



**PROJET
MONTRÉAL**

QUARTIER BONAVENTURE

Proposition pour la mise à jour de la Vision 2025 du Havre de Montréal





Projet Montréal est un parti municipal qui propose aux Montréalaises et Montréalais de se réunir autour d'un projet de développement urbain durable, équitable et structurant pour l'avenir de la métropole. La place de l'automobile en ville et le développement des transports collectifs font partie des préoccupations majeures du parti.

En janvier 2010, lors des audiences de l'Office de consultations publiques de Montréal sur le projet Bonaventure présenté par la Société du Havre, Projet Montréal a proposé que les îlots centraux qui seront créés suite à l'élimination de l'autoroute surélevée ne soient pas construits, mais plutôt conservés en parc, afin de créer un lien entre le centre-ville et le secteur du Bassin Peel. À l'occasion de la mise à jour de la Vision 2025 du havre de Montréal, nous poussons la réflexion plus loin, jusqu'à considérer faire revivre un ancien quartier aujourd'hui disparu, Goose Village.

Équipe de projet:

Richard Bergeron, urbaniste

Etienne Coutu, architecte, designer urbain

Tim Fournier, économiste



Richard Bergeron
Chef de Projet Montréal

Un immense potentiel de développement inexploité situé littéralement aux pieds du Centre-Ville de Montréal

Pour qui sait les voir, les occasions de redéveloppement urbain à grande échelle sont nombreuses sur le territoire de Montréal.

On se rappellera le Quartier de la falaise, d'une capacité d'accueil de 8 000 logements, 12 000 si on ajoute Lachine Est, proposé en 2010 par la Ville de Montréal en alternative au mauvais projet Turcot du ministère des Transports du Québec. Le Grand Griffintown, où sont en voie d'être érigés plus de 10 000 nouveaux logements, en offre une autre illustration, bien que dans ce cas la Ville de Montréal ait beaucoup tardé à assumer ses responsabilités en termes de planification. Par le projet Entrée maritime, Projet Montréal proposait l'an dernier d'ouvrir une large fenêtre sur le fleuve et, ce faisant, d'offrir un cadre de vie d'exception à 6 000 ménages montréalais, au double si l'on considère l'ensemble des autres terrains situés à proximité, dont le site de Radio-Canada.

Nous récidivons aujourd'hui en proposant le Quartier Bonaventure, susceptible d'accueillir 7 000 ménages à deux pas du centre-ville.

Richard Bergeron

Le Quartier Bonaventure: une solution à l'exode des familles

Rétention des familles : le défi de Montréal

Le principal enjeu social et économique auquel fait face Montréal est la rétention des classes moyennes sur son territoire, tout particulièrement les familles.

Depuis 10 ans, l'exode vers les banlieues s'est traduit, en moyenne annuelle, par une perte nette de 22 300 habitants pour Montréal. Ce sont les classes moyennes qui désertent massivement Montréal, risquant à terme d'y créer une fracture sociale entre, d'une part, de vastes quartiers paupérisés et, d'autre part, des enclaves de luxe. Par ailleurs, l'incapacité de Montréal à répondre sur son territoire aux besoins de ses propres habitants procure à la soixantaine de municipalités de banlieue qui l'entourent des investissements immobiliers de l'ordre de 3 milliards de dollars, annuellement. Au moment même où ses besoins sont les plus grands, la Ville de Montréal renonce ainsi à des centaines de millions de dollars de nouveaux revenus fonciers récurrents.

Le défi pour Montréal réside en la construction, annuellement, d'entre 5 000 et 8 000 logements supplémentaires sur son territoire. Ce sont plus généralement des cadres de vie complets offrant des équipements, une offre commerciale et des services adaptés aux besoins des jeunes familles qu'il faut ériger sur le territoire de Montréal, en s'assurant que le tout leur soit financièrement accessible.

