui représente de 1,2 à 1,7 million de mètres carrés à construire sur une période de 20 ans. Ce potentiel pourrait attirer des investissements immobiliers majeurs, de 2,7 à 3,5 G\$, et des retombées économiques qui permettent aux trois ordres de gouvernement de justifier leurs investissements compte tenu des revenus générés par la construction ainsi que par les revenus récurrents générés par la suite.

Quelles sont les conditions gagnantes de ce projet? D'abord, la mise en œuvre de travaux d'infrastructures qui ouvriront la voie au développement. Pour ce qui est du scénario à privilégier, le choix du tunnel de préférence au pont constitue assurément le facteur de réussite le plus stratégique. Au-delà d'une simple comparaison des coûts directs et des retombées économiques, il ne faut pas sous-estimer l'impact visuel de ces infrastructures et, par conséquent, le pouvoir d'attraction du site à développer auprès des investisseurs. Le choix d'un pont, à moins d'en faire un projet architectural exceptionnel dont le coût serait hors de portée, risquerait d'amoindrir la perception de changement dans le secteur. Par ailleurs, d'autres impacts, notamment sur l'activité touristique aux abords des bassins, sont à prendre en considération, comme le bruit.

Enfin, quel que soit le scénario que l'on retiendra, toutes les hypothèses convergent pour nous amener à conclure que le réaménagement de l'autoroute Bonaventure est une occasion unique de mettre en valeur des sites à très fort potentiel pour stimuler un développement immobilier et économique qui aurait pour effet de relier le centre-ville au bassin Peel et au fleuve. Ce projet, conçu sur un horizon de 20 ans, s'inscrit dans la lignée des réalisations qui ont contribué à transformer Montréal au cours des deux dernières décennies. Que l'on pense, par exemple, à la revitalisation du Vieux-Montréal et de ses faubourgs ou au Quartier International de Montréal qui est devenu une référence en matière d'aménagement urbain.

**Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure: l'essence même d'un projet catalyseur\***

- un projet qui va créer de **l'emploi et des retombées** économiques durant sa réalisation:
  - 40 000 emplois années-personnes;
  - plus de 2 G\$ de valeur ajoutée au PIB québécois;
- un projet avec un **effet d'entraînement** incomparable:
  - plus de 2,7 G\$ \$ d'investissements privés qui se réaliseront dans la foulée du réaménagement;
- un projet qui présentera un **excellent rendement sur l'investissement** pour les contribuables:
  - en 20 ans, les revenus des gouvernements excéderont les 768 millions d'investissement initial.

*\* Estimations selon le scénario conservateur avec tunnel*



La Cité Multimédia : l'extension du centre-ville vers le canal de Lachine

Banque d'images Pierre Malo, 2003

Vue de nuit du bassin Peel et de l'autoroute Bonaventure à partir du silo de la Cereal Foods Canada. en 2003



Banque d'images Pierre Malo, 2003

