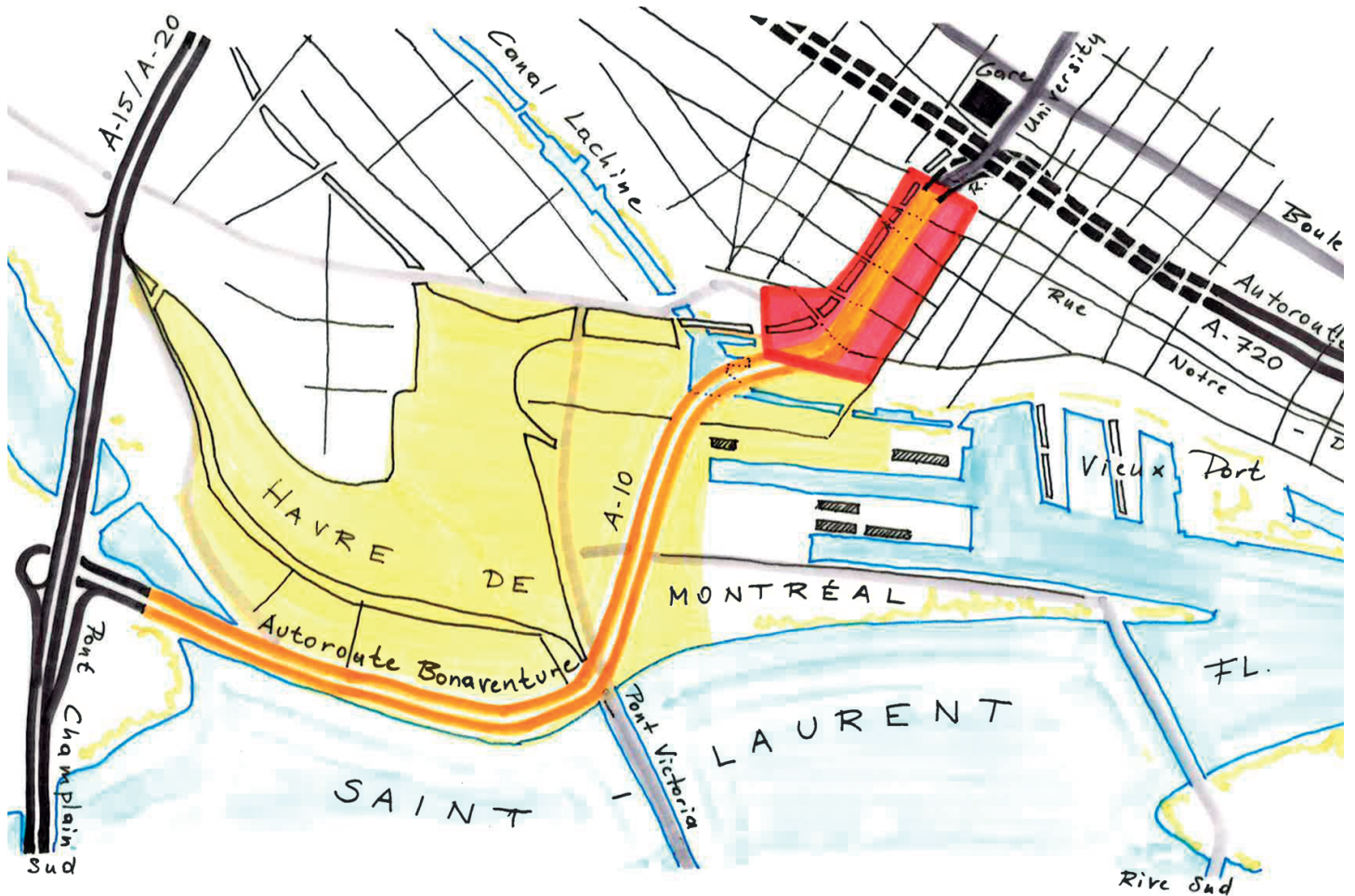


# MONTREAL, PROJET BONAVENTURE

LA VILLE APRÈS L'AUTOROUTE : ÉTUDES DE CAS



MARS 2016  
1.11.002  
978 27371 1975 0



www.iau-idf.fr

IAU

INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME

\* Île de France



# Montréal :

# **Projet Bonaventure**

• La ville après l'autoroute : projets à l'étude •

## **IAU île-de-France**

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15

Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02

<http://www.iau-idf.fr>

Directrice générale : Valérie Mancret-Taylor

Département : Aménagement et territoires / Directeur : Fouad Awada

Étude réalisée par Paul Lecroart, urbaniste, chef de projet

avec la contribution de Léa Maisonneuve, urbaniste

Maquette réalisée par Sylvie Castano

N° d'ordonnancement : 1.11.002

Crédits photo de couverture : P. Lecroart IAU îdF

**Remerciements :**

*Je remercie les personnes rencontrées à Montréal pour cette étude dont les noms figurent en sources, et tout particulièrement Gérard Beaudet (Université de Montréal), Pierre Ouellet (+) et Réjean Durocher (Projet Bonaventure), Massimo Iezzoni (Communauté Métropolitaine de Montréal), Louise Roy (Office de consultation publique de Montréal), Karim Charef et Pierre Sainte-Marie (Ville de Montréal).*

*L'étude a bénéficié du soutien de l'University of California in Los Angeles (UCLA), Luskin School of Urban Affairs, Dept. of Urban Planning : merci à Brian Taylor, Anastasia Loukaitou-Sideris et Martin Wachs.*

# Sommaire

• Introduction .....	2
• Le contexte .....	4
De la voie magistrale à la coupure urbaine : un changement de regard .....	8
Réaménagement de l'autoroute et stratégies métropolitaines .....	11
Un débat intense sur le devenir du réseau autoroutier .....	13
Grand projet urbain ou aménagement d'un axe de transport ? .....	14
• Les enjeux .....	16
La régénération du Havre de Montréal .....	20
Un corridor de transport métropolitain .....	20
• Le processus de réflexion initial .....	22
Les acteurs .....	22
La vision : réaménager l'autoroute pour ouvrir la ville sur le fleuve .....	23
La définition du projet de réaménagement de l'autoroute (phase 1) .....	26
• Le projet en cours .....	32
Les objectifs .....	34
Le projet de voirie .....	34
Le projet de transport en commun .....	36
Le projet urbain et paysager .....	36
Le scénario financier du projet .....	38
• Les leçons du projet .....	40
Le réaménagement de l'autoroute, levier du développement métropolitain .....	41
L'élaboration du projet, la maîtrise d'ouvrage et la concertation .....	42
L'impact sur la mobilité :	
moins d'autoroute, plus de personnes transportées .....	43
L'aménagement urbain peut-il financer la démolition d'une autoroute ? .....	45
La double avenue urbaine : quel scénario alternatif ? .....	46
• Sources & notes .....	48

# Introduction

Longtemps symbole de modernité, l'autoroute urbaine est aujourd'hui associée à tous les maux des grandes métropoles : l'effet de coupure, le bruit, la pollution de l'air, l'émission de CO<sub>2</sub>, la consommation d'énergies fossiles, les problèmes de santé.

Si le réseau routier rapide joue un rôle important dans la mobilité des biens et des personnes, on s'aperçoit maintenant qu'il cloisonne les territoires, dévalorise les quartiers et stérilise un foncier précieux.

Il tend aussi à encourager des modes de vie et de production de richesses qui entretiennent l'étalement urbain et la congestion.

La mutation de ces infrastructures routières monumentales héritées des Trente Glorieuses s'impose partout comme un sujet majeur de l'urbanisme contemporain. Marquée en son cœur par une maille dense de voies express branchées sur le Périphérique et l'A 86, la grande métropole de Paris est particulièrement concernée. Leur transformation en boulevards ou en avenues urbaines est-elle une solution ? La question fait débat en Île-de-France autour d'une série de projets portés par la ville de Paris et par d'autres collectivités.

En Amérique du Nord et en Asie, des villes brutalement traversées ou pénétrées par des voies rapides ont opté pour leur suppression. Pourquoi l'ont-elles fait ?

Comment ?

Quels impacts ont-elles observés ?

Que peut-on apprendre de ces expériences ?

## Études de cas

Pour y répondre, l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île de France (IAU) a mis en place le programme d'études Avenues

métropolitaines en 2011 et engagé l'étude d'une douzaine d'expériences internationales de mutation de corridors autoroutiers.

À partir d'analyses sur place et d'entretiens avec des maîtres d'ouvrages, concepteurs et experts, ces expériences ont été examinées sous différents angles : stratégie et planification ; urbanisme ; mobilités ; paysage et espace public ; environnement et climat ; habitat et équité sociale ; économie ; processus de concertation et de décision ; maîtrise d'ouvrage et financement.

L'évaluation de l'impact de ces projets a été appréhendée à plusieurs échelles, depuis le quartier jusqu'à la région métropolitaine.

Au-delà de la transformation d'une infrastructure, chaque expérience raconte l'histoire d'une métropole en transition.

Le présent rapport porte sur la mutation de l'autoroute Bonaventure à Montréal dont une section en viaduc est en cours de démolition pour faire place au Boulevard Henri Bourrassa.

Il s'inscrit dans une série de publications de l'IAU sur ce thème (accessibles sur [www.iau-idf.fr](http://www.iau-idf.fr)) :

- en 2012, une première synthèse « *De la voie rapide à l'avenue urbaine : la possibilité d'une autre ville ?* », sous la forme d'une Note rapide de l'IAU ;
- en 2013, les expériences de Séoul, Vancouver, New York (*West Side Highway*) et San Francisco (*Embarcadero Freeway*) ;
- en 2014, celles de Portland et New York (*Sheridan Expressway*) ;
- en 2015, les cas de Milwaukee, San Francisco (*Octavia Boulevard*) et la présente étude Montréal Projet Bonaventure.

### Un nouveau champ de réflexion et d'action

Les résultats de ces travaux ont donné lieu à de nombreuses communications, débats, séminaires, articles et interviews, en France et à l'étranger, ainsi qu'une contribution à l'ouvrage *Les Métamorphoses de l'autoroute urbaine* (Points FNAU). En Île-de-France, ils ont nourri le Schéma directeur régional 2030 et alimenté des discussions avec des représentants de la Région, de l'État, de Paris métropole, de la ville de Paris, de collectivités territoriales, de l'Atelier international du Grand Paris, de laboratoires d'idées sur la ville et les mobilités, etc.

Depuis quatre ans, les esprits ont beaucoup évolué sur ces questions. Élus et maîtres d'ouvrages prennent conscience qu'en l'état le réseau routier de la métropole peut être un handicap à la mobilité, à la qualité de vie et au développement de la région et des territoires qui la composent. Aussi paradoxal que cela puisse paraître au premier abord, l'évolution d'infrastructures spécialisées en avenues métropolitaines apaisées connectées à la ville, voire leur recyclage pour d'autres usages, apportent des réponses nouvelles et pertinentes.

Nourrie par ces travaux et discussions, une synthèse finale, à paraître, mettra en perspective les expériences internationales avec les possibilités d'évolution du réseau rapide de la grande métropole de Paris et les réflexions actuelles sur la ville post-carbone.

### Le cas de Projet Bonaventure à Montréal

Construite en 1966 pour l'exposition universelle Expo '67, l'autoroute Bonaventure (A-10) est le principal accès au centre de Montréal depuis la rive sud du Saint-Laurent. À l'étude

depuis 2002, sa transformation s'inscrit dans une stratégie de reconquête urbaine du Havre de Montréal, un vaste secteur industriel et portuaire, qui a connu quelques avatars. En 2017, un parc central longé par un boulevard se substituera au viaduc autoroutier terminal : ce sera la première étape d'un projet à long-terme.

En termes de stratégie, plusieurs points forts peuvent être soulignés :

- la recherche d'une vision partagée à différents niveaux (Ville, Province, État Fédéral, partenaires privés) et de son inscription dans une stratégie d'ensemble (Plan métropolitain du Grand Montréal) ;
- la possibilité de faire évoluer en artère urbaine une pénétrante autoroutière au cœur d'une grande métropole, levier d'un projet métropolitain d'aménagement ;
- la faisabilité d'un report de trafic de l'autoroute vers le transport collectif, à condition que celui-ci soit renforcé ;
- l'engagement par la Ville d'une première phase de projet assez modeste, mais qui a la capacité à transformer profondément un territoire plus large ;
- l'identification des bénéfices attendus du projet en termes économiques, urbains, sociaux, en particulier sur le plan de la santé publique.

En termes de méthode, le projet a rencontré des difficultés liées au pilotage public-privé de la société initialement en charge du projet et au manque de coordination entre certains maîtres d'ouvrage. Le rôle de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) dans la médiation entre citoyens et pouvoirs publics, gage de l'amélioration du projet initial, mérite aussi d'être souligné.

# Le contexte

**Pays :** Canada  
**Ville :** Montréal  
**Population ville :**  
 1,7 millions (2015)  
**Population métropolitaine :**  
 3,9 millions (2015)  
**Linéaire de la voie :**  
 4,7 km  
**Trafic actuel :**  
 env. 50 000 véhicules/jour








Construite en 1966 en vue de l'exposition universelle de Montréal Expo '67, l'autoroute Bonaventure (A-10) est le principal axe d'accès au centre-ville de Montréal depuis la rive sud urbanisée du Saint-Laurent.

L'A-10 relie aussi deux autoroutes urbaines, l'autoroute Décarie (A-15) au sud au niveau du Pont Champlain et l'autoroute Ville-Marie (A-720) à son extrémité nord.

Traversant le Havre de Montréal, un espace lié à l'histoire industrielle, portuaire et ferroviaire du continent nord-américain, l'autoroute Bonaventure a été conçue comme une entrée de ville magistrale, mise en scène par une sorte de *travelling* panoramique réservé aux automobilistes.

Plan de situation :  
 l'autoroute Bonaventure à Montréal  
 © G. Crozet IAU îdF

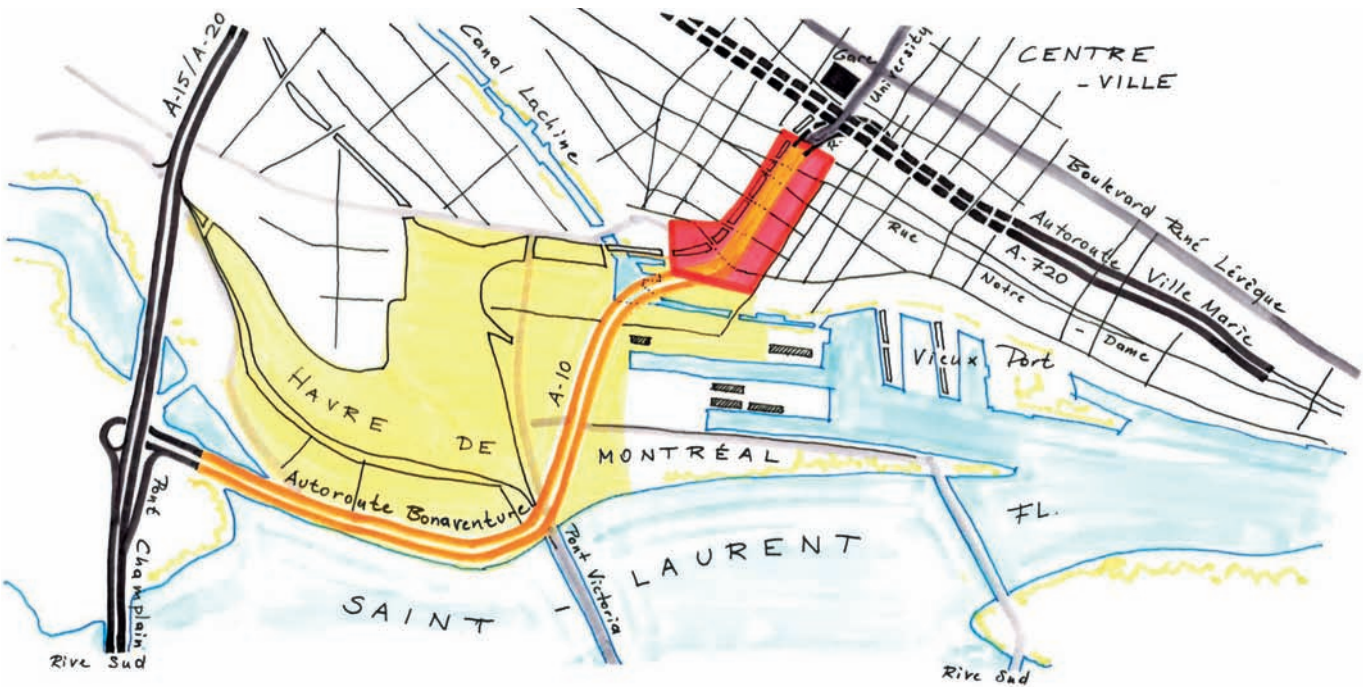


Study area	 Secteur d'étude	Highway or expressway	 Autoroute ou voie express	State limit	 Limite d'état
Central Business District	 Centre métropolitain	Major road	 Route principale	City limit	 Limite de la ville centre
Urban area	 Zone urbaine				






L'autoroute Bonaventure dans le réseau routier de Montréal  
© P. Lecroart IAU idF



Le projet Bonaventure dans son contexte urbain  
© P. Lecroart IAU idF

 Projet Bonaventure - Phase 1

 Projet Phases 2-3



• Projet Bonaventure •

*Vue aérienne de l'autoroute  
Bonaventure en 1967.  
© Archives Ville de Montréal*



*Archives de la Ville de Montréal*

### De la voie magistrale à la coupure urbaine : un changement de regard

Mais l'autoroute est perçue par les élus, le monde économique et les citoyens comme une fracture brutale dans le tissu urbain et un obstacle à l'ouverture de la ville sur son fleuve.

Elle est vue comme un frein à la valorisation sociale et économique d'un territoire de 200 hectares à fort potentiel de mutation situé entre le Centre d'affaires au nord, le Vieux Montréal à l'est, le Saint-Laurent au sud et le Pont Champlain à l'ouest.

En 2002, un événement-clé, le Sommet de Montréal, met en place les fondements d'une vision à long terme du développement durable de la nouvelle Ville de Montréal, une entité issue de la fusion des 27 municipalités de l'île de Montréal<sup>(1)</sup>.



L'autoroute et son viaduc créent une forte rupture urbaine au sud du centre-ville de Montréal.  
© P. Lecroart IAU idF



L'autoroute Bonaventure dans sa traversée du Bassin Peel.  
© P. Lecroart IAU idF



Les rampes d'accès entre les autoroutes Bonaventure et Ville-Marie forment une barrière infranchissable.  
© P. Lecroart IAU idF

• Projet Bonaventure •

Coupe en travers de l'autoroute Bonaventure à son arrivée dans le centre de Montréal.  
© P. Lacroix IAU îdF



Le Havre de Montréal traversé par l'autoroute Bonaventure :  
au premier plan de bassin Peel, à gauche le centre de Montréal, à droite le Saint-Laurent.  
© Société du Havre de Montréal



Il identifie le Havre de Montréal comme l'un des sites stratégiques de redéveloppement de la métropole, le réaménagement de l'autoroute Bonaventure en étant le moteur.

Une structure chargée de définir une stratégie d'aménagement partagé est créée à l'initiative de la Ville de Montréal, associée à la Province du Québec et l'État Canadien : la Société du Havre de Montréal (SHM).



*Le projet Bonaventure a pour objectif la revitalisation des quartiers limitrophes à l'autoroute (2012).*  
© P. Lecroart IAU idF

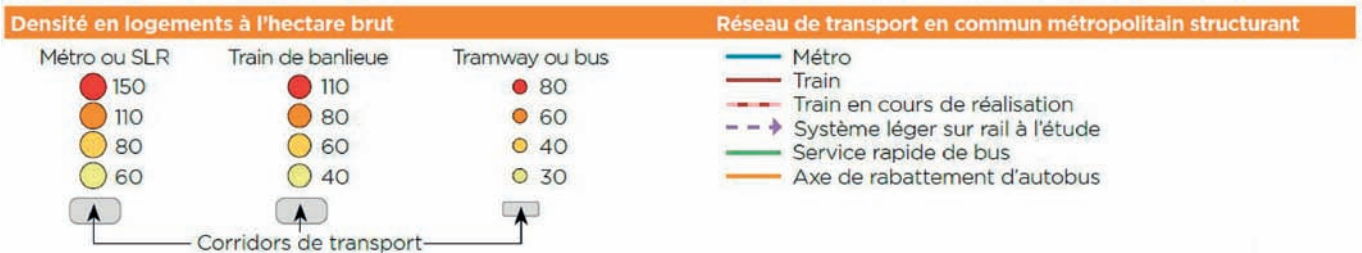
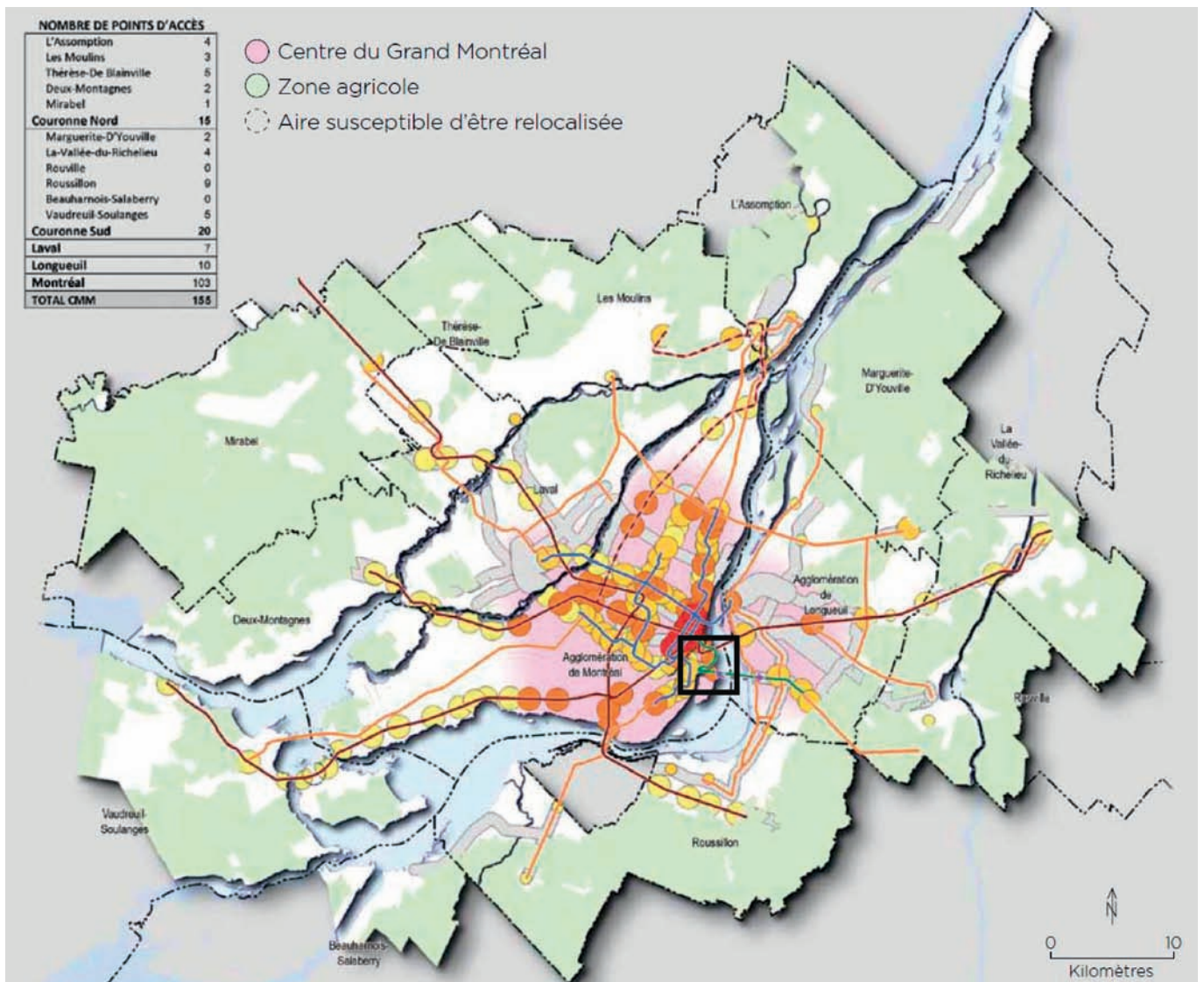


*La rue University au débouché de l'autoroute.*  
© P. Lecroart IAU idF

• Projet Bonaventure •

Le Plan métropolitain (PMAD) met l'accent sur l'intensification urbaine le long des axes de transport en commun (TOD ou Transit Oriented Development).

© Communauté métropolitaine de Montréal



### Réaménagement de l'autoroute et stratégies métropolitaines

Le Projet Bonaventure a pour objectif la requalification urbaine et économique de faubourgs et d'espaces industriels, longtemps négligés, dégradés et fragmentés par les infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et énergétiques.

Il s'inscrit dans la stratégie du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal de 2004 (révisé 2012) qui met l'accent sur l'intensification urbaine des lieux desservis par les transports publics et le renforcement du cœur métropolitain.

Il s'agit de contrecarrer la tendance au départ

vers la périphérie des entreprises et des ménages avec enfants : la Ville de Montréal compte aujourd'hui 1,73 millions<sup>(2)</sup> d'habitants (moins qu'en 1965 à périmètre constant).

Ces objectifs sont confortés par le Plan métropolitain d'aménagement et de développement du Grand Montréal (3,9 millions d'habitants, 4 000 km<sup>2</sup>, 82 municipalités), approuvé en 2012, qui prévoit d'orienter 40 % de la croissance urbaine sur les corridors de transport en commun (les aires TOD, *Transit-oriented development*), parmi lesquels l'axe Bonaventure. Ces objectifs sont confortés par le nouveau Schéma d'aménagement

... L'autoroute Bonaventure et le Havre de Montréal vus depuis le centre d'affaires :  
... une fracture urbaine entre le faubourg des Récollets (à gauche) et le quartier de Griffintown (à droite).  
... © Société du Havre de Montréal



• Projet Bonaventure •



*A Montréal, la voiture a une place très importante et son usage ne cesse de croître dans la région métropolitaine.*  
© P. Lacroix IAU îdF

de l'agglomération de Montréal (1,9 millions d'habitants) qui a été approuvé en avril 2015.

Dans un contexte de forte croissance de l'usage de la voiture dans les déplacements à l'échelle métropolitaine, le Plan de transport de la Ville de Montréal (2008) se donne pour objectif de diminuer de 15 % à l'horizon 2021 la circulation automobile en heure de pointe en favorisant les transports collectifs et le vélo.