Quartier Bonaventure

L'ensemble de la frange sud-ouest du centre-ville est aujourd'hui en chantier. Le tout avait commencé il y a une quinzaine d'années avec l'érection de la Cité du Multimédia. Plusieurs projets résidentiels ont déjà été réalisés dans le secteur du Faubourg aux Récollets (entre les rues McGill et University), d'autres sont annoncés pour bientôt (Arrondissement 21, notamment). À l'ouest du viaduc ferroviaire donnant accès à la gare centrale, le quartier Griffintown est littéralement en ébullition. Nombre de terrains situés du côté sud du canal Lachine, tout au long de la rue St-Patrick, à partir de la rue Wellington jusqu'au marché Atwater, sont également en chantier. La Société immobilière du Canada (SIC)

s'est engagée à transformer l'actuel silo numéro 5 en attraction récréo-touristique d'ici 2017, année du 375^e anniversaire de la fondation de Montréal. La SIC est également très ambitieuse quant au potentiel de développement qui subsiste à la Cité du Havre, le long de la rue Pierre-Dupuy donnant accès au pont de la Concorde et au parc Jean-Drapeau.

Le Quartier Bonaventure se trouve géographiquement au milieu de tout cela. Il s'agit d'un vaste espace de 30 hectares de superficie s'étendant du sud du Bassin Peel à la Cité du Havre. Depuis avril 1967, cet espace est traversé par la structure aérienne de l'autoroute Bonaventure.

On se rappellera que l'imposant Autostade, construit pour l'Expo puis devenu domicile des Alouettes durant quelques années, occupait une partie importante du site jusqu'à la fin des années 1970. Depuis lors, quelques bâtiments d'industrie légère ont été construits sur place, qui furent entourées de vastes stationnements de surface.

Il ne faut surtout pas s'arrêter à l'état actuel des lieux. On doit au contraire voir que la démolition de l'autoroute Bonaventure permettrait de réaliser le plein potentiel d'une localisation véritablement d'exception.

En variant la typologie des bâtiments, des plex sur trois étages en rangée constituant le cœur du futur quartier jusqu'aux tours de 25 étages situées en bordure immédiate du bassin Peel, le potentiel d'accueil du Quartier Bonaventure se situe autour de 7 000 logements. S'adressant aux familles, la moitié des logements compterait de 2 à 4 chambres à coucher. La politique d'inclusion de la Ville de Montréal serait appliquée, et même rehaussée, jusqu'à atteindre 20 % de logements sociaux et 20 % de logements abordables (1 400 unités de chaque type). Une école serait construite au milieu du quartier, à distance de marche d'où que l'on parte dans le quartier. Pour ce qui est des commerces et services, un magasin à grande surface Cotsco est déjà présent à proximité immédiate du site, du côté ouest de la rue Bridge; les compléments requis à l'offre commerciale seraient aménagés en rez-de-chaussée des immeubles d'habitation donnant sur les grands boulevards. Pour ce qui est de l'accessibilité aux

parcs et espaces de loisir, des pistes cyclables existent déjà qui donnent accès autant au centre-ville qu'au Vieux-Montréal ou au Parc Jean-Drapeau.

En résumé, la réalisation du Quartier Bonaventure représente une opportunité inégalée, d'une part, d'intercepter 7 000 ménages qui autrement s'exileraient en banlieue et, d'autre part, de compléter de façon cohérente et magnifique le redéveloppement de la frange sud-ouest du centre-ville.



Phasage de la Vision 2025 de la Société du Havre (2004)

Boulevard urbain plutôt qu'autoroute

Lors de la construction du pont Champlain, à partir de 1957, il était prévu que les véhicules en provenance de la Rive-Sud accèderaient au centre-ville via l'échangeur Turcot. Le pont fut inauguré en juin 1962. Quelques mois plus tard, en novembre de la même année, Montréal devenait la ville hôte d'Expo 67. On réalisa à ce moment que le tronçon de l'A-720 devant relier l'échangeur Turcot et le centre-ville ne serait pas complété avant cette date. Il fallait d'urgence envisager une autre solution : cette solution, ce fut l'autoroute Bonaventure.

