



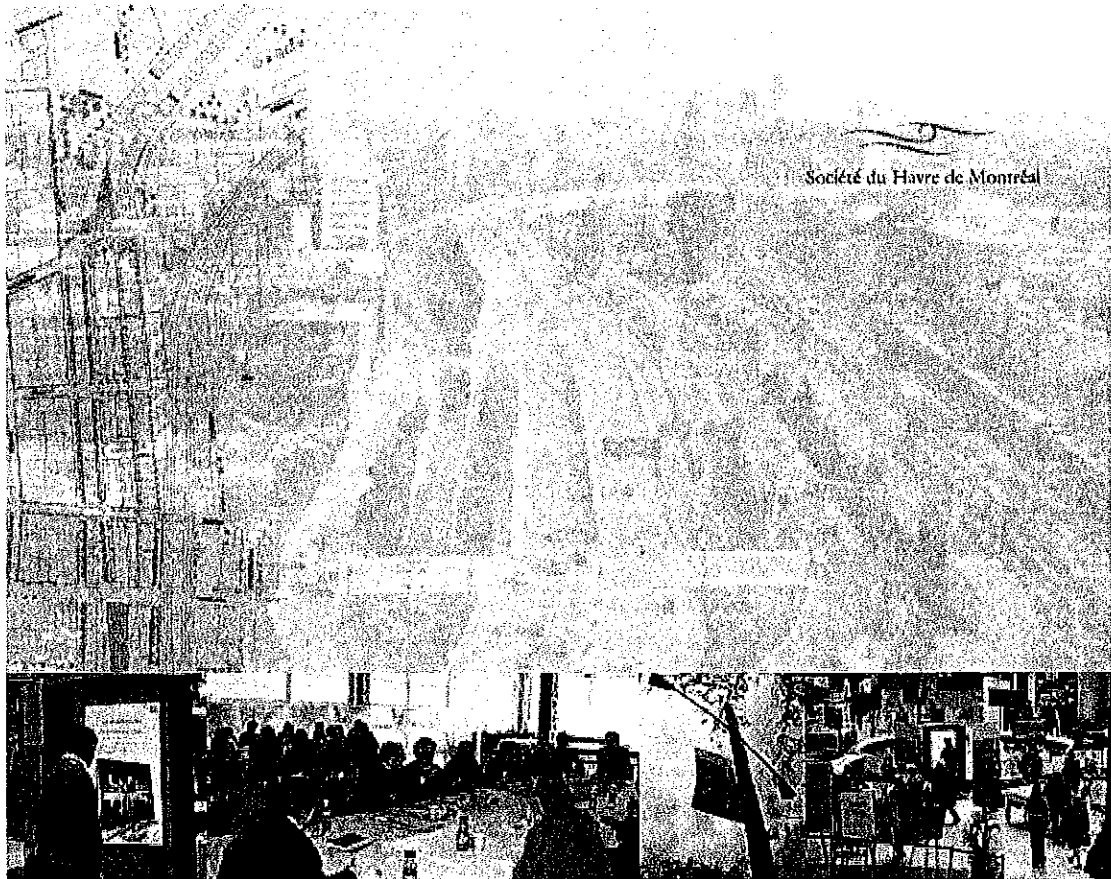
Raymond Chabot  
Grant Thornton

## Rapport de synthèse

Version finale

### Société du Havre de Montréal

Compte rendu de l'exercice de concertation sur le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville



# Table des matières

<b>1.</b>	<b>Introduction .....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Synthèse de l'exercice de concertation .....</b>	<b>3</b>
2.1	Les avantages et les impacts en matière de circulation et de transport.....	3
2.2	Les conditions nécessaires à la création d'un véritable milieu de vie intégré.....	4
2.3	Les éléments essentiels pour la conception d'une entrée de ville prestigieuse .....	6
2.4	Autres préoccupations .....	7
<b>3.</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>8</b>
	Annexe 1 – Ordre du jour des rencontres	
	Annexe 2 – Liste des participants	

## 1. Introduction

La Société du Havre de Montréal (SHM) participe depuis 2003 à un long processus de réaménagement de l'autoroute Bonaventure en une entrée de ville prestigieuse. Les phases d'opportunité, de préfaisabilité et de faisabilité ayant été complétées avec succès, la Ville de Montréal a confié à la SHM, en septembre 2007, le mandat de réaliser les études relatives à l'avant-projet détaillé. Le rapport préliminaire de cette phase a été déposé le 15 août 2008.