L'autoroute Bonaventure est un axe de transports important avec environ 50 000 véhicules et 42 000 passagers en autobus par jour : sa transformation en une avenue urbaine s'appuie sur la possibilité d'un transfert

*Le secteur de l'autoroute Bonaventure fait partie des grands secteurs à transformer, selon le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal de 2012.*  
© Ville de Montréal





modal depuis la voiture vers les transports en commun pour les mouvements entre la rive sud du Saint-Laurent et l'île de Montréal.

### Un débat intense sur le devenir du réseau autoroutier

L'une des motivations du réaménagement de l'autoroute Bonaventure tient aussi à l'usure structurelle des viaducs qui exigerait d'investir pour leur remise en état.

Le devenir du réseau autoroutier est une question récurrente du débat sur l'aménagement de Montréal et de sa région métropolitaine.

Plusieurs infrastructures autoroutières, structurellement fatiguées après quarante



... L'échangeur Turcot, qui relie les autoroutes A-15, A-20 et A-720, est actuellement en reconstruction.  
... Ce chantier de 3,7 milliards de dollars devrait s'achever en 2020.  
... © P. Lacroart IAU idF

... À Montréal, de nombreuses infrastructures autoroutières sont techniquement en fin de vie. Échangeur Turcot en 2012.  
... © P. Lacroart IAU idF



années de service dans un climat rigoureux, font actuellement l'objet de réflexions (Pont Champlain) ou d'opérations engagées (échangeur Turcot) visant à leur reconstruction. L'autoroute Ville-Marie, qui traverse le centre-ville en tranchée plus ou moins couverte, est concernée par une opération de couverture et un projet d'extension vers l'est.

Le débat sur ces projets, qui mobilisent des sommes considérables, porte à la fois sur l'opportunité de tels investissements routiers au regard des politiques d'environnement, sur le lien avec les politiques de mobilité durable

(voies réservées sur autoroute aux transports en commun et au covoiturage) et sur leur insertion urbaine locale.

### **Grand projet urbain ou aménagement d'un axe de transport ?**

Depuis la publication de la Vision 2025 par la Société du Havre de Montréal en 2004, le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure évolue au fur et à mesure de l'avancement des études, de la concertation et du contexte politique qui justifie d'une reprise en main du projet en régie directe par la Ville de Montréal (2013).

## **État actuel**

*L'autoroute Bonaventure en 2011*  
© Ville de Montréal



Dès 2011, une première étape du projet Bonaventure s'engage avec les travaux préparatoires à la déconstruction d'un tronçon du dernier kilomètre de viaduc appartenant à la Ville de Montréal qui est voué à être remplacé par un boulevard – en fait plutôt une avenue urbaine.

En 2014, la Ville abandonne l'idée de construire entre les deux voies de l'avenue au profit d'un vaste espace public.

La mise en service du nouveau boulevard est prévue pour 2017.

#### Projet version 2014

Le projet récemment approuvé par la Ville remplace le viaduc autoroutier par un boulevard ménageant un large espace public central.  
© Ville de Montréal



• Projet Bonaventure •

# Les enjeux

## Un espace urbain à fort potentiel, dévalorisé par l'autoroute

L'autoroute Bonaventure traverse le Havre de Montréal du sud-ouest au nord-est sur une longueur de 4,7 kilomètres.

Le Havre est un espace urbain hétérogène, morcelé et enclavé par l'autoroute et les grandes emprises ferroviaires et industrielles.

Au nord-est, à proximité immédiate du Vieux Montréal et du centre-ville, l'autoroute a été construite dans les années 1960 au prix de la démolition de plusieurs îlots bâtis et forme une coupure au sein des faubourgs industriels des Récollets et de Griffintown.

En dépit de la proximité du centre, l'axe de l'autoroute Bonaventure, doublé par le viaduc ferroviaire du Canadien National, est un *no man's land* pour les piétons ; les dessous du viaduc servent de parkings, ses délaissés de terrains vagues.

*Le viaduc ferroviaire longe l'autoroute avant d'arriver à la gare centrale.*

*Vue depuis la rue Notre Dame.*

© P. Lacroart IAU idF



*Les dessous de l'autoroute qui servent de parkings créent un environnement peu attractif pour les piétons.*

© P. Lacroart IAU idF

*L'autoroute, une rupture urbaine qui accueille sous son viaduc des délaissés urbains.*

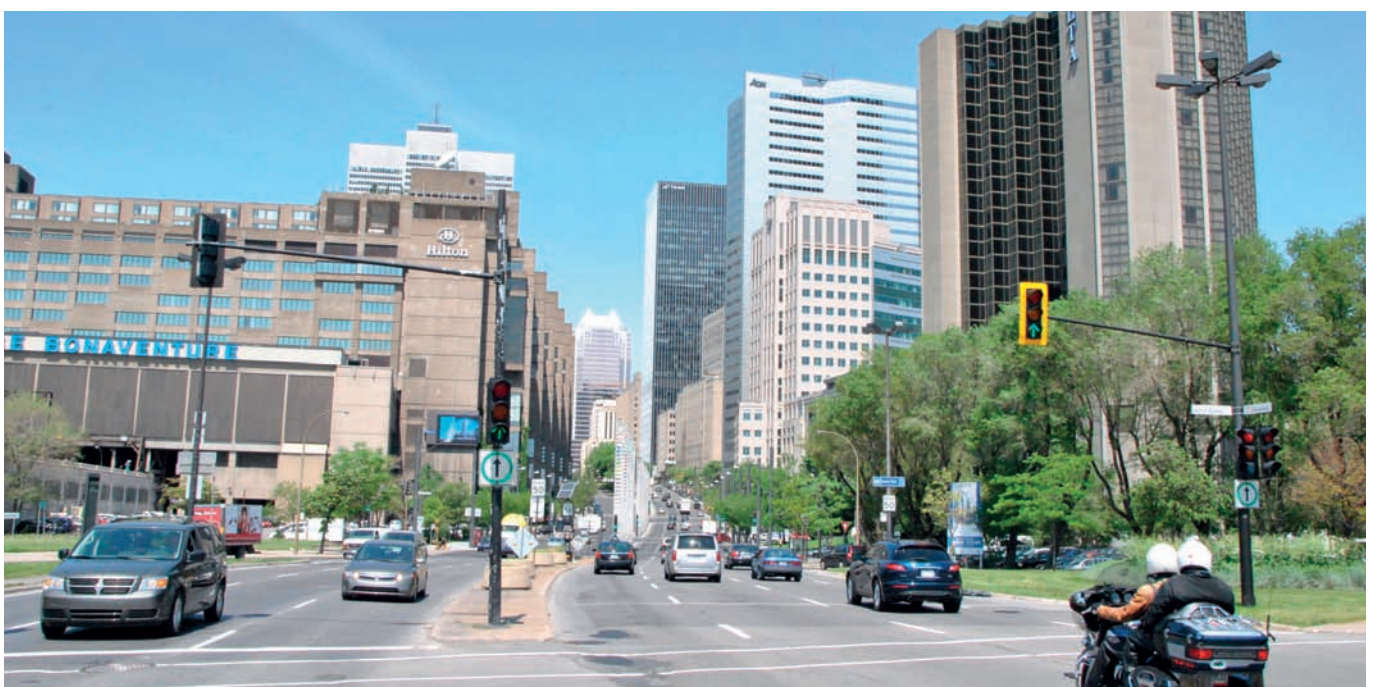
© P. Lacroart IAU idF





Accès au tunnel vers l'autoroute Ville-Marie depuis le quartier Bonaventure.  
© P. Lacroart IAU idF

L'autoroute arrive au centre-ville de Montréal sans transition (rue Université).  
Un carrefour à feux assure la gestion des circulations.  
© P. Lacroart IAU idF



• Projet Bonaventure •

Dans sa partie centrale, la zone portuaire située au sud du Canal Lachine (1830), l'autoroute serpente en viaduc entre silos, les zones d'entrepôts, un Casino et des lignes à haute-tension.

Au sud-ouest, à partir du pont Victoria et jusqu'au pont Champlain, l'autoroute a été construite le long du Saint-Laurent sur un remblai artificiel, fermant l'accès aux

berges et créant une interruption à l'échelle métropolitaine de la promenade le long du fleuve.

Coupé des quartiers d'habitat par de vastes emprises ferroviaires, enclavé par les deux branches de l'autoroute, ce secteur est occupé par des friches et un *Technoparc* inachevé.

*Silo à grain n°5 qui devrait être reconverti,  
au sud du canal Lachine.*  
© P. Lacroix IAU îdF





La voie ferrée en viaduc renforce  
l'effet de coupure créée par l'autoroute  
en entrée de ville.  
© Société du Havre de Montréal

### La régénération du Havre de Montréal

Certains secteurs du Havre sont entrés dans une dynamique de régénération : développement de la Cité Multimédia (Faubourg des Récollets), réouverture parc linéaire du Canal Lachine (2002), programmes immobiliers développés dans le quartier Griffintown, etc. Mais, dans l'ensemble, la population du Havre (25 000 habitants) est socialement plutôt défavorisée.

De par sa situation entre le Quartier international de Montréal (QIM), le Vieux Montréal et le Vieux Port touristique et le fleuve, le Havre de Montréal a un potentiel

de développement économique et urbain considérable. Il dispose d'un patrimoine naturel, historique et architectural.

Surtout, il recèle d'importantes potentialités de mutation : on recense aujourd'hui 116 hectares de terrains vacants et plusieurs dizaines d'hectares mutables qui pourraient être rendus attractifs dans le cadre d'un réaménagement de l'autoroute A-10.

### Un corridor de transport métropolitain

L'axe Bonaventure à 2 x 3 voies est un corridor de transport métropolitain entre le centre-ville de Montréal et la Rive Sud du Saint-Laurent (950 000 habitants), tant pour la circulation

*L'autoroute Bonaventure reste globalement peu utilisée en dehors des heures de pointe.*  
© P. Lecroart IAU îdF

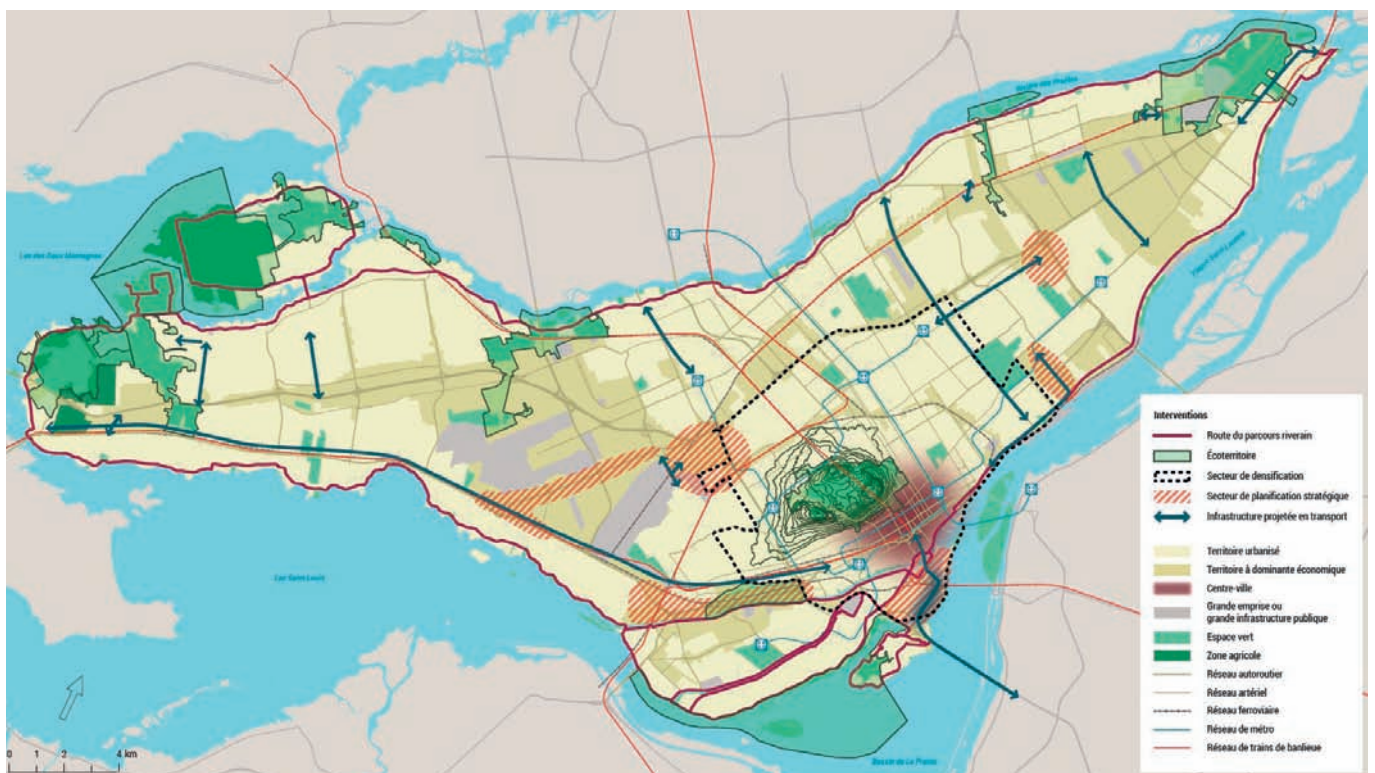




automobile (45 000 véhicules/jour) que pour le transport collectif (42 000 passagers/jour). En période de pointe (3 heures par jour), les bus transportent, sur une seule file de l'autoroute, davantage de personnes que les trois files de véhicules privés : 20 500 passagers en bus, contre 12 100 véhicules. De l'ordre de 150 bus/heure, l'afflux de bus à l'heure de pointe au Terminus bus du centre-ville (TCV ; connecté au réseau de métro) crée des files d'attente et engorge les voies d'accès.

L'autoroute Bonaventure est congestionnée les jours ouvrés en période de pointe, mais peu utilisée le reste de la journée.

*Le Havre de Montréal est identifié au Schéma d'aménagement de Montréal d'avril 2015 comme un secteur de planification stratégique.*  
© Ville de Montréal



# Le processus de réflexion initial

## De la vision 2025 au Quartier Bonaventure

### Les acteurs

Organisation sans but lucratif, la Société du Havre (SHM) est créée en 2002 par le maire de Montréal, Gérald Tremblay<sup>(3)</sup>, le Ministère des Affaires municipales du Québec et le Ministère de l'industrie et du développement économique du Canada.

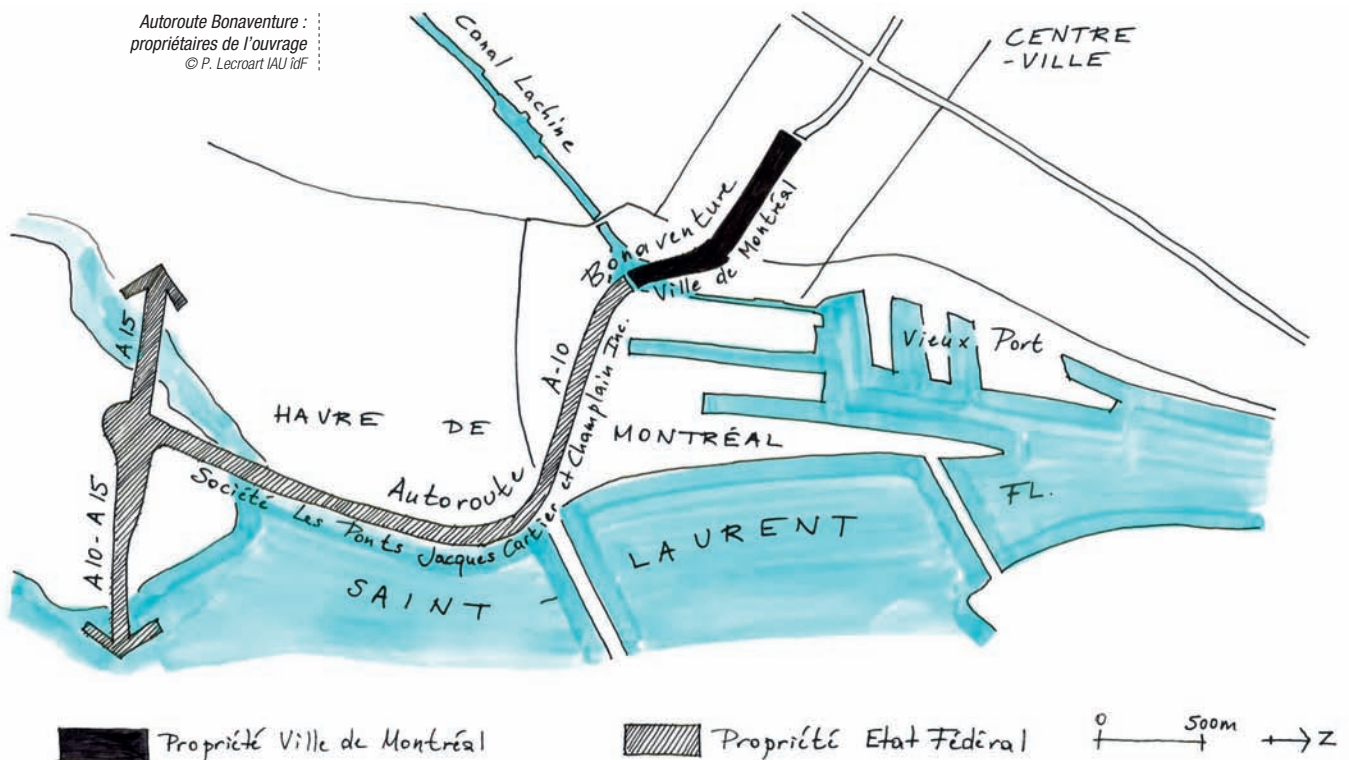
Au départ, elle est présidée par deux personnalités de premier plan : Lucien Bouchard, ancien premier ministre du Québec et Robert Shapiro, universitaire anglophone reconnu.

Par la suite, le conseil d'administration de la SHM est présidé par une personnalité du monde des affaires, offrant un rôle essentiel au secteur privé dans le processus de décision.

La première mission de la SHM (2002) est de « proposer pour le Havre de Montréal et les espaces urbains qui l'entourent, les grandes lignes d'un plan d'intervention concerté, assorti d'une stratégie de mise en œuvre et de financement »<sup>(4)</sup>.

Il s'agit de construire une vision collective de l'avenir d'un grand secteur de 1 000 hectares, susceptible de fédérer les acteurs publics et privés concernés par son évolution.

Le territoire du Havre est marqué par la présence de grands propriétaires fonciers privés (Canadien National, compagnie ferroviaire) et publics (Ville de Montréal, Port de Montréal, Ministère des Transports du Québec).



Les emprises de l'autoroute Bonaventure elles-mêmes appartiennent à deux propriétaires : au sud du bassin Peel, l'autoroute est propriété de la Société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), filiale de l'État fédéral canadien ; au nord, le dernier kilomètre est la propriété de la Ville de Montréal.

Le projet de réaménagement nécessite la mobilisation et la coordination d'un grand nombre d'acteurs : le Ministère des Transports du Québec, la Société Municipale de Transports de Montréal, l'Agence Métropolitaine de Transports, Transports Canada, les milieux économiques, les deux maires d'arrondissement concernés (Sud-ouest et Ville-Marie), etc. Les associations environnementales et citoyennes sont particulièrement actives dans le processus de construction du projet.

Elles sont critiques de la place des partenaires privés dans la gouvernance de la SHM qui pourraient potentiellement avoir des intérêts économiques dans le projet Bonaventure.

### **La vision : réaménager l'autoroute pour ouvrir la ville sur le fleuve**

En 2003, est établi un état des lieux historique, spatial, socio-économique et culturel du territoire, comprenant une identification des contraintes, des potentialités et des leviers de la transformation du Havre.

Parallèlement, est mis en place un Comité technique Bonaventure composé de représentants de la Ville de Montréal, de la Province de Québec et de l'État canadien chargé « d'évaluer la faisabilité et les aspects techniques d'une transformation de l'autoroute en artère urbaine du Pont Champlain à la rue Notre-Dame (4,2 km) ».



... Le projet a pour objectif d'ouvrir la ville sur son fleuve, dans la continuité  
... des aménagements déjà réalisés sur les berges au nord-est de l'autoroute.  
... © Société du Havre de Montréal

En 2004, est publié le document *Le Havre de Montréal Vision 2025. La ville et son fleuve, une proposition pour l'avenir*.

Ce rapport définit trois grands axes d'intervention pour le territoire du Havre :

- la réappropriation des rives du fleuve pour des usages urbains, notamment récréatifs ;
- le retissage de la trame urbaine et la création d'une « entrée de ville de prestige » pour Montréal ;
- un développement « durable ».

Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure (A-10) est « la pierre angulaire » de la vision autour d'un double concept :

- sa transformation en boulevard urbain au nord du pont Victoria sur 2 km ;
- son déplacement entre les ponts Champlain et Victoria sur 2 km pour permettre le dégagement des berges et l'accueil d'un parc de 24 ha.

En 2005, à la demande des trois partenaires gouvernementaux, la SHM fait réaliser une étude préliminaire de faisabilité technique et financière du réaménagement de l'autoroute A-10 et une étude d'impact économique et financier. Les deux études sont l'objet du rapport *L'autoroute Bonaventure. Vision 2025* qui conclut que le projet est faisable techniquement et opportun économiquement à condition d'étaler sa réalisation sur 20 ans.

En 2006, l'ensemble des études et réflexions de la SHM sont finalisées dans le rapport : *Le Havre de Montréal. Rapport final et recommandations*, qui formule 31

recommandations en vue de concrétisation de la *Vision 2025 pour le Havre*, regroupées en deux volets : « plan d'intervention » et « mise en œuvre ».

Le Plan d'intervention porte sur différentes actions : le tramway du Havre, les activités récréatives, touristiques et culturelles ; les espaces bleus et verts ; le développement urbain des friches industrielles ; la gestion des sols pollués ; les nouveaux quartiers d'habitat ; la mise en valeur du patrimoine industriel, etc. Au total, la mise en œuvre de ce Plan impliquerait un investissement public de 1,45 milliards de dollars canadiens

... Vision 2025 : principe de mutation des 5 km du corridor Bonaventure en 2005.  
© Société du Havre de Montréal



(M\$ Cad) générant 6,4 milliards de \$ Cad d'investissements privés sur 20 ans et 655 M\$ Cad reviendraient à la collectivité sous forme de revenus fiscaux pour les trois niveaux de gouvernement.

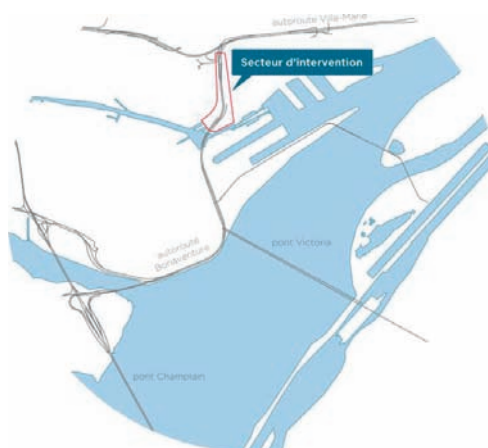
Le Plan confirme l'intérêt stratégique du réaménagement de l'autoroute A-10 pour Montréal : le Projet Bonaventure serait susceptible de générer directement 1,5 milliards de \$ Cad d'investissements privés.

Le phasage proposé en 2006 pour le Projet Bonaventure est le suivant :

- Phase 1 (2006-2010) : extension du centre-ville vers le sud sur les emprises de l'autoroute transformée en boulevard urbain ;
- Phase 2 (2011-2015) : déplacement de la voie entre les ponts Champlain et Victoria ;
- Phase 3 (2016-2025) : réaménagement de l'autoroute entre le pont Victoria et le bassin Peel.

Ce calendrier ne sera pas respecté et seule la phase 1 a été engagée sur la période 2011-2017.

Les deux premières phases nécessiteraient seulement 20 % des investissements publics pour 65 % des investissements privés. Les retombées de la seule phase 1 sont alors estimées à 800 millions de \$ Cad, avec la construction de 2 100 logements et 165 000 m<sup>2</sup> de bureaux ou de commerces. Les coûts de démolition de l'autoroute et d'aménagement sont évalués à moins de 80 M\$ Cad, tandis que sa remise en état coûterait de l'ordre de 60 M\$ Cad. Pour la phase 2, le rapport entre investissement privé et public est estimé à 2,6 (200 M\$ Cad de retombées, pour 77 M\$ Cad de dépenses publiques).



Plan de situation de la phase 1 du projet Bonaventure en 2014 (hors îlots du quartier des Récollets).  
© Ville de Montréal

Le secteur d'intervention de la phase 1 en 2012.  
© Société du Havre de Montréal





Au sud du bassin Peel, l'autoroute est de nouveau en viaduc.  
Le projet initial prévoyait de transformer ce tronçon en phase 3.  
© P. Lecroart IAU îdF

L'autoroute Bonaventure et le technoparc le long du Saint-Laurent.  
Au fond, le pont Champlain et l'île-des-Sœurs. Dans le projet de 2005, l'autoroute devait être déplacée  
en phase 2 pour libérer les berges du fleuve et créer un parc linéaire.  
© Société du Havre de Montréal



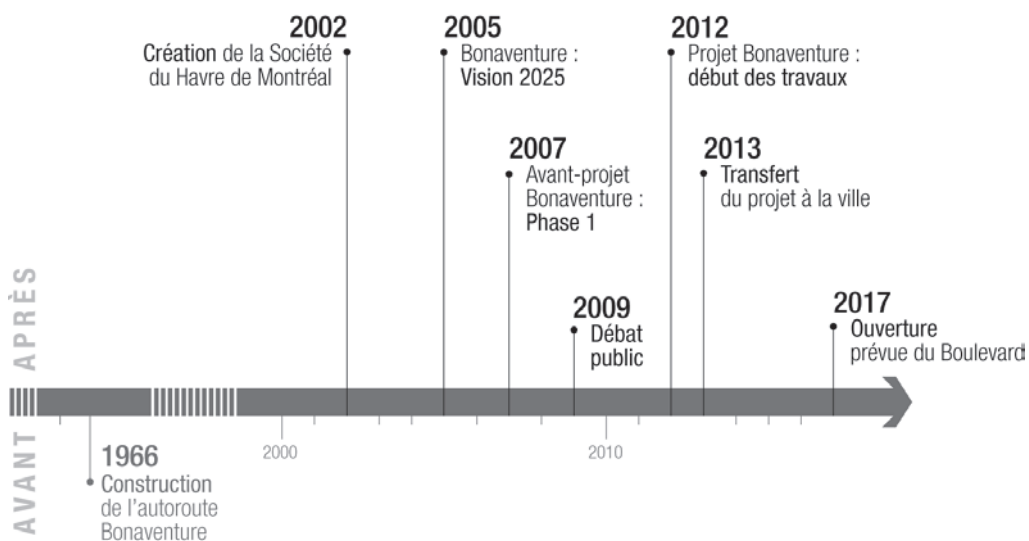
En ce qui concerne l'organisation de la mise en œuvre du projet, le choix est fait de ne pas créer une structure de maîtrise d'ouvrage déléguée unique rassemblant les principaux maîtres d'ouvrages publics, à l'image de la *Toronto Waterfront Revitalization Corporation* (aujourd'hui *Waterfront Toronto*) : chacun des acteurs publics et privés concernés est appelé à mettre en œuvre la stratégie dans son domaine propre, la SHM jouant un rôle de coordinateur et de facilitateur.