Cette autoroute a toujours été une infrastructure surdimensionnée. Encore aujourd'hui, elle n'accueille que 55 000 véhicules par jour, un volume de circulation comparable à celui d'une grande artère montréalaise, tels la rue Sherbrooke, la rue Saint-Denis ou le boulevard Pie-IX.

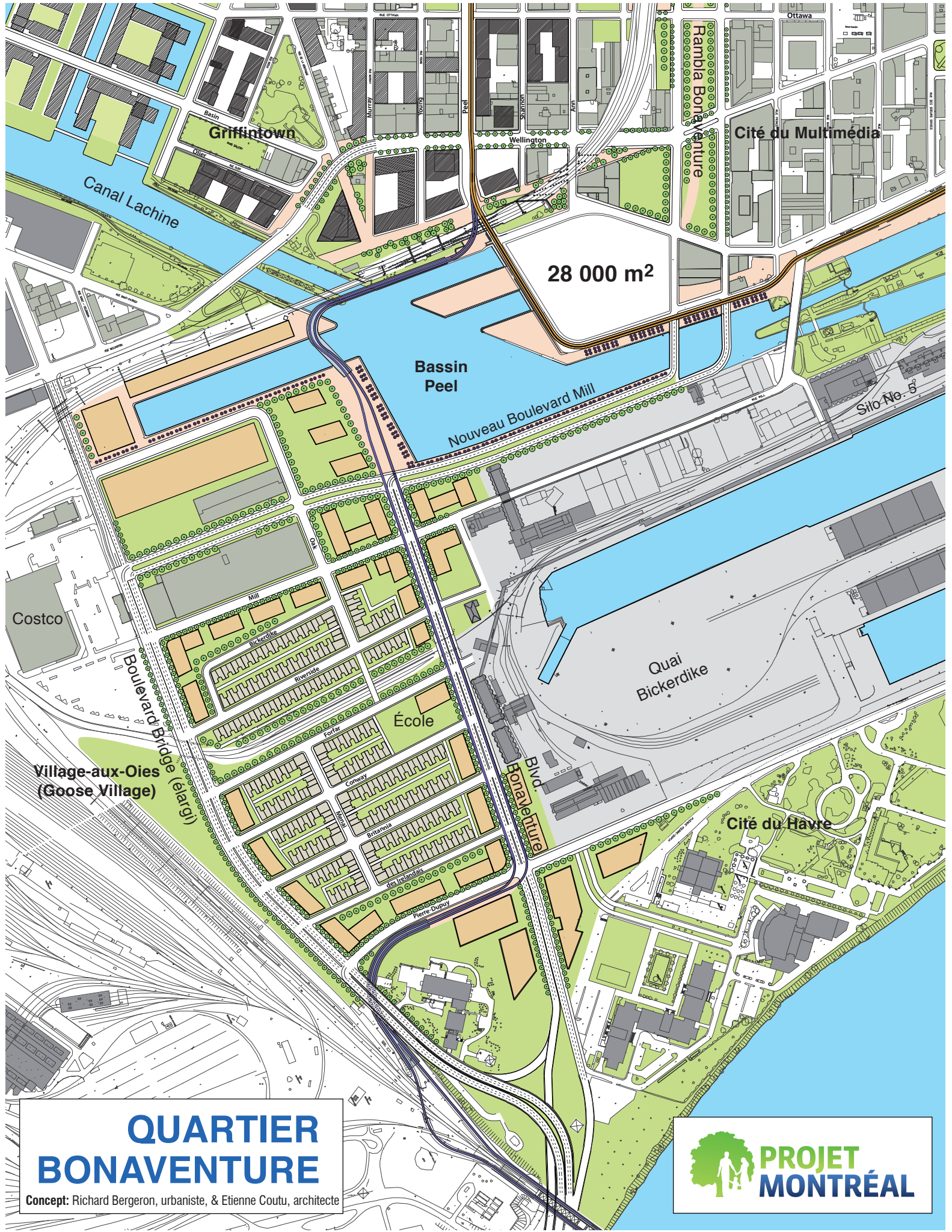
Ce fait a été reconnu dans la Vision 2025 de la Société du Havre, qui a formellement proposé la transformation de l'autoroute en boulevard urbain pour au moins deux de ses trois tronçons : du pont Champlain au pont Victoria, soit le secteur du Technoparc, et du Bassin Peel à la rue Notre-Dame. Pour ce second cas, les travaux devant conduire à la démolition prochaine de la structure aérienne de l'autoroute sont en cours depuis deux ans. La construction du nouveau pont Champlain, d'ici 2021, procure une échéance pour la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain au niveau du Technoparc. Pour ce qui est du troisième tronçon, du pont Victoria au nord du Bassin Peel, la Société du Havre a envisagé deux solutions. La première consiste à conserver le gabarit autoroutier et construire un tunnel sous

le Bassin Peel, au coût estimé de 600 M\$. La seconde suggère plutôt de prolonger la rue University en ligne droite et de construire un petit pont permettant de franchir le canal Lachine là où il est le plus étroit. Mais qu'arrive-t-il de l'autre côté du canal Lachine ? La Société du Havre n'a pas répondu à cette question, la seule esquisse rendue publique laissant à penser que le trafic rejoindrait la rue Mills, beaucoup trop étroite pour absorber un tel afflux de circulation.

Nous proposons aujourd'hui une solution complète à la situation particulière du troisième tronçon. Plutôt qu'un seul, ce sont deux petits ponts situés dans le prolongement des rues Duke et Nazareth qui permettraient de franchir le canal Lachine. Un nouveau boulevard construit sur les remblais déjà présents longerait ensuite le côté Sud du bassin Peel, jusqu'à rejoindre la rue Bridge. Celle-ci serait élargie à trois voies par direction. La construction, enfin, d'un mini échangeur permettrait de connecter la rue Bridge au tronçon Technoparc du nouveau boulevard. En complément, un second boulevard de plus faible gabarit permettrait de compléter le réseau d'accès au Quartier Bonaventure et au centre-ville.

L'élargissement de la rue Mills, la construction du boulevard longeant le bassin Peel et celle des deux petits ponts situés dans le prolongement des rues Duke et Nazareth sont choses techniquement aisées, qui pourraient être réalisées dans un délai de deux années tout au plus, pour un investissement raisonnable (100 à 150 M\$). Une fois cela fait, c'est toute la partie en structure de l'actuelle autoroute Bonaventure qui pourrait être démolie.

Retenons pour conclure que cette structure pourrait avoir complètement disparu aussitôt qu'à l'été 2016.



Griffintown

Cité du Multimédia

Ramba Bonaventure

28 000 m²

Bassin Peel

Nouveau Boulevard Mill

Silo No. 5

Costco

Quai Bickerdike

Village-aux-Oies (Goose Village)

École

Bvd Bonaventure

Cité du Havre

QUARTIER BONAVENTURE

Concept: Richard Bergeron, urbaniste, & Etienne Coutu, architecte



**PROJET
MONTRÉAL**



QUARTIER BONAVENTURE

Conception: Richard Bergeron, urbaniste, & Etienne Coutu, architecte ©2013





Photographie aérienne de Goose Village en 1947

Renaissance du Village-aux-Oies (Goose Village)

L'ouverture du canal Lachine, en 1825, a rapidement fait de ses rives le cœur industriel du Canada. Dans la foulée, de nombreux quartiers ouvriers furent érigés à proximité immédiate des nouvelles usines, que ce soit à Griffintown, à Saint-Henri ou à la Pointe-Saint-Charles. Le Village-aux-Oies, situé au sud du bassin Peel, fut l'un de ces quartiers.

Le Village-aux-Oies fut d'abord habité par la communauté irlandaise, ce qui explique qu'il soit mieux connu sous l'appellation Goose Village. Plusieurs milliers d'Irlandais qui y résidaient ont péri lors de l'épidémie de typhus de 1847-48, tissant un lien indélébile entre cette communauté et Goose Village.

En 1964, la construction de l'autoroute Bonaventure a entraîné la démolition complète du Village-aux-Oies. On imagine le traumatisme qu'a alors vécu l'ensemble de la communauté irlandaise de Montréal, et à plus forte raison les quelques 300 familles qui résidaient encore sur place à ce moment. Comme 30 000 autres logements de Saint-Henri, du centre-ville ou du Faubourg-à-m'lasse, le Village-aux-Oies fut sacrifié à la conception que l'on se faisait de la modernité urbaine au cours des années 1960 et 1970.

À la faveur de l'érection du Quartier Bonaventure, nous proposons de recréer à l'identique la trame de rue du Village-aux-Oies historique. Pour ce qui est de la typologie construite, nous proposons pour ce secteur, qui constituera en fait le cœur même du Quartier Bonaventure, de recourir à la forme plex en rangée sur trois étages typique des quartiers anciens de Montréal, ceux qui furent érigés entre 1880 et 1940 et qui constituent encore aujourd'hui l'essentiel du Plateau Mont-Royal, de Saint-Henri, d'Hochelaga, du Vieux-Rosemont et de nombreux autres quartiers.

Le tramway, colonne vertébrale du Quartier Bonaventure

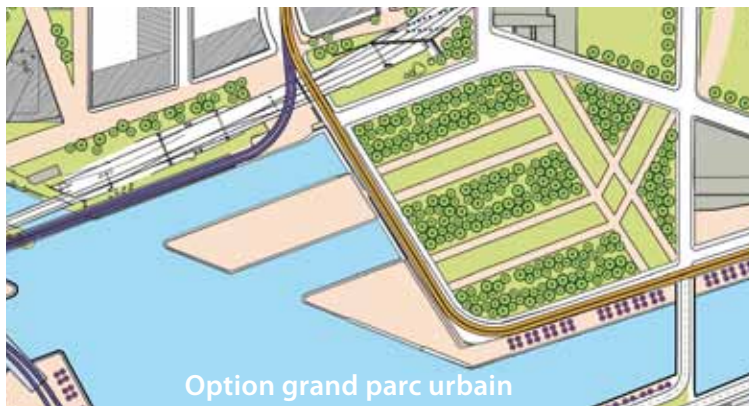
L'adoption d'un mode de vie urbain, qui plus est à proximité immédiate du centre-ville, exclut que l'on recoure à l'automobile pour l'essentiel de ses déplacements : on n' imagine pas ce que signifierait l'ajout de 10 000 automobiles continuellement en mouvement au cœur des 30 hectares du Quartier Bonaventure. L'attractivité générale de ce quartier et la garantie de qualité de vie qu'il devra offrir à ses futurs résidents impose d'y faire reposer la mobilité principalement sur les transports actifs et collectifs.

Réciproquement, la présence de facilités de déplacement par transports actifs et collectifs dispensera nombre de ménages d'être propriétaires d'une automobile et d'un espace de stationnement intérieur, améliorant d'autant l'accessibilité financière au quartier (réduction de 35 000 \$ du coût d'acquisition d'un logement, réduction de 5 000 \$ environ des coûts annuels de mobilité).

Projet Montréal garantit la mise en service du réseau initial du tramway pour 2017. Quelle que doive être la forme générale du réseau qui sera construit, sa première phase inclura obligatoirement le boulevard René-Lévesque et la boucle Peel-Vieux-Montréal. Partant de l'intersection des rues Peel et De la Commune, le réseau initial du tramway pourrait aussi inclure une extension de 1 250 mètres rejoignant l'avenue Pierre Dupuy. Si comme il fut dit plus tôt l'autoroute Bonaventure était entièrement démolie à l'été 2016, la desserte du Quartier Bonaventure par tramway pourrait être assurée dès l'été 2017.

Il est très important de mettre en place une offre de transport collectif attrayante et efficace au tout début de l'érection d'un nouveau quartier. Car à défaut de constater la présence effective d'une telle offre de transport collectif, les promoteurs immobiliers n'ont d'autre choix que de prévoir autant d'espaces de stationnement qu'ils construisent de nouveaux logements, ce qui change la personnalité même du quartier et dégrade substantiellement l'accessibilité financière pour les ménages visés. C'est ce que l'on constate présentement dans Griffintown, la promesse faite par l'administration montréalaise d'y amener le tramway au plus tard en 2010 n'ayant pas été tenue.

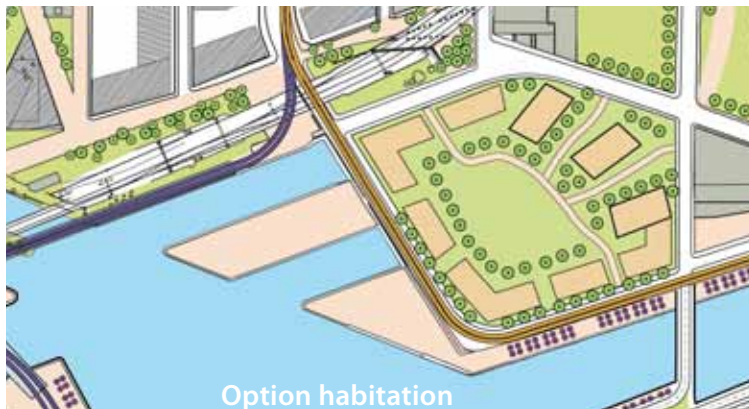
Nous proposons que le tramway constitue la colonne vertébrale du futur Quartier Bonaventure. Pour que cela ait un sens, il faut qu'il se rende jusqu'à l'avenue Pierre Dupuy avant même que ne débute la construction des milliers de logements qu'accueillera ce quartier. Si tout va bien, ce pourrait être aussitôt qu'à l'été 2017.



Option grand parc urbain



Option équipement récréo-touristique



Option habitation



Option stade des Expos

Un très beau et vaste terrain vacant au centre-ville

En plus de permettre au bassin Peel et à ses abords de réaliser leur plein potentiel de beauté et d'attractivité, la disparition complète de l'autoroute Bonaventure réserve une surprise de taille : la création d'un terrain de 325 000 pieds carrés entièrement libre de toute construction (à l'exception d'un bâtiment patrimonial qui ne pose pas problème) et propriété de la Ville de Montréal dans une proportion de 88 %. Donnant directement sur le bassin Peel, situé à l'extrémité sud de la future rambla (terme emprunté à Barcelone), aisément accessible par transport collectif puisque situé à 900 mètres à peine de la station de métro Square Victoria, en plus d'être littéralement enserré par la future boucle du tramway Peel-Vieux Montréal, il s'agira incontestablement le plus beau et du plus vaste terrain vacant de tout le centre-ville.

Quatre fonctions peuvent être envisagées pour ce terrain : en faire un parc, y accueillir jusqu'à 1 000 logements supplémentaires, y loger un grand équipement récréo-touristique, tel un musée ou une salle de concert, y construire un grand équipement sportif, tel le futur stade des Expos.

Pour l'heure, la discussion est ouverte. La création en mars dernier du Projet Baseball Montréal de Warren Cromartie, appuyé par le milieu montréalais des affaires, visant le retour des Expos à Montréal invite à porter un œil particulièrement attentif sur l'option grand équipement sportif.

La forme en diamant du terrain en cause correspond parfaitement aux besoins d'un stade de baseball. L'espace disponible permettrait d'accueillir un stade comptant 37 000 sièges, soit la taille optimale pour un stade des ligues majeures. Ce terrain est le seul de cette taille qui soit véritablement situé au centre-ville, une exigence sans appel pour le retour des Expos. En termes d'accessibilité à pied, à vélo ou par transport collectif, on ne pourrait imaginer mieux, comme il fut dit plus tôt. La distance entre la Station Square Victoria et ce stade serait la même qu'entre la station DeCastelneau et le Stade Jarry.

Il est par ailleurs possible de construire 1 500 places de stationnement sur place, sur deux étages en souterrain, en plus que plusieurs milliers d'autres places de stationnements commerciaux sont disponibles à distance de marche. On trouve une bonne douzaine d'hôtels dans un rayon d'à peine 1 km, en plus de plusieurs dizaines de bons restaurants. Les quais s'avancés dans le bassin Peel constituent l'endroit idéal où implanter des activités complémentaires permettant de faire du futur stade une véritable destination. Suivant le calendrier le plus optimiste, le terrain pourrait être disponible au milieu de l'été 2016, ce qui permet d'envisager le retour du baseball majeur à Montréal dès la saison 2018.