Dans le but de déterminer les éléments de recommandation qui nécessiteront davantage d'analyse avant le dépôt de la version finale du rapport d'avant-projet détaillé, la SHM a tenu à valider les principales recommandations du rapport auprès des principaux acteurs concernés par le projet.

C'est dans cette perspective que la SHM a tenu un exercice de concertation avec les représentants des groupes suivants :

- Milieu des affaires :
  - Séance tenue le 3 septembre 2008;
- Groupes d'intérêt :
  - Séance tenue le 4 septembre 2008;
- Milieu universitaire :
  - Séance tenue le 9 septembre 2008;
- Gens du milieu (associations de résidents, riverains, commerçants) :
  - Séance tenue le 10 septembre 2008.

Les rencontres d'une durée de trois heures et demie chacune ont eu lieu au Palais des congrès de Montréal. L'ordre du jour des rencontres ainsi que la liste des participants sont présentés en annexe.

Pour l'assister dans cette démarche, la SHM a fait appel à la firme Raymond Chabot Grant Thornton, S.E.N.C.R.L. Le rôle de Raymond Chabot Grant Thornton a principalement consisté à faire les convocations, à animer les quatre tables de concertation, à consigner les échanges et à produire le présent rapport de synthèse.

Ce rapport consiste donc en une synthèse des commentaires, des préoccupations et des suggestions qui ont été formulés par les participants lors de l'exercice de concertation. Dans le but de disposer d'une perspective globale des facteurs clés de succès du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure, les commentaires, préoccupations et suggestions recueillis auprès de chacun des groupes ont été conciliés sous les thématiques suivantes :

- Les avantages et les impacts en matière de circulation et de transport;
- Les conditions nécessaires à la création d'un véritable milieu de vie intégré;
- Les éléments essentiels pour la conception d'une entrée de ville prestigieuse.

À des fins de référence seulement, la transcription des échanges qui ont eu lieu dans chaque groupe est présentée en annexe.

## 2. Synthèse de l'exercice de concertation

### 2.1 Les avantages et les impacts en matière de circulation et de transport

Le réaménagement d'une partie de l'autoroute Bonaventure en grande artère urbaine, de la rue Brennan à la rue Notre-Dame, propose l'aménagement de quatre voies de circulation de part et d'autre d'un important îlot central sur lequel seront construits des immeubles à vocation mixte et où seront également aménagés des espaces publics. Cette nouvelle interface entre le faubourg des Récollets, les rues de Nazareth/Duke, le viaduc ferroviaire et le secteur Griffintown, permettra de reconstruire le tissu urbain là où la présence des infrastructures de transport crée un important *no man's land*. En ce qui a trait à la circulation et au transport, les principaux buts visés sont notamment de :

- maximiser le nombre de déplacements dans l'axe pour assurer l'efficacité de la desserte actuelle et future du centre-ville et des secteurs limitrophes (faubourg des Récollets et Griffintown);
- favoriser le transport collectif comme mode privilégié de déplacement des personnes en lui assurant une préséance sur la circulation routière.

La transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, de la rue Brennan à la rue Notre-Dame, est reçue positivement par les participants à l'exercice de concertation. La place faite au transport collectif, l'inclusion d'espaces verts dans la trame urbaine ainsi que la préservation, voire la mise en valeur des points de vue vers le centre-ville au fil du trajet emprunté à partir du pont Champlain sont des éléments importants du projet.

Les avis sont toutefois partagés quant à l'aménagement de quatre voies de circulation de chaque côté des îlots centraux où seront éventuellement construits des immeubles à vocation mixte comportant des fonctions résidentielles et ce, en raison des problématiques potentielles liées au bruit, à la poussière et aux odeurs que générera le lourd débit véhiculaire notamment lors des périodes de pointe.

#### Transport collectif

L'approche visant à favoriser le transport collectif plutôt que l'auto solo est accueillie avec satisfaction. La transformation de la rue Dalhousie en une voie réservée aux autobus et dédiée principalement au transit des véhicules du Réseau de transport de Longueuil (RTL) reçoit également un accueil favorable. Toutefois, certaines réticences ont été soulevées notamment en ce qui a trait à la pollution sonore qui en résultera pour les résidents riverains et aux risques associés au fait que les taxis et les cyclistes seront aussi invités à emprunter cette même voie.

#### Les pistes cyclables

Le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville propose une géométrie et une exploitation du réseau de manière à garantir la sécurité des cyclistes et des piétons. Dans le but de favoriser la desserte du nouveau quartier en matière de transport actif et d'intégrer

aisément ces futurs corridors de circulation au réseau existant dans les secteurs limitrophes, certains intervenants ont fait valoir l'importance que cette desserte soit planifiée dès maintenant et qu'elle soit considérée comme faisant partie intégrante du projet de réaménagement.

### **Accessibilité au centre-ville pendant les travaux**

Puisque le calendrier de réalisation du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure coïncide avec ceux d'autres chantiers majeurs à venir sur le réseau routier montréalais, les participants à l'exercice de concertation ont exprimé leur préoccupation quant au maintien d'une circulation fluide (automobile, transport collectif, transport actif) allant vers le centre-ville et en provenance du centre-ville pendant toute la durée des travaux de démolition et de reconstruction de ce tronçon de l'autoroute Bonaventure.

Une excellente coordination entre tous ces projets d'infrastructure ainsi que la conception et la diffusion à la population de plans de transit et de circuits de rechange pendant la durée des travaux revêtiront une grande importance à ce moment du projet. Des mesures devraient également être prévues afin d'éviter que les rues des secteurs résidentiels riverains soient embourbées par des bouchons de circulation.

Bref, les échanges à propos des avantages du projet et de ses impacts en matière de circulation et de transport ont été nombreux. Au nombre des commentaires recueillis, mentionnons également ceux-ci :

- Préserver la vue imprenable du centre-ville de Montréal et du mont Royal à partir du pont Champlain;
- Examiner la possibilité de privilégier la construction d'un tunnel sous le bassin Peel plutôt qu'un pont de manière à mettre davantage en valeur ce site;
- Étayer davantage les mécanismes qui seront mis en place pour réduire la vitesse des véhicules à l'approche du boulevard urbain;
- Profiter de cette occasion pour favoriser un transfert modal à long terme en présentant aux usagers des choix de corridors d'entrée;
- Examiner la faisabilité de réintroduire les trolleybus en plus des tramways prévus ou en complément de ceux-ci.

## **2.2 Les conditions nécessaires à la création d'un véritable milieu de vie intégré**

Un des objectifs visés par le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville est la création d'un milieu de vie intégré. Dans cette perspective, il est notamment prévu d'y construire des espaces publics de grande qualité, sécuritaires et conviviaux pour les utilisateurs et de favoriser un développement immobilier vigoureux et écologique relié au centre-ville. Il est également prévu de consolider la structure du quartier par un ensemble de parcours piétonniers et d'espaces publics, en liaison avec les réseaux de transport collectif. Les participants à l'exercice de

concertation ont mentionné que pour pouvoir atteindre cet ambitieux objectif de milieu de vie intégré, il était indispensable que l'offre en matière de services de proximité, de logements sociaux et abordables ainsi que la disponibilité d'infrastructures comme des garderies et des établissements scolaires soient judicieusement planifiées et organisées. Le projet prévoit déjà l'inclusion d'un minimum de 15 % de logements sociaux communautaires, ce qui est très positif. Il reste toutefois à définir davantage les critères et les conditions à l'épanouissement des familles dans ce quartier et en sa périphérie.

Le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure prévoit l'utilisation du viaduc ferroviaire du Canadien National (CN) à des fins commerciales ou publiques dans le but d'amorcer la revitalisation des îlots périphériques. De l'avis général des participants, l'idée de rendre viable le rez-de-chaussée du viaduc du CN grâce à l'aménagement de commerces est un atout indéniable pour dynamiser le secteur. Les seules réserves exprimées ont été à l'endroit du CN et à son intention ou non de céder cette emprise à la Ville.

De plus, selon les participants, le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure met en valeur certains éléments du patrimoine. En misant sur un concept qui allie des éléments à valeur patrimoniale à des éléments modernes, la SHM se voit en mesure d'offrir des aménagements innovateurs tout en préservant l'histoire du secteur. De façon concertée, cet aspect du projet revêt une grande importance.

En somme, les participants ont particulièrement été interpellés par les conditions de succès à mettre en place pour créer un réel milieu de vie intégré. Ils ont notamment exprimé :

- leur intérêt à participer aux travaux de réflexion qui porteront sur les conditions à l'épanouissement des familles dans le quartier;
- leur satisfaction selon laquelle de nouvelles intersections faciliteront les déplacements dans l'axe est-ouest et donc la jonction entre les quartiers limitrophes;
- leur contentement selon lequel le projet permettra de renforcer la trame historique du secteur et, par le fait même, leur inquiétude quant à la préservation et à la mise en valeur des points d'intérêts architecturaux et patrimoniaux sur les îlots voisins comme la Forge Cadieux, la Fonderie Darling et la Maison des réverbères;
- leur préoccupation quant à la place qui pourrait être réservée aux artistes, à leurs œuvres et à l'intégration du projet avec la vocation du quartier des spectacles.

#### **Le développement durable**

Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure se veut un projet exemplaire en termes de développement urbain durable. À cet égard, l'efficacité de l'emplacement, la densité, la convivialité et l'intégration urbaine, l'économie de ressources naturelles, l'innovation et le processus de design permettent au projet de répondre aux critères de la certification LEED ND. Sur ce plan, les participants à l'exercice de concertation voient une occasion privilégiée pour la Ville de Montréal d'intégrer aux plans et devis les conditions de construction qui devront être respectées par les fournisseurs pour assurer que le projet obtienne la certification LEED ND.

Quant à la durabilité sociétale du projet, une mise en garde a été formulée relativement au risque lié à vouloir calquer des solutions inappropriées tirées de projets comparables réalisés ailleurs. Il en est donc ressorti que les tenants et aboutissants du projet devaient nécessairement être examinés en fonction du contexte socio-économique montréalais et que les recommandations devaient être réalistes compte tenu des particularités propres de la Ville de Montréal.

D'autres préoccupations exprimées ont également souligné l'importance :

- de s'assurer de la durabilité physique et fonctionnelle du site. Avons-nous tiré des leçons de l'expérience du projet du QIM?
- de réaliser des études fines pour la mise en lumière du site. Elle doit être bien pensée et ne pas reproduire l'exemple de la rue McGill;
- de bien identifier la dimension sociétale des places publiques. La dimension « place publique » doit être revue plus finement pour comprendre ce sur quoi repose le succès d'une place publique.

### **2.3 Les éléments essentiels pour la conception d'une entrée de ville prestigieuse**

Le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure vise également à concevoir une entrée de ville prestigieuse, distinctive et créative qui constituera un lien manifeste entre le centre-ville et le bassin Peel. À ce sujet, les participants à l'exercice de concertation ont confirmé l'importance de créer une telle entrée de ville distinctive qui puisse véhiculer un message clair sur la nature de Montréal. Selon les participants, l'essence de ce message devrait ensuite servir d'alignement aux futurs projets de développement afin que ceux-ci s'intègrent harmonieusement au caractère unique de Montréal. Il a été suggéré que des rencontres de créativité soient organisées par la Ville pour identifier la signature du projet.

Parmi les points soulevés, mentionnons :

- Montréal doit se faire valoir comme étant la porte des Amériques. C'est la fondation du Canada, c'est un carrefour.
- Pourrait-on miser sur une mixité d'éléments anciens et modernes pour donner une coloration particulière à cette entrée?
- Notre qualité de vie est un atout. Nous sommes un milieu créateur attrayant. Être un incubateur de culture?
- Il nous faut trouver l'âme de Montréal. Cette signature pourrait devenir la marque de commerce Montréal International.



## 2.4 Autres préoccupations

Au-delà des sujets abordés dans les thématiques précédentes, l'exercice de concertation a également donné l'occasion aux participants d'exprimer leur souci quant à la viabilité économique du projet. Les inquiétudes soulevées concernaient la capacité du marché montréalais à absorber ou non les développements prévus par le projet. Il a fortement été conseillé qu'un plan B soit prévu au cas où le projet ne pourrait se réaliser qu'en partie.

Dans un autre ordre d'idées, les participants ont également exprimé leur point de vue quant aux conditions de succès du projet en ce qui a trait à sa promotion auprès de la population en général.

Ainsi, il a été suggéré :

- de porter une attention particulière au discours qui est tenu à propos du projet et aux objectifs mis de l'avant. Mise-t-on sur le fait qu'on saisit l'occasion d'améliorer les systèmes de transport pour redynamiser le quartier ou est-ce l'inverse?
- d'offrir des vues du projet selon l'angle du citoyen. Ne pas rester à vol d'oiseau;
- d'étayer les informations (données et statistiques) permettant de positionner le projet parmi les autres projets de développement (Griffintown, L'Île-des-Sœurs, SRC, etc.) et d'expliquer les retombées globales escomptées pour les Montréalais;
- de présenter le détail des trois phases en même temps. Le succès du projet de réaménagement du canal de Lachine a grandement reposé sur le fait que les citoyens ont eu accès au fleuve dès l'amorce du projet.

### 3. Conclusion

De façon générale, la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, de la rue Brennan à la rue Notre-Dame, est un projet accueilli positivement par les participants à l'exercice de concertation. Les éléments du projet qui ont suscité le plus d'intérêt sont notamment :

- l'importance accordée au transport actif et au transport collectif;
- la place occupée par les espaces verts et les places publiques ainsi que la préservation des éléments patrimoniaux;
- l'ouverture et la récupération du rez-de-chaussée du viaduc ferroviaire du CN à des fins commerciales;
- le rétablissement des liens de circulation dans l'axe est-ouest et l'aménagement d'intersections le long du futur boulevard urbain;
- le maintien de la desserte dans l'axe nord-sud et la préservation des points de vue sur le centre-ville et sur le mont Royal à partir du pont Champlain;
- l'entrée de ville distinctive qui est proposée et la signature du projet grâce à son architecture élégante et originale.

Les éléments du projet qui ont suscité le plus de préoccupations sont notamment :

- le fait de prévoir un usage résidentiel sur l'îlot central en raison de la proximité des voies de circulation et des impacts que cela pourrait avoir sur la qualité de vie des résidents;
- le défi de créer un véritable milieu de vie intégré et dans lequel les familles pourront s'épanouir;
- le maintien de la circulation allant vers le centre-ville et en provenance du centre-ville pendant les travaux de démolition du tronçon de l'autoroute à l'entrée du centre-ville et de reconstruction du boulevard urbain;
- la capacité du marché montréalais d'absorber ou non les développements prévus par le projet.

En somme, le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville a été bien accueilli par l'ensemble des participants à l'exercice de concertation. Les participants ont démontré un intérêt élevé envers le potentiel de développement qu'offre le projet et ses retombées prévisibles pour la communauté montréalaise.

La qualité des échanges entre les intervenants et les représentants de la SHM a fait de cet exercice de concertation un franc succès. Les commentaires, préoccupations et suggestions recueillis ont permis de mettre en lumière les éléments de confort et d'inconfort des principaux acteurs concernés de sorte que la SHM dispose, comme elle le souhaitait, des éléments qui nécessiteront davantage d'analyse avant le dépôt de la version finale du rapport d'avant-projet détaillé.

**Société du Havre de Montréal**

**Annexe 1**  
**Ordre du jour des rencontres**

**Raymond Chabot Grant Thornton**

## Projet Bonaventure – exercice de concertation

Le (            ) 2008, de 8 h 30 à 12 h 30, au Palais des congrès de Montréal  
159, rue Saint-Antoine Ouest, salle 518A

---

### ORDRE DU JOUR

---

- |  |         |
|--|---------|
| 1. Accueil des participants  | 8 h 30  |
| • Café et croissants   |         |
| 2. Mot de bienvenue de Monsieur Gaëtan Rainville, président-directeur général de la Société du Havre de Montréal | 8 h 45  |
| 3. Déroulement de l'atelier par Monsieur Richard Vézina, animateur, Raymond Chabot Grant Thornton                | 9 h 00  |
| • Rôle de l'animateur  |         |
| • Règles du jeu  |         |
| • Présentation des participants  |         |
| 4. Présentation de l'état d'avancement du projet par Monsieur Pierre Malo, directeur du projet Bonaventure       | 9 h 15  |
| • Mise en contexte   |         |
| • Concept d'aménagement  |         |
| • Principales recommandations  |         |
| • Prochaines étapes  |         |
| 5. Période d'échange avec les participants   | 9 h 45  |
| 6. Pause santé   | 10 h 15 |
| 7. Suite de la période d'échange avec les participants   | 10 h 30 |
| 8. Mot de la fin par Monsieur Gaëtan Rainville   | 12 h 15 |

**Annexe 2**  
**Liste des participants**

Présence des participants  
Table de concertation SHM  
Le 3 septembre 2008

Milieu des affaires	
Nom	Entreprise
Anne Bélanger	Julien Architectes
Joanne Castonguay	Association médicale du Québec
Florence Junca-Adenot	Université du Québec ( <i>Table universitaire</i> )
Joanne Lalumière	Zoo de Granby
Nancy Neamtan	Chantier de l'économie sociale
Xavier Ceccaldi	Municonsult
Jérôme Côté	Régis Côté et associés – Architectes
Richard Deslauriers	PricewaterhouseCoopers (remplacement de Alain Longpré)
Élie Farah	Montréal International
Louis J. Gouin	Ogilvy Renault Avocats
Pascal Harvey	Groupe Altus Limitée (remplacement de George Kovac)
Sylvain Henry	Lumec (remplacement de Germain Gauthier)
Robert Jean	Hydro-Québec
Jocelyn Leclerc	Secor conseil
André Lefebvre	LaSalle Formation en entreprise
Jean-Marie Toulouse	HEC Montréal

**Présence des participants  
Table de concertation SHM  
Le 4 septembre 2008**

<b>Groupes d'intérêt</b>	
Caroline Andrieux	Quartier Éphémère
Suzanne Lareau	Vélo-Québec
Daniel Bouchard	Conseil régional de l'environnement de Montréal
Pierre Brisset	Groupe en recherche urbaine
Dinu Bumbaru	Héritage Montréal
Philippe Côté	
Mario Dufour	Commission des biens culturels du Québec
Wade Eide	Ville de Montréal
Gilles Lauzon	Historien
Daniel Legault	Ville de Montréal
Christian O'Leary	Conseil des arts de Montréal (remplacement de Danielle Sauvage)
Alexandre Watson	Héritage Montréal (ajout)

**Présence des participants  
Table de concertation SHM  
Le 9 septembre 2008**

<b>Milieu universitaire</b>	
Claire Poitras	INRS – Centre Urbanisation, Culture & Société
Yves Archambault	UQAM – Départ. Études urbaines et touristiques
Gérard Beaudet	Université de Montréal – Faculté de l'aménagement
Gilles Benoit	Ville de Montréal
John MacLeod	Université de Montréal – Faculté de l'aménagement
Jean-Claude Marsan	Université de Montréal – Faculté de l'aménagement
Luc Paquin	École de technologie supérieure (remplacement de Yves Beauchamp)
Denis Proulx	UQAM – Départ. Études urbaines et touristiques (AJOUT)
Stéphane Conant	Ville de Montréal

**Présence des participants  
Table de concertation SHM  
Le 10 septembre 2008**

<b>Gens du milieu (Sud-ouest et Ville-Marie)</b>	
Nathacha Alexandroff	Table de concertation Action-Gardien
Micheline Baril	Association des résidants du Vieux-Montréal
Marie-Josée Bonin	Ville de Montréal ( <i>observateur</i> )
Françoise Espie-Bourseau	Association des résidants du Vieux-Montréal
Céline Germain	Association des résidants du Vieux-Montréal
Louise Lanctôt	Groupe CDH
Julie Linteau	Groupe CDH
Ginette Major	Association des résidants du Vieux-Montréal
Marie-Claude Massicotte	Ville de Montréal
Amélie Richard	RIL (Regroupement information logement)
Martine Thériault	CSSS Sud-Ouest Verdun
Sophie Thiébaud	Pro-vert Sud-Ouest
Karine Triollet	Table de concertation Action-Gardien
Gilles Benoit	Ville de Montréal ( <i>observateur</i> )
Marcel Bernier	Association des résidants du Vieux-Montréal
Pierre Bouchard	Ville de Montréal ( <i>observateur</i> )
Marco Carpinteyro	Interaction de quartier Peter McGill
Gilles Chatel	Aliments Chatel
Jean-Robert Choquet	Ville de Montréal ( <i>observateur</i> )
George Coulombe	Société de développement commercial du Vieux-Montréal
Bernard Cyr	Ville de Montréal ( <i>observateur</i> )
Frédéric Dumais	Chambre de commerce du Montréal métropolitain
Jean-François Gilker	Bâtir son quartier
Jean-Claude Laporte	Front d'action populaire en réaménagement urbain (remplacement de François Saillant)
Robert Manningham	Atelier Habitation Montréal
Victor Matte	RIL (Regroupement information logement)
Eric Michaud	Habiter Ville-Marie
Jean Perron	Société d'investissement de Ville-Marie
Adam Pétrin	RIL (Regroupement information logement)



Denis Poirier	Raymond Chabot Grant Thornton
André Poulin	Société de développement commercial Destination Centre-Ville
Ron Rayside	CSSS Jeanne-Mance (président du Conseil)
Pierre Richard	RÉSO (remplacement de Pierre Morrissette)
Denis Rochon	Association des résidents du Vieux-Montréal
Richard Roussel	RÉSO (remplacement de Pierre Morrissette)
François Therrien	Santé publique – Agence de santé et services sociaux de Montréal
Marc Tremblay	RIL (Regroupement information logement) (remplacement de Murielle Sauvé)
Paul-Antoine Troxler	Éco-Quartier Peter McGill