### La définition du projet de réaménagement de l'autoroute (phase 1)

En septembre 2007, la Société du Havre se voit confier par la Ville de Montréal l'étude de l'avant-projet détaillé pour la phase 1 du réaménagement de l'autoroute Bonaventure. La démarche aboutit à une esquisse de projet urbain qui prévoit la démolition du viaduc autoroutier remplacé par une double avenue, la construction de l'entre-deux voies et l'aménagement d'un corridor réservé aux bus sur une rue parallèle (le corridor Dalhousie). Il est présenté au public début 2009 sous l'appellation «Quartier Bonaventure».

En 2010, à l'issue de la consultation publique, la Société du Havre revoit le projet Bonaventure, notamment en étudiant plusieurs variantes du corridor réservé aux bus et en diminuant la hauteur des bâtiments prévus dans les îlots centraux.

Par ailleurs, le projet prévoit de réduire la pente du raccordement au sol de l'autoroute au sud, ce qui supprime l'une des connections entre la double avenue et la voirie locale (rue Brennan). Les contraintes de maintien de la liaison souterraine entre les autoroutes Bonaventure



Projet Bonaventure : le processus.  
© G. Crozet IAU idF

### La concertation et la consultation publique

L'association des acteurs publics et privés concernés est perçue, dès la création de la Société du Havre en 2002, comme une méthode de construction collective du projet, susceptible d'aider à construire la propre légitimité de la SHM à intervenir dans ce territoire. En 2003, des groupes de concertation associent les milieux économiques (Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain, entreprises, commerçants), les milieux universitaires, culturels, environnementaux, les associations de quartier et de riverains.

L'élaboration de la «Vision 2025», puis du Projet Bonaventure bénéficie du travail de commissions techniques partenariales, de commissions thématiques ouvertes aux associations et d'ateliers.

En 2009-2010, l'avant-projet de la phase 1 est soumis à une concertation publique animée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), une structure indépendante chargée d'organiser le débat public sur les projets d'aménagement et de construction. Précédés par l'envoi de 4 000 dépliants, les 5 débats publics réunissent plus de 700 personnes et suscitent près de 60 contributions écrites.

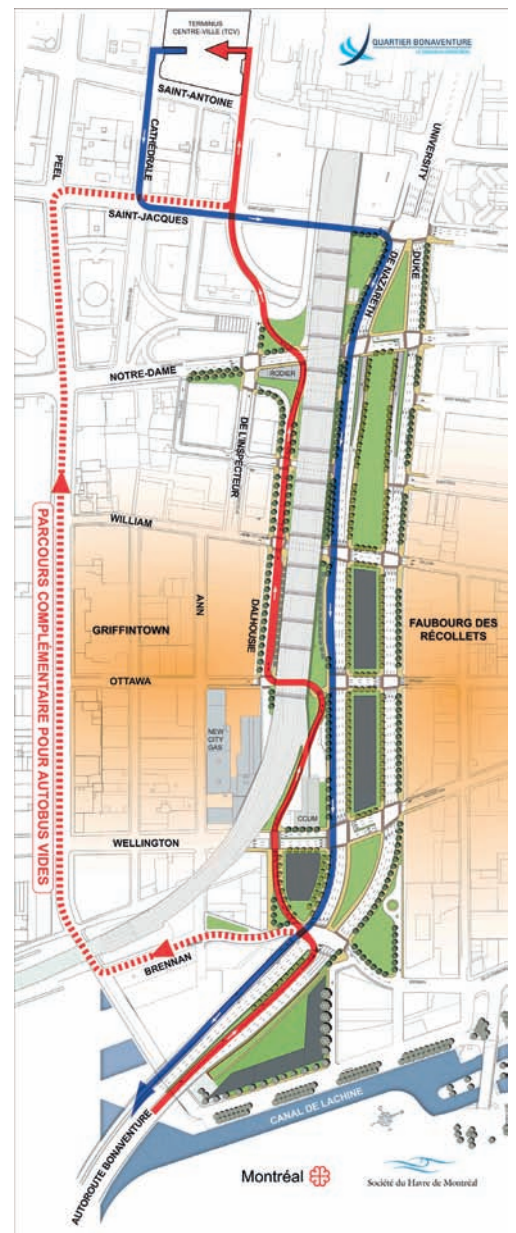
Globalement favorable au projet, la commission se fait l'écho des nombreuses critiques portant sur des points sensibles, comme les impacts négatifs du corridor bus Dalhousie (nuisances, dévalorisation du patrimoine), et sur des questions plus générales (positionnement élitiste du projet, risques financiers liés à la faiblesse du marché immobilier, tronçonnage du projet en l'absence de consultation sur les phases 2 & 3). Elle émet des réserves : sur l'absence d'une planification d'ensemble encadrant la démarche de projet ; sur l'incidence sur les densités de la recherche à tout prix d'une rentabilité financière et fiscale à court terme ; et sur le manque de coordination des transports et de la circulation<sup>(5)</sup>.

La consultation publique fait sensiblement évoluer le projet Bonaventure dans le sens d'une meilleure intégration urbaine et sociale. Toutefois, la Ville et la SHM ne donnent pas suite à certaines observations de la commission : l'extension du périmètre du projet permettant une assise financière plus large et la mise à l'étude de la fermeture de l'accès à l'autoroute Ville-Marie, qui est une contrainte forte à la qualité du projet de boulevard.

(A-10) et Ville-Marie (A-720) conduisent à remettre en question la construction sur l'îlot nord, le plus proche du centre-ville (remplacé par un espace vert peu accessible). Pour retrouver de la constructibilité et aider au financement du projet, un bâtiment se substitue à la place publique centrale envisagée dans le projet initial.

En février 2011, la Ville de Montréal décide d'assurer en direct son rôle de maître d'ouvrage de la phase 1 du projet de transformation de l'autoroute Bonaventure. La Ville signe une nouvelle convention de cinq ans avec la Société du Havre autour de deux missions :

Le faubourg des Récollets est identifié comme « quartier de l'innovation » (rue William).  
© P. Lacroix IAU îdF



Le corridor Dalhousie : prévu en 2009, ce projet controversé de report sur une voie locale d'un axe lourd de bus a été abandonné dans la version 2014 du projet.  
© Société du Havre de Montréal



- fournir des prestations de service à la Ville en vue de l'opération de transformation de l'autoroute (ingénierie, gestion de projet, préparation des plans et devis, etc.) ;
- mettre à jour la «Vision 2025» du développement du Havre, poursuivre la concertation et assurer la promotion du territoire.

Un Bureau de Projet mixte, Ville de Montréal/ Société du Havre de Montréal, est mis en place afin d'assurer conjointement la démolition de l'autoroute et l'aménagement des espaces publics. Les travaux préparatifs à

la déconstruction de l'autoroute s'engagent par anticipation en octobre 2011.

Après études et concertation, le Bureau de projet propose en 2012 le principe d'une voie de bus en site propre sur la section conservée de l'autoroute Bonaventure et le long du nouveau boulevard. Ceci implique l'ajout d'une 5<sup>e</sup> voie vers le sud pour faciliter l'accès des bus à l'autoroute en heure de pointe du soir<sup>(6)</sup>.

Cette option maintient, en principe, la possibilité de faire évoluer à l'avenir le site propre bus pour accueillir un système léger sur

Le projet initial (corridor Dalhousie) prévoit un transfert de la voiture vers les bus tout en augmentant la capacité de l'axe d'environ 13 %.  
© Groupe Modym, Ville de Montréal

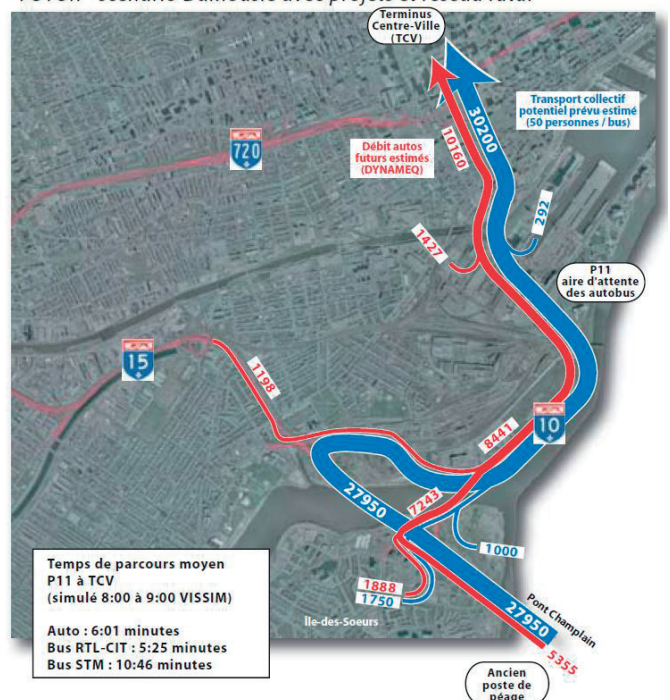
## DÉPLACEMENTS DANS L'AXE BONAVENTURE (auto/bus)

POINTE AM (PÉRIODE)

ACTUEL - réseau actuel



FUTUR - scénario Dalhousie avec projets et réseau futur



Source : Groupe MODYM, Ville de Montréal, 2008

• **Projet Bonaventure** •



*Les abords de l'autoroute se densifient par anticipation du projet.  
Nouveaux condominiums en construction en 2014.  
© P. Lecroart IAU îdF*

rail (SLR) et permet une économie d'environ 20 M\$ Cad par rapport à l'option «corridor Dalhousie».

En novembre 2012, accusé de corruption, le maire Gérard Tremblay démissionne. Il est remplacé par Michael Applebaum à la tête d'une coalition politique. Celui-ci décide en janvier 2013 de retirer tous ses mandats à la Société du Havre de Montréal, dont le manque de transparence et la possibilité de conflits d'intérêts de certains de ses membres sont critiqués depuis 2009 par l'opposition municipale.

*Démarrage des travaux : le Projet Bonaventure en novembre 2012  
© P. Lecroart IAU îdF*



La réalisation du Projet Bonaventure est alors confiée à la Direction des Infrastructures, de la voirie et des transports qui reprend les plans et les devis de la SHM ; la conception du projet d'espaces publics et la planification du secteur est confiée au Service de mise en valeur du territoire et du patrimoine (SMVTP).



*Le projet Bonaventure de 2009 :  
une forte densification urbaine.  
© Société du Havre de Montréal*

# Le projet en cours

## Le Projet Bonaventure

Le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure est, à l'origine, le moteur d'une stratégie de longue haleine de régénération urbaine du grand territoire du Havre de Montréal portée par des acteurs multiples, publics et privés.

Dans le projet initial, à l'horizon 2025, la transformation de l'autoroute concerne un linéaire d'environ 4,7 km, comprenant trois phases de réalisation :

- Phase 1 : la conversion du tronçon de l'autoroute appartenant à la Ville en boulevard et l'aménagement du quartier ;
- Phase 2 : le déplacement du tronçon amont de l'autoroute et l'aménagement des rives du Saint-Laurent ;

- Phase 3 : le réaménagement du tronçon intermédiaire de l'autoroute sous une forme à définir.

Les phases 2 & 3, qui correspondent à l'aménagement des tronçons de l'autoroute appartenant au gouvernement fédéral canadien, sont en suspens faute d'un accord entre les parties. L'autoroute fait actuellement l'objet de travaux de remise en état réalisés par le concessionnaire, la société Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI). Un nouveau projet pour le Havre de Montréal est actuellement étudié par la Ville.

La phase 1 est l'objet du Projet Bonaventure arrêté en 2009 et revu en 2012, puis en 2014.

*L'entrée de ville de Montréal  
et le viaduc de l'autoroute Bonaventure.*  
© P. Lacroix IAU idF



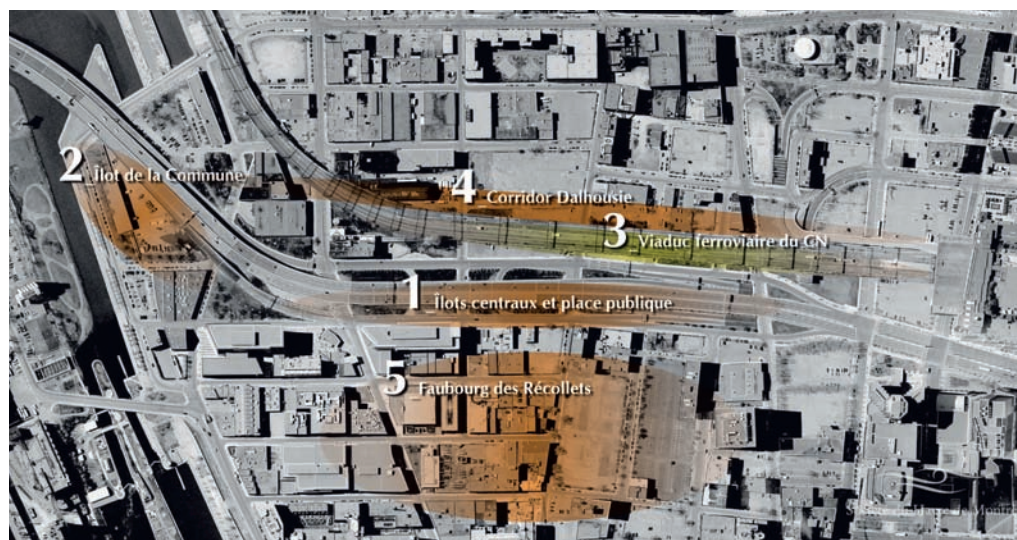
Ce projet s'inscrit dans un secteur d'étude de 29 ha qui intègre des parcelles privées mutables du Faubourg des Récollets. Le périmètre d'intervention se limite essentiellement aux emprises foncières appartenant à la Ville de Montréal, soit le dernier kilomètre de l'autoroute Bonaventure, les rues Duke et Nazareth parallèles et l'îlot de la Commune au sud.

Le chantier de la phase 1 du projet Bonaventure comprend quatre étapes :

- étape 1 (2011-14) : mise à niveau des réseaux souterrains ;
- étape 2 (2015) : démolition du viaduc de l'autoroute ;
- étape 3 (2016) : construction du boulevard ;
- étape 3 (2017) : aménagements de surface.



Le périmètre d'intervention de la phase 1, vue depuis le centre-ville de Montréal.  
© Société du Havre de Montréal



Plan de localisation des différents secteurs en phase 1 (2009).  
© Société du Havre de Montréal

### Les objectifs

Les objectifs du projet Bonaventure approuvé en 2014 sont de trois ordres :

- Concevoir une entrée de ville « prestigieuse, fonctionnelle et conviviale » ;
- Favoriser le retissage du tissu urbain ;
- Soutenir le redéveloppement urbain par des interventions publiques stratégiques.

Le projet de 2009 se voulait un projet d'ensemble, souhaitant porter son action sur plusieurs éléments dont il n'avait pas toujours la maîtrise :

- Le remplacement du viaduc de l'autoroute et de ses rampes d'accès par une double avenue s'appuyant sur les rues Duke et Nazareth ;

- La valorisation de l'îlot de la commune ;
- La réutilisation des dessous du viaduc ferroviaire du Canadien National (CN) ;
- L'implantation d'un corridor réservé aux bus sur la rue Dalhousie ;
- La consolidation par des programmes bâtis du Faubourg des Récollets ;
- La mise en valeur architecturale et urbaine des îlots centraux situés entre les deux voies nouvelles.

Ce projet actuel, conçu en régie par les services de la Ville de Montréal, se veut plus pragmatique : il se concentre sur la conception, le design et la réalisation du nouveau boulevard, en particulier de l'espace public central libéré des constructions prévues qui est la grande nouveauté du projet de 2014.

Depuis avril 2015, il a été acté que la nouvelle voie (rue University prolongée) prendrait le nom de boulevard Robert Bourassa, un ancien premier ministre du Québec.

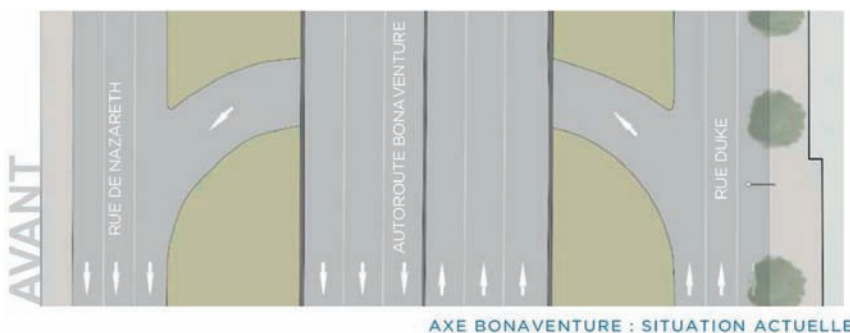
### Le projet de voirie

L'option choisie par la Ville en concertation avec les acteurs impliqués<sup>(7)</sup> est le remplacement de l'autoroute par deux chaussées à sens unique de quatre voies de circulation vers le nord (dont une voie réservée aux bus) et de cinq voies vers le sud (dont une voie de bus).

Ce choix a été dicté par la volonté de maintenir la fonction de l'axe comme accès au centre métropolitain et de conserver la liaison entre l'autoroute Ville-Marie et la section sud de l'autoroute Bonaventure, exigée par le Ministère des Transports du Québec (MTQ). Il est lié aux résultats fournis par les modèles de trafic utilisés par la Ville de Montréal et le MTQ<sup>(8)</sup>.

Le projet de boulevard prévoit 5 voies sur la rue de Nazareth et 4 voies sur la rue Duke, avec 1 voie de bus dans chaque sens.

© Ville de Montréal



La démolition du viaduc de l'autoroute est prévue au nord du pont sur le bassin Peel, lui-même consolidé pour prolonger sa durée de vie (le choix de l'option tunnel ou nouveau pont est laissé à plus tard).

La géométrie des deux chaussées est conçue pour une vitesse de base de 60 km/h alors que la vitesse autorisée est de 50 Km/h, avec des mesures physiques assurant la transition autoroute-ville. Les deux chaussées de 3,40 m ont une largeur de 2 x 14,60 m, avec deux bandes de stationnement autorisées en heure creuse, mais pas d'aménagement cyclable. De manière générale, la mobilité cyclable est mal prise en compte dans le projet, même si la Ville prévoit l'aménagement d'itinéraires cyclables et de stations BIXI (vélos en libre-service).

La Ville considère que le projet réduit le nombre total de files de circulation automobile par rapport à la situation actuelle : de 12 voies (2 x 3 voies routières et 2 x 3 voies urbaines latérales), on passerait à 9 voies, soit une réduction d'un quart de la capacité. Mais certains experts considèrent, qu'en réalité, les voies latérales étant peu utilisées, le passage de 2 x 3 voies rapides à 2 x 4 ou 5 voies urbaines ajouté au maintien d'une liaison entre les deux autoroutes risque d'attirer un trafic automobile excessif en centre-ville.

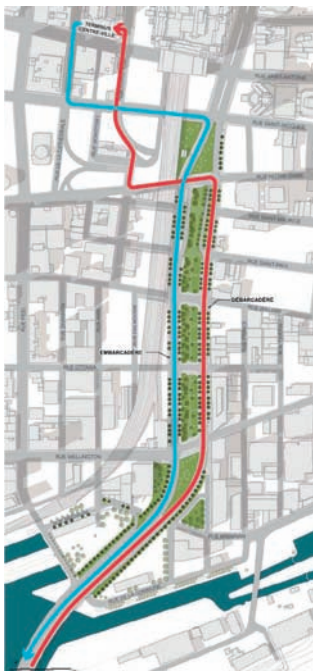
La largeur totale des trottoirs plantés, réduite par rapport au projet 2009, est de 6 m : ces espaces piétons sont élargis par rapport à la situation actuelle, mais le rapport chaussée/trottoirs reste plutôt favorable à la circulation automobile. Le boulevard projeté connecte, au moyen de carrefours à feux, cinq rues perpendiculaires (sur 7 possibles).

La sécurisation des traversées piétonnes, les rez-de-chaussée actifs, le design des espaces publics, du mobilier et des matériaux devraient favoriser un environnement plus confortable pour les piétons.

Les six passages sous le viaduc ferroviaire doivent être réaménagés.

Traversées piétonnes sous l'autoroute en 2011.  
Le projet promet un changement radical pour les piétons.  
© P. Lecroart IAU idF





Le projet de voies réservées aux bus.  
En rouge le trajet à destination du terminus  
centre-ville et en bleu vers la Rive-sud.  
© Ville de Montréal

### Le projet de transport en commun

Bien qu'étudié dans le cadre du projet Bonaventure, le projet de corridor bus est une opération distincte dont la maîtrise d'ouvrage est confiée à l'Agence métropolitaine des transports (AMT).

Les simulations du trafic futur réalisées montrent qu'il est possible de supprimer l'autoroute sans remettre en question l'accessibilité au centre, à condition de donner une plus grande priorité aux transports en commun (TC), ce qui est préconisé par le Plan de transport 2008. Le projet s'appuie sur le principe d'un transfert modal de l'ordre de 20 % en période de pointe : l'augmentation de l'offre TC permettrait à 3 800 usagers potentiels de l'automobile de basculer sur les transports en commun.

Dans l'attente de la réalisation du système de transport léger sur rail (SLR) de la Rive Sud (projet prévu de longue date, mais non financé), le principe adopté en 2014 est de réserver une voie pour les bus sur le nouveau boulevard.

Du fait de ces incertitudes, les objectifs « mobilité », présents dans le projet de 2009 (limiter le transit régional entre l'autoroute Ville-Marie A-720 et le pont Champlain A-15, réduire l'usage de la voiture et favoriser le report modal), sont plus discrets dans le projet de 2014.

### Le projet urbain et paysager

La suppression de l'autoroute libère quatre îlots entre les deux chaussées du nouveau boulevard. Dans le projet de 2009, trois

### État actuel





de ces îlots étaient destinés à recevoir des constructions destinées à des bureaux, hôtels, commerces et logements (1 300). Les volumes prévus à l'époque se décomposaient en rez-de-chaussée actifs, de podiums à R+4/ R+6, et de barres et tours étroites de 26 à 32 niveaux au-dessus. La constructibilité dégagée prévue en 2009 était de 165 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher. Ce programme très dense est justifié par la SHM par le besoin de rentabiliser le projet sur une période de 10 ans sur un périmètre étroit.

Cette approche immobilière et financière a fait l'objet de nombreuses critiques ; certains experts ont estimé que les bâtiments de grande hauteur envisagés risquaient de masquer la colline du Mont-Royal.

#### Projet 2014

Le projet défini en novembre 2014 propose la création d'un vaste espace public multi-usages entre les deux voies du boulevard, elles-mêmes plantées, formant une vaste promenade plantée de 32 m de largeur.

Cette disposition permet de mettre davantage en valeur l'entrée de ville de Montréal et d'offrir un espace de rencontre et d'évènements culturels aux quartiers riverains en mutation. Au sud, l'îlot de la Commune devient disponible pour accueillir un grand équipement métropolitain.

Hors périmètre d'intervention publique, la revalorisation du site permettrait de reconverter plusieurs hectares de terrains vacants privés utilisés comme parkings dans le Faubourg des Récollets et à Griffintown.

*Le projet Bonaventure prévoit un large boulevard urbain avec un vaste espace public planté en son centre.*  
© Ville de Montréal



• **Projet Bonaventure** •



Aménagement paysager  
des îlots centraux du nouveau boulevard.  
© Ville de Montréal

Le périmètre du projet chevauche la limite de deux arrondissements qui passe au centre de l'autoroute actuelle : les règles en vigueur dans les Plans d'urbanisme diffèrent de part et d'autre. Par exemple, le coefficient d'occupation des sols varie de 3 à 10 dans l'arrondissement Sud-Ouest, alors qu'il est uniformément fixé à 9 dans l'arrondissement Ville-Marie à l'est.

L'un des enjeux du projet Bonaventure serait de disposer d'un schéma d'urbanisme unique traduisant une vision, une stratégie et des politiques de mise en valeur communes sur un territoire plus large que celui pris en compte dans le projet actuel.

**Le scénario financier du projet**

Le coût du projet était estimé en 2009 à 141 millions de dollars canadiens<sup>(9)</sup> (M\$ Cad) pour la phase 1 du réaménagement de l'autoroute Bonaventure (financés par la Ville). À ce montant, 86 M\$ Cad devaient être ajoutés pour le corridor bus Dalhousie (estimation SHM), soit un total 227 M\$ Cad.

Ces dépenses étaient à mettre en perspective avec les coûts évités (estimés à 45 M\$ Cad de remise en état du viaduc autoroutier) et avec les recettes pour la Ville sur la période 2012-2031 : vente des îlots centraux pour la construction (estimés à 51,5 M\$ Cad), délivrance de permis et droits de mutation (48 M\$ Cad).

Le chantier de transformation de l'autoroute s'effectue sans interruption du trafic.  
© P. Lecroart IAU idF



L'analyse financière réalisée par la Ville de Montréal évaluait à 9 ans le délai de récupération de l'investissement public.

Ces coûts sont aussi à mettre en relation avec les investissements immobiliers qui seraient générés par la suppression des nuisances de l'autoroute et qui étaient estimés par la SHM à 1,5 milliards. Ces estimations sont considérées par beaucoup d'experts comme étant très optimistes, d'autant que le marché immobilier est aujourd'hui en panne.

Après l'abandon du projet de corridor bus, le nouveau projet de 2014 reste dans l'enveloppe de 141 millions de dollars canadiens pour un km de transformation. La Ville renonce aux recettes liées à la vente des îlots centraux envisagée dans le projet de 2009.



Photo 1 et 2  
Les promoteurs ont déjà anticipé  
le futur boulevard Bourassa.  
Nouveaux logements rue Monfort en 2011.  
© P. Lacroix IAU idF



# Les leçons du projet



*L'autoroute Bonaventure est une forte coupure urbaine au sud de Montréal.*  
© Société du Havre de Montréal

*Le contre-projet de Projet Montréal, un parti d'opposition municipale, pour la phase 3 du projet Bonaventure en 2013 : transformation de l'autoroute et projet urbain.*  
© Projet Montréal



Depuis son lancement en 2002, le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure a connu de multiples avatars qui illustrent la difficulté de faire partager une vision et de créer les conditions de mise en œuvre dans le temps.

Le projet actuellement en cours d'aménagement reste en-deçà des ambitions initiales : celles d'utiliser la mutation d'une infrastructure, héritée des grands projets des années 1960, comme levier d'un projet global de transformation urbaine d'un grand espace industriel d'entrée de ville.

Certaines faiblesses du processus ont été soulignées : les écueils du pilotage public-privé du projet et l'absence de transparence au sein de la Société du Havre de Montréal ; la difficulté d'articuler projet urbain et programmation du projet de transports en commun sur l'axe ; le dialogue difficile avec l'autorité en charge du réseau routier métropolitain, le Ministère des Transports du Québec (MTQ).

Le projet apporte néanmoins des éléments de réflexion intéressants à plusieurs niveaux :

- il confirme la possibilité de faire évoluer le tronçon terminal d'une pénétrante autoroutière vers le cœur d'une grande métropole en artère urbaine, support d'un projet d'aménagement d'ensemble ;
- il confirme la faisabilité d'un report de trafic de l'autoroute vers le transport collectif, à condition que celui-ci soit renforcé ;
- il témoigne de l'intérêt d'inscrire ce type de projet dans une vision à long terme de la mutation, étape par étape, d'un grand territoire métropolitain portée par une structure réunissant plusieurs niveaux de gouvernement.

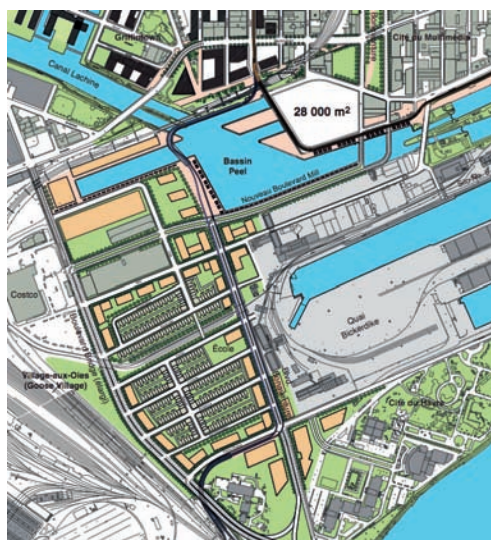
Ces éléments peuvent nourrir des réflexions comme, par exemple, celles du devenir de l'autoroute et du territoire A4 en Île-de-France, de l'A7 dans la région lyonnaise ou de l'A4 dans l'agglomération rémoise.

### Le réaménagement de l'autoroute, levier du développement métropolitain

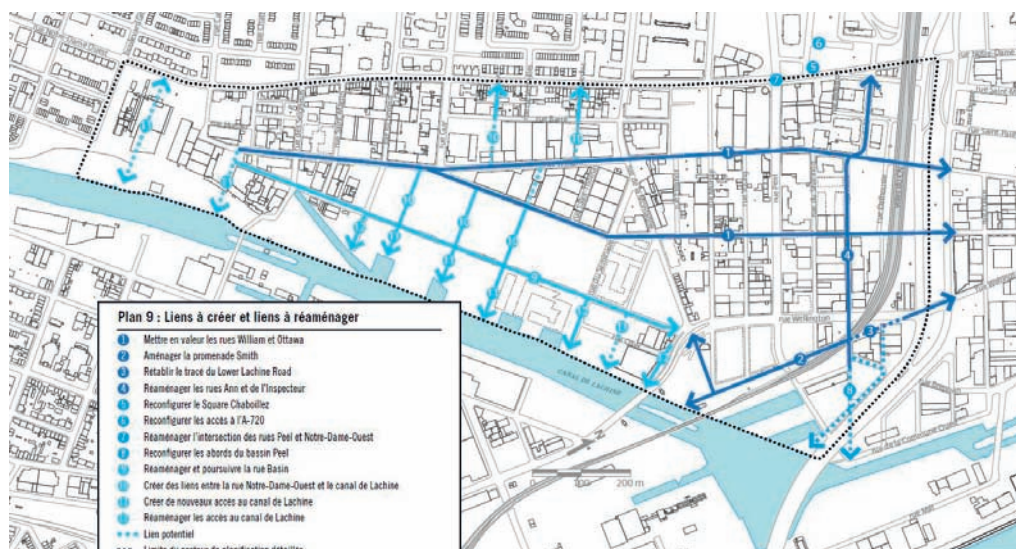
Le premier enseignement du projet Bonaventure est la reconnaissance par de la fracture urbaine engendrée, ou renforcée, par une voie magistrale qui a symbolisé, avec l'Expo'67, la modernité d'une métropole et de tout un pays.

Il y a un consensus assez général dans les milieux économiques, politiques, techniques et associatifs, sur les points suivants :

- l'autoroute est un obstacle à l'ouverture de la ville sur son fleuve ;
- le maintien du statut autoroutier de la voie n'est plus indispensable au fonctionnement du territoire ;



Contre-projet pour la phase 3 du parti Projet Montréal : la transformation du tronçon intermédiaire de l'autoroute et son maillage au réseau de voirie local du Havre de Montréal.  
© Projet Montréal

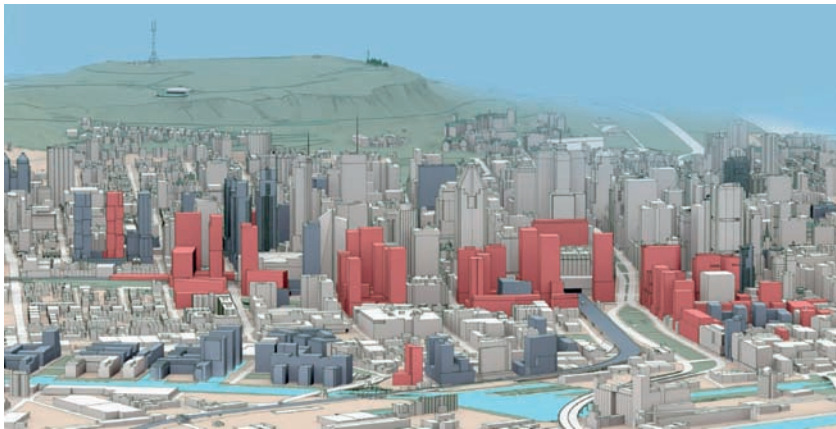


Le Programme particulier d'urbanisme du secteur Griffintown de 2013 prévoit la reconnexion des quartiers, en tirant profit de la transformation de l'autoroute Bonaventure.  
© Ville de Montréal

• **Projet Bonaventure** •

- l'autoroute est en l'état un frein au redéveloppement urbain du Havre de Montréal, un secteur dévalorisé mais stratégique pour la métropole ;
- son réaménagement peut être le moteur d'un projet de longue haleine de mise en valeur d'un vaste territoire et de création d'une entrée de ville attractive.

*Vision à long terme du quartier des gares (PPU quartier des Gares 2015).  
À droite, le futur boulevard Robert Bourassa.  
© Ville de Montréal*



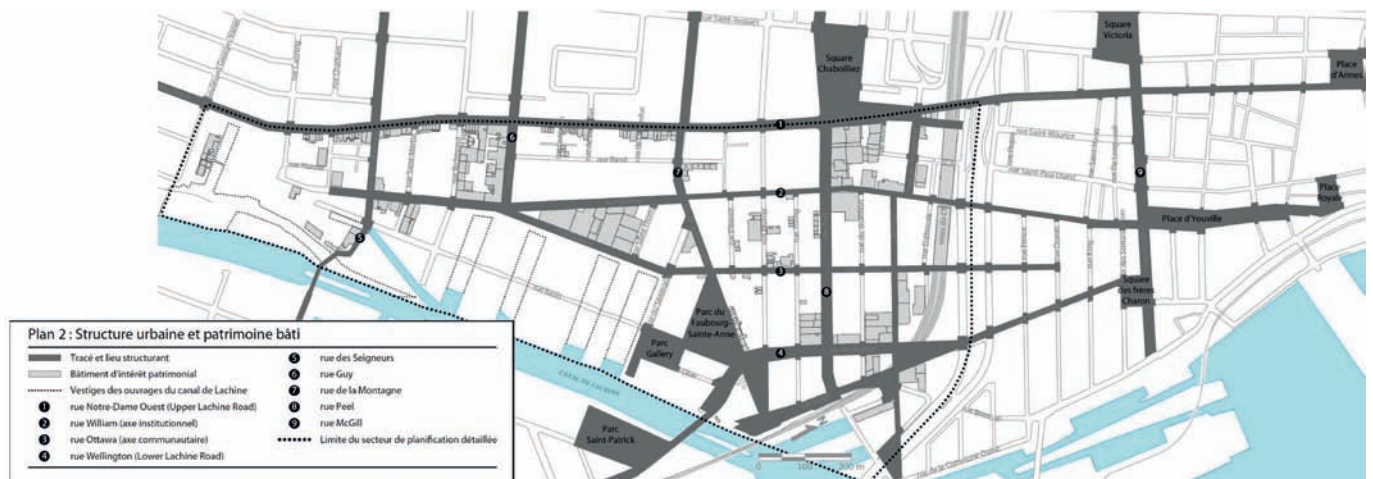
**L'élaboration du projet, la maîtrise d'ouvrage et la concertation**

Au regard de l'enjeu de la transformation d'un territoire complexe mais stratégique pour Montréal, l'association de trois niveaux de gouvernement dans une structure commune, la Société du Havre de Montréal (SHM), a permis au départ de construire une vision, semble-t-il, partagée.

Mais pour passer aux étapes suivantes, le projet a manqué de portage politique au niveau provincial, fédéral et métropolitain. L'implication de la Province du Québec est restée limitée ; la Ville de Montréal est longtemps demeurée en position d'exécutant d'un projet défini par ailleurs ; la coordination entre les collectivités des deux rives du Saint-Laurent a été faible.

L'élaboration d'un plan-guide évolutif donnant une image plus aboutie du projet du Havre (après examen de plusieurs scénarios de

*Vision des futurs espaces publics du quartier Griffintown et des Récollets de part et d'autre du futur boulevard.  
© Ville de Montréal*



réaménagement et de gestion du corridor Bonaventure) aurait été utile pour mobiliser les grands acteurs publics et privés.

La SHM a joué un rôle d'agence partenariale de promotion du territoire, de lieu d'élaboration d'une vision, mais beaucoup ont critiqué sa trop grande proximité au monde des affaires. Une maîtrise d'ouvrage publique déléguée pour la réalisation d'un projet d'ensemble aurait sans doute été mieux adaptée.

D'où sans doute aussi un manque de coordination et d'intégration des projets de transports et des projets d'aménagement : l'intégration d'un corridor de bus ou d'un train léger a été vue plutôt comme une contrainte

que comme un atout pour le projet urbain. Les logiques sectorielles demeurent assez fortes dans le processus de projet.

L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a joué un rôle très positif dans la construction d'un projet plus intégré, mais il n'est pas mandaté pour accompagner le processus dans la durée. Le débat public a porté seulement sur la phase 1 du projet, et non sur le projet d'ensemble (phases 2 & 3).

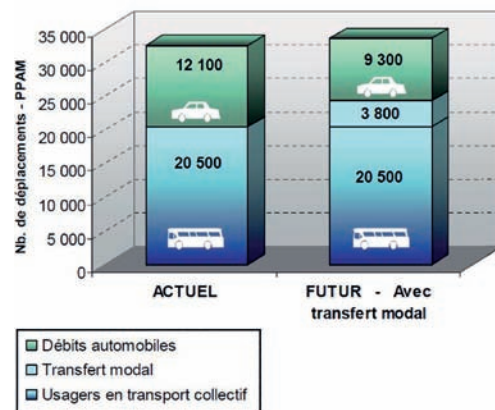
#### **L'impact sur la mobilité : moins d'autoroute, plus de personnes transportées**

Les études de faisabilité du projet Bonaventure montrent qu'il est possible de transformer un tronçon de voie rapide en avenue urbaine

*Le Programme particulier d'urbanisme de Griffintown prévoit la réalisation d'un nouveau quartier mixte (y compris 8 200 logements, dont 1 200 sociaux et abordables). Vision du projet.  
© Ville de Montréal*



• **Projet Bonaventure** •



La transformation de l'autoroute devrait entraîner un changement dans les habitudes de déplacement et diminuer d'un quart le volume de circulation automobile.  
© Groupe Modym, Ville de Montréal

sans renoncer à la fonction d'axe de transport métropolitain de l'autoroute : l'axe Bonaventure continue d'être l'un des principaux accès au centre-ville et de servir de liaison entre deux autoroutes. L'augmentation des temps de parcours des automobilistes resterait négligeable en valeur absolue (2-4 minutes), même si cela peut signifier un triplement du délai dans le quart d'heure le plus chargé, le matin de 8h30 à 8h45.

Le choix de créer un site propre bus permettrait à l'axe de transporter davantage de personnes en période de pointe (24 300 contre 20 500 avant), tout en réduisant le trafic automobile (9 300 véhicules en pointe contre 12 100 avant, soit -23 %), ce qui est l'un des objectifs de la Ville de Montréal.

L'objectif de la ville de Montréal est de réduire le trafic automobile tout en augmentant la part des transports en commun.  
© P. Lecroart IAU îdF

Certains experts pensent que l'intégration dès l'amont du projet de SLR aurait pu permettre d'absorber une très large part du trafic de l'autoroute avec une capacité théorique de 30 000 à 125 000 personnes par jour. À comparer avec une circulation actuelle d'environ 50 000 véhicules/jour. Dans ce scénario, l'ensemble de l'autoroute pourrait ne plus être utile à l'horizon de la réalisation du SLR (prévu pour 2021).

La transformation de l'autoroute en boulevard aura des effets très positifs sur la qualité urbaine, le confort et la sécurité des déplacements des piétons et des cyclistes. Le parc central et la reconfiguration des traversées vont réduire fortement l'effet de coupure entre les quartiers de Griffintown et des Récollets.

Malgré tout, le projet s'inscrit dans un contexte d'un débat tendu sur la place de l'automobile





dans le développement urbain du centre de Montréal. L'Office de consultation publique a recommandé la suppression des bretelles de liaison avec l'autoroute Ville-Marie (A-720), exigé par le Ministère des Transports du Québec. Le maintien de cette liaison est pénalisant en termes d'urbanité, de circulation induite et de sécurité routière pour les piétons et les vélos.

### L'aménagement urbain peut-il financer la démolition d'une autoroute ?

Avant même d'être mise en service, la transformation de l'autoroute Bonaventure en avenue a des effets par anticipation sur la construction de plusieurs centaines de logements et d'activités dans les quartiers riverains (hors périmètre de projet).

À terme, on peut estimer à plusieurs milliers de logements les retombées induites par le projet.

L'une des questions posées par le projet Bonaventure est celui de la capacité d'autofinancement de la déconstruction d'une autoroute par les recettes liées à la vente de droits à construire sur les parcelles libérées dans le périmètre du projet (environ 5 hectares).

Les expertises économiques et financières initiales de la SHM tendaient à montrer que les revenus tirés du réaménagement de l'autoroute dépasseraient, sur une période de 20 à 25 ans, les investissements publics consentis par chacun des trois niveaux de maîtrise d'ouvrage publique.

Ce résultat est en partie lié au fait que le Gouvernement Canadien et la Ville de Montréal sont des propriétaires fonciers. Les investissements privés dégageraient des recettes fiscales potentiellement très importantes pour les autorités publiques.



#### État actuel

La rampe d'accès à l'autoroute Bonaventure aujourd'hui.

© P. Lecroart IAU idF

#### Projet Vision 2014

Le projet permettra de supprimer la rupture urbaine tout en donnant plus de place aux piétons grâce à l'élargissement des trottoirs.

© Ville de Montréal



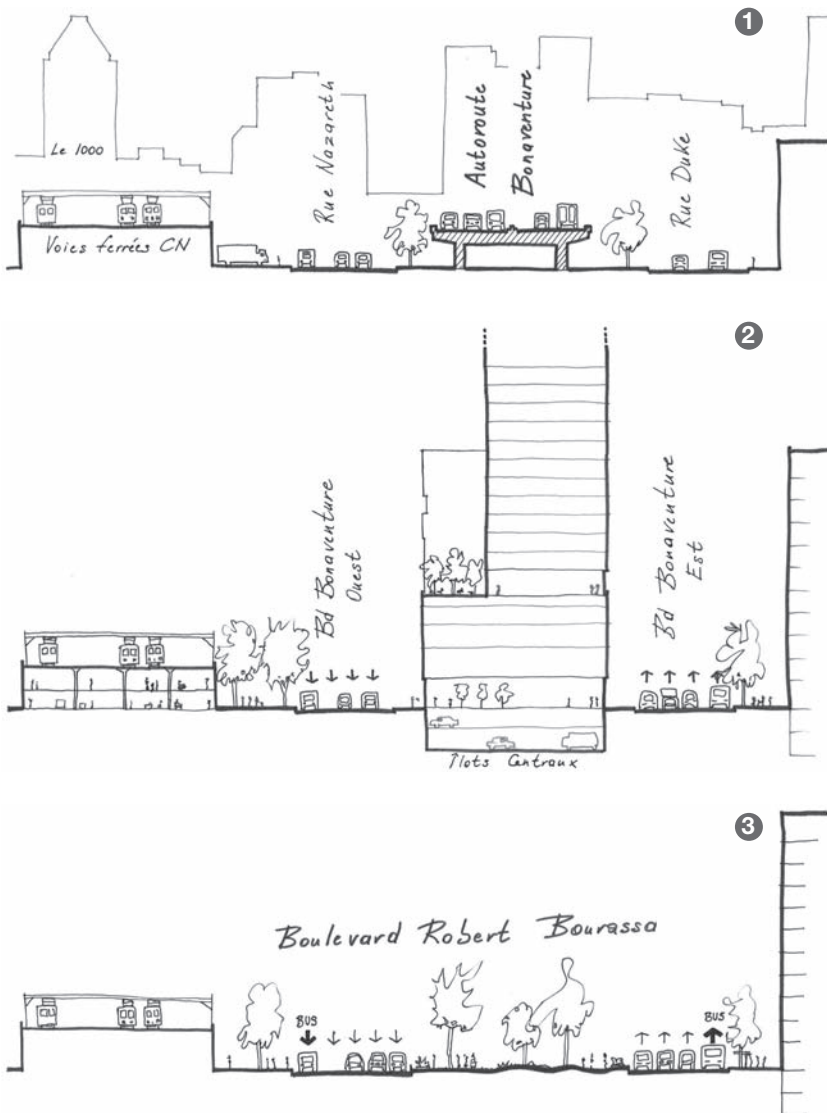
• Projet Bonaventure •

Évolution du projet Bonaventure :

- ① état initial ;
- ② projet 2009 ;
- ③ projet 2014.

La Ville a renoncé à financer le réaménagement de l'autoroute par la construction immobilière des îlots centraux.

© P. Lecroart IAU îdF



Mais ces estimations étaient entachées d'incertitudes : les surcoûts publics cachés (dépollution, acquisitions foncières, surcoûts liés à l'évolution des normes environnementales, à des imprévus techniques ou à la demande politique, etc.) sont souvent minimisés, tandis que les recettes reposent sur les hypothèses très optimistes d'un marché immobilier porteur.

Dans le projet de Quartier Bonaventure (phase 1), la rentabilité imaginée en 2009 s'inscrivait dans un terme trop court et dans le cadre d'un périmètre trop restreint. Ceci a contraint la SHM à renoncer aux objectifs d'équilibre urbain du projet, en prévoyant une densification excessive des constructions et en minimisant à la part de logements sociaux réalisés. C'est en partie pour ces raisons que la Ville de Montréal a renoncé à la construction des îlots centraux dans le projet final en 2014.

L'aménagement urbain peut contribuer significativement au financement des coûts de démolition/réaménagement des voies rapides urbaines, mais c'est une erreur d'imaginer que de tels projets puissent s'autofinancer sans apport public. Après tout, la construction des autoroutes n'a pas été autofinancée par l'aménagement de leurs abords.

**La double avenue urbaine : quel scénario alternatif ?**

La phase 1 du projet Bonaventure, en entrée du centre-ville, propose le remplacement de l'autoroute par un concept de double avenue en sens unique.

Ce concept a été déterminé au départ par l'objectif de rentabiliser le foncier libéré par

l'autoroute par des constructions à forte densité et de ne pas construire de bâtiments le long de la voie ferrée (les emprises le long de la rue Nazareth n'appartiennent pas à la Ville).

Le choix de garder neuf files de circulation au total (dont deux réservées au bus) est déterminé par les prédictions de trafic issues d'un modèle et non pas d'une réflexion sur le niveau de circulation et d'accessibilité souhaitable.

Cette option engendre des contraintes pour le fonctionnement et l'agrément du futur quartier (cf. ci-dessus).

Une approche plus intégrée serait possible, comme le montre par exemple, le cas de la transformation du corridor de l'autoroute A801 à Nantes : la voie routière a fait place à un large espace public planté qui accueille un site propre bus (le Busway), une avenue urbaine multimodale avec deux files de circulation, une piste cyclable et de larges trottoirs, des nouvelles constructions sur ses rives.

... L'avenue urbaine en remplacement de l'autoroute A801 à Nantes  
... (site propre du Busway au centre).  
... © P. Lecoart IAU idF



## Sources

- Échanges avec Pierre Sainte-Marie, chef de Division des Grands Projets, Service des infrastructures, de la voirie et des transports de la Ville de Montréal, juin 2015.
- Entretien avec Pierre Ouellet, directeur général de la Société du Havre de Montréal et Nancy Dubé, chargée de projet, Montréal, le 10 juin 2011.
- Entretien avec Réjean Durocher, co-directeur du Bureau de Projet Quartier Bonaventure, Société du Havre de Montréal, Montréal, 31 octobre 2012.
- Entretien avec Louise Roy, présidente de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), Montréal, juin 2011.
- Entretien avec Massimo Iezzoni, directeur général de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) ; et Yves Phaneuf, coordonnateur Transport métropolitain, Montréal, 9 juin 2012 et avril 2015.
- Entretien avec Michel Garriepy urbaniste, professeur émérite à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal ; et Geneviève Tremblay, Urbaniste, Québec, 9 novembre 2011.
- Échanges avec Gérard Beaudet, urbaniste, professeur à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal novembre 2012 et août 2015.
- Entretien avec Amara Ouerghi, directeur de l'Institut de formation de Metropolis, Ville de Montréal, 9 juin 2011.
- Entretien avec Jean-François Marchand, conseiller expert en aménagement, Ministère des affaires municipales et de l'occupation du territoire du Québec, Montréal, 9 juin 2011.
- Entretien avec Michel Beaulé et Marcel Caron, Ministère des transports du Québec (MTQ), Montréal, 9 juin 2011.
- *Études d'un avant-projet de système léger sur rails (SLR), L'axe de l'autoroute 10/centre-ville de Montréal.* Sommaire des études. Province du Québec, Gouvernement du Canada, Agence Métropolitaine des Transports de Montréal (AMT), 2007.
- *L'autoroute Bonaventure, Vision 2025.* Synthèse des études du projet de réaménagement, octobre 2005.
- *Le Grand Montréal redonne le fleuve aux citoyens.* Note rapide Territoires, n° 671. Elisabeth Bordes-Pages, Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France, 31 décembre 2014.
- *Le Havre de Montréal, État des lieux : la ville et son fleuve.* Analyse du territoire et enjeux d'aménagement. Société du Havre de Montréal, 2004.
- *Le Havre de Montréal. Rapport final et recommandations. La ville et son fleuve.* Plan d'intervention. Société du Havre de Montréal, avril 2006.
- *Le Havre de Montréal, Vision 2025.* La ville et son fleuve : une proposition pour l'avenir. Société du Havre de Montréal, 2004.
- *Programme Particulier d'Urbanisme.* Secteur Griffintown. Ville de Montréal, mai 2013.
- *Projet Bonaventure. De l'autoroute au boulevard.* Concept d'aménagement. Ville de Montréal, novembre 2014.
- *Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement.* Un grand Montréal attractif, compétitif et durable. Communauté métropolitaine de Montréal, avril 2011.
- *Projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Avant-projet détaillé - phase 1, Rapport de consultation publique, Office de consultation publique de Montréal (OCPM), 18 mars 2010.*
- *Projet quartier Bonaventure proposé par la Société du Havre de Montréal (SHM).* Mémoire de l'arrondissement du sud-ouest, consultation publique de l'Office de Consultation Publique de Montréal. Ville de Montréal, 7 janvier 2010.
- *Quartier Bonaventure, le nouveau Montréal. Réaménagement de l'autoroute Bonaventure.* Synthèse des études de l'avant-projet détaillé, mars 2009.
- *Quartier Bonaventure.* Proposition pour la mise à jour de la Vision 2025 du Havre de Montréal. Projet Montréal, juin 2013.

## Notes de bas de page

- (1) *En 2002, 27 municipalités de l'île de Montréal ont fusionné pour constituer la Ville de Montréal ; en 2006, 15 municipalités ont dé-fusionné, tout en continuant à prendre part au conseil d'agglomération et à la définition schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal (avril 2015).*
- (2) *Estimation 2015, Institut de la Statistique du Québec, au 1<sup>er</sup> juillet 2014*
- (3) *G. Tremblay a démissionné de son mandat de maire le 5.11.2012.*
- (4) *Le Havre de Montréal. État des lieux : la ville et son fleuve. Analyse du territoire et enjeux d'aménagement. Société du Havre de Montréal, 2004.*
- (5) *Entretien en juin 2011 avec Louise Roy, présidente de l'Office de consultation publique de Montréal, Montréal.*
- (6) *Entretien avec Réjean Durocher, co-directeur du Bureau de Projet Quartier Bonaventure, SHM, Montréal le 31.10.2012.*
- (7) *Agence métropolitaine de transports (AMT), Ministère des transports du Québec (MTQ), Société de transports de Montréal (STM), Réseau de transport de Longueuil (RTM) en rive sud, Société Ponts Jacques Cartier et Champlain incorporée (SPJCC).*
- (8) *Association de l'outil Emme/2 (MTQ), du logiciel Dynameq et du microsimulateur Vissim. Cf. Etude du Consortium Dessau/Groupe SM, Montréal pour la STM, avril 2009.*
- (9) *L'estimation était de 90 M\$ Cad en 2005 (cf. plus haut).*





INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME



**L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE**  
EST UNE FONDATION RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE PAR DÉCRET DU 2 AOÛT 1960.

15, RUE FALGUIÈRE - 75740 PARIS CEDEX 15 - TÉL. : 01 77 49 77 49