Il ne faut pas considérer le paragraphe qui précède comme un parti-pris de notre part en faveur d'un stade de baseball majeur mais seulement une piste de réflexion pour Projet Baseball Montréal.



Le développement économique de Montréal

Le rôle d'une administration municipale est de créer les conditions du développement optimal de son territoire. Ces conditions ne se créent pas d'elles-mêmes, ce qui signifie que pour développer le Quartier Bonaventure, la Ville de Montréal devra investir, aidée, souhaitons-le, des deux paliers supérieurs de gouvernement.

Nous avons plus tôt évalué entre 100 et 150 M\$ la construction du principal boulevard devant remplacer l'actuelle autoroute Bonaventure. La démolition proprement dite de l'autoroute, la construction d'un second boulevard, la décontamination sans doute nécessaire des sols, le tracé des rues secondaires et l'équipement du quartier en infrastructures urbaines nécessiteront au bas mot 100 M\$ de plus. Enfin, le prolongement du tramway jusqu'à la rue Pierre-Dupuy entraînera 50 M\$ d'investissement supplémentaire. Au total donc, la création des conditions du développement optimal du Quartier Bonaventure implique un investissement initial de l'ordre de 250 à 300 M\$ par le secteur public.

Une fois cela fait, le secteur privé pourra entrer en action. Le potentiel d'investissement par le privé pour la réalisation du Quartier Bonaventure varie entre 2 et 2,5 milliards de dollars, suivant la fonction qui, du parc urbain au futur stade des Expos, occupera le grand terrain situé en rive nord du bassin Peel.

En vertu des règles actuelles, la réalisation du Quartier Bonaventure permettra à la Ville de Montréal de toucher environ 20 M\$ au titre des permis de construire et des droits de mutation immobilière, en plus d'encaisser 20 M\$ récurrents de nouvelles taxes foncières. Pour peu que les gouvernements contribuent aux investissements initiaux, la Ville de Montréal recouvrera son propre investissement initial dans un délai maximal de dix années. Québec et Ottawa seraient mal venus de se faire trop prier, puisque la pleine réalisation du Quartier Bonaventure leur procurera des revenus pouvant être évalués à 360 M\$. Bref, la mise en place des conditions du développement optimal du Quartier Bonaventure apparaît être une opération financière avantageuse pour l'ensemble du secteur public.

L'essentiel est toutefois ailleurs. Entre 2 à 2,5 G\$ investis à Montréal plutôt qu'en banlieue, entre 7 000 nouveaux logements construits à Montréal plutôt qu'en banlieue, entre 12 000 à 15 000 habitants de plus à Montréal plutôt qu'en banlieue, entre des milliers d'emplois créés à Montréal plutôt qu'en banlieue, qu'est-ce qui est le mieux pour l'avenir économique de Montréal, de la région métropolitaine, et même du Québec tout entier ?

En d'autres mots, notre avenir économique repose-t-il vraiment sur le développement de Sainte-Julie, de Saint-Constant, de Mascouche et consorts, ou ne repose-t-il pas plutôt sur celui de la métropole du Québec ?



Impact économique de la création du Quartier Bonaventure

Condos

Valeur de la construction	1 364 000 000 \$
Nombre de ménages	3 558

Triplex

Valeur de la construction	135 000 000 \$
Nombre de ménages	518

Logements sociaux et abordables

Valeur de la construction	333 000 000 \$
Nombre de ménages	2 732

Valeur totale de la construction **1 832 000 000 \$**

Nombre de ménages **6 808**

Revenu fonciers annuels **19 000 000 \$**

Impact économique Construction résidentielle

Main-d'œuvre (années-personnes)	12 235
Salaires	569 000 000 \$
Valeur ajoutée aux prix de base	1 093 000 000 \$
Revenu fiscaux	360 000 000 \$