



ASSOCIATION DES ARCHITECTES
PAYSAGISTES DU QUÉBEC

REQUALIFICATION DU SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE : SOYONS AUDACIEUX!

OPINION ÉCRITE

Présentée à l'Office de consultation publique de Montréal
dans le cadre des consultations publiques portant sur une vision
d'avenir et sur les principes de mise en valeur pour le secteur Bridge-Bonaventure

Déposée à Montréal, le 26 septembre 2019

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	3
INTRODUCTION.....	4
SOYONS AUDACIEUX.....	6
La reconquête du fleuve	6
La reconquête de l'espace urbain.....	8
L'autoroute et le bassin Peel.....	9
Au sujet du transport collectif et de la mobilité active	11
L'expérience des espaces publics.....	12
Vers un urbanisme végétal	14
CONCLUSION	16
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	17

AVANT-PROPOS

Fondée en 1965, l'Association des architectes paysagistes du Québec (AAPQ) est une corporation professionnelle constituante de l'Association des architectes paysagistes du Canada (AAPC/CSLA) et de la Fédération internationale des architectes paysagistes (FIAP/IFLA).

L'AAPQ représente 502 membres agréés et 98 membres stagiaires qui œuvrent dans les secteurs public, privé, institutionnel, communautaire et universitaire québécois.

L'Association a pour mission de rassembler, de représenter et de soutenir ses membres ainsi que de promouvoir la profession d'architecte paysagiste dans le contexte de la protection, la mise en valeur, la gestion et la création des paysages en tous milieux, ce qui contribue à créer un cadre de vie durable, fonctionnel, esthétique et sain pour la population.

L'architecte paysagiste exerce une profession de synthèse. Comme professionnel de l'aménagement du territoire et des espaces extérieurs, il se voit impliqué en amont de la réalisation des projets, de l'élaboration du concept jusqu'aux plans et devis de réalisation, en plus d'en être le maître d'œuvre. Il est appelé à travailler en collaboration avec des experts-conseils où il s'assure d'optimiser la gestion du projet et d'effectuer les suivis auprès d'une équipe multidisciplinaire.

INTRODUCTION

Comme l'ont signalé d'emblée les représentants des services municipaux à la séance d'information initiale, le territoire à l'étude est marqué par un haut degré de morcellement et d'hétérogénéité.

D'une part, les grandes infrastructures isolent les unes des autres, à des degrés d'étanchéité variables, les principaux secteurs que sont, de part et d'autre de l'autoroute Bonaventure, l'ensemble formé par la Pointe du Moulin, le quai Bickerdike et la Cité du Havre, le triangle Bridge-Bonaventure, le parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles et le quartier Pointe Saint-Charles, lui-même séparé en deux par les voies du CN.

D'autre part, les affectations, les activités et le devenir propres aux différentes parties sont pour l'instant indépendantes les unes des autres.

Par exemple, la pointe du Moulin, le quai Bickerdike et la cité du havre sont tous issus du processus historique de transformations du site portuaire, mais chacun relève d'une trajectoire plus récente singulière.

Avec ses grands équipements industriels et ses bâtiments emblématiques, la pointe du Moulin s'inscrit dans un ensemble de lieux signifiants sur le plan patrimonial et son potentiel de mise en valeur et d'appropriation est reconnu depuis longtemps.

La Cité du havre est un haut lieu symbolique, architectural et paysager en perte de cohérence en raison des démolitions et de constructions opportunistes, mais il recèle un potentiel latent de requalification.

Au quai Bickerdike persistent des usages portuaires désormais saillants dans un paysage urbain ouvert et en transformation.

Comme le montre le rapport de Civiliti + Lafontaine & Soucy¹, le triangle Bridge-Bonaventure se présente, comme une mosaïque fortement contrastée de bâtiments commerciaux récents, de noyaux industriels récents et anciens, d'équipements (Hydro Québec) et de vastes parcs de stationnement.

¹ Civiliti + Lafontaine & Soucy, Évolution historique et caractérisation du secteur Bridge-Wellington, rapport final, mars 2017, 118 pages + annexes.

À la pointe Nord du quartier Pointe-Saint-Charles cohabitent un secteur principalement résidentiel, incluant des triplexes et de duplexes anciens, et un ensemble industriel et commercial comportant plusieurs bâtiments construits avant la Seconde guerre.

Le parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (autrefois Technoparc) a été partiellement et laborieusement édifié sur des remblais à compter des années 1990. Enclavé entre l'autoroute Bonaventure et le centre de triage du CN, le parc est entièrement autonome sur le plan programmatique et n'a de lien avec son environnement urbain que via deux accès restreints, au nord et au sud.

Dans un tel contexte, les facteurs sur lesquels pourrait s'appuyer une vision synthétique de son évolution et de ses potentiels de transformation ne sautent pas aux yeux. Or, la consultation menée par l'OCPM vise justement à nourrir l'élaboration de cette vision, cela impliquant notamment les orientations d'aménagement susceptibles de répondre à un certain nombre d'enjeux. Dans un premier temps, le processus de consultation a permis d'identifier plusieurs de ces enjeux sur le plan économique, sociocommunautaire, culturel et environnemental.

Plutôt que d'aborder l'ensemble des enjeux, notre contribution portera sur les réponses possibles, en termes de stratégies et de scénarios d'aménagement, à trois enjeux de portée générale, soit, la restauration des relations avec le fleuve, l'instauration des conditions propices à la qualité de l'expérience des espaces urbains et les conditions d'un virage nécessaire vers un urbanisme vert. On constatera que les hypothèses d'aménagement que nous soumettons à l'égard de chacun de ces enjeux finissent par se recouper.

La reconquête du fleuve

Partout à travers le monde, de grandes infrastructures de circulation automobile construites en bordure des rivières et des fleuves ont été réaménagées au profit de promenades riveraines, cela donnant lieu dans nombre de cas à une restructuration et à une revitalisation de l'espace urbain limitrophe (parmi les exemples notables, Cheonggyecheon à Séoul, Harbor Drive à Portland et les berges de la rivière Manzares à Madrid). Sans tous les cas, les administrations publiques ont tout mis en œuvre pour livrer des lieux publics agréables et animés. À cette fin, il fallait que la conversion des voies autoroutières en boulevards permette de dégager de larges espaces le long des berges, ce qui fut le cas. De même, le succès de la promenade Samuel-de-Champlain, à Québec, tient non seulement à ce que la voie rapide a été déplacée et que son gabarit a été réduit, mais également à ce que son nouveau tracé a permis d'aménager de larges segments de parcs le long du fleuve. Ce précédent, en particulier, devrait inspirer le projet d'aménagement des berges du fleuve le long du parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

Car l'enjeu, dans ce secteur, ne se limite pas à l'accessibilité des berges et à leur intégration aux réseaux de promenades cyclistes et piétonnières avoisinants. Il faut plutôt reconquérir pleinement les berges et y déployer un véritable parc linéaire, aussi spacieux que possible, de sorte que le fleuve prime sur la voie de circulation voisine en termes d'expérience et d'ambiance. Le retour au fleuve est un motif extrêmement prégnant de l'imaginaire montréalais et il fait partie des aspirations de la collectivité que les circonstances permettant d'ouvrir la ville sur le fleuve et d'y donner accès soient pleinement exploitées.

L'esquisse de projet de la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain versée dans la documentation est un pas dans cette direction, mais la proposition pourrait être plus ambitieuse. Certes, l'autoroute y est convertie en quasi-boulevard, ce dernier est déplacé vers la rue Carrie Derick, qu'il englobe en partie, et l'espace libéré le long de la berge permet, selon l'aperçu qu'en donnent le plan et la perspective, l'aménagement d'une piste cyclable et d'un sentier piétonnier. Mais nous estimons que les études devraient se poursuivre afin d'identifier et d'évaluer tous les scénarios possibles, car des alternatives permettant de libérer beaucoup plus d'espace en berge méritent d'être considérées.

L'une d'elles a été proposée en 2006 par la Société du Havre de Montréal dans le cadre de ses travaux.² Elle permettrait de libérer tout à fait la berge entre le bâtiment situé à l'angle Nord-Est de la rue Fernand-Séguin (Tata communications et Ville de Montréal) et le pont Victoria. Il s'agirait de déplacer les voies de circulation principales (le boulevard) jusqu'à la limite Ouest du parc d'entreprises, à l'emplacement de la rue Marc-Cantin, le long du centre de triage du CN. Ce nouveau tracé serait raccordé avec le tracé existant à la hauteur du pont Victoria, au Nord, et légèrement en aval du pont Clément, au Sud. Le vaste espace ainsi libéré le long de la berge et en profondeur offrirait une ouverture sur le fleuve exceptionnelle à l'échelle de l'Île, un point de vue unique sur le pont Victoria et, possiblement, un espace vert stratégiquement situé. Il va sans dire que ce dernier marquerait l'extrémité Nord du parc d'entreprises de manière forte et qu'il serait beaucoup plus judicieusement situé que le parc présentement projeté en biais avec le pont de l'île des Sœurs. Il n'en demeure pas moins que si ce dernier était réalisé, le parc linéaire riverain aurait deux ancrages importants à ses extrémités, comme autant de jalons d'un parcours se prolongeant sur de longues distances en amont et en aval.

Outre le raccordement avec le pont Clément, le prolongement du boulevard vers le Sud, en bordure du centre de triage, permettrait d'accéder au pont Samuel-de-Champlain (ou d'en sortir pour atteindre le Centre-Ville) via le pont de l'Île des Sœurs plutôt que d'emprunter le pont Clément. En conséquence, les berges du fleuve pourraient être exemptes de circulation dense sur toute la longueur de la berge, entre le pont Victoria et le pont de l'Île des Sœurs, ce dont l'expérience du parc riverain bénéficierait considérablement.

Nous sommes parfaitement conscients qu'un tel scénario présente plusieurs contraintes, mais il n'est pas irréalisable. D'autres scénarios pourraient être étudiés et retenus, s'ils comportent des bénéfices du même ordre que ceux qui précèdent.

RECOMMANDATION 1

Il est impératif que le réaménagement de l'autoroute Bonaventure soit considéré comme une occasion de revoir fondamentalement l'aménagement de la rive, en privilégiant les gains les plus considérables possible en termes d'espace et d'expérience potentielle.

Le projet de réaménagement semble exclusivement porté, jusqu'à maintenant, par la Société. Cela ne nous apparaît pas souhaitable, considérant les enjeux d'aménagement et le caractère

² Société du Havre de Montréal, Le havre de Montréal, rapport final et recommandations, La ville et son fleuve, plan d'intervention, 2006

névralgique du parc linéaire comme lien entre la promenade riveraine de l'arrondissement Lasalle, le parc des Îles, via la Cité du Havre et le pont de la Concorde, de même que le canal de Lachine et le Vieux-Port. Nous estimons que la Ville et la Société devraient collaborer à l'élaboration d'un projet intégrateur à situer dans un réseau vert/bleu métropolitain.

La reconquête de l'espace urbain

Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure ne devrait pas se limiter à sa portion riveraine. Entre le pont Victoria et le canal de Lachine, la portion surélevée de l'autoroute est une barrière qui compromet les relations entre les secteurs et les activités, la continuité des parcours utilitaires et de promenade, la viabilité des modes de mobilité alternatifs à l'automobile et, de manière générale, l'expérience qualitative de l'espace urbain. Il est possible de passer sous la structure, certes, mais seulement en des points distants les uns des autres, d'autant que, notons le bien, les assises, rampes d'accès, voies secondaires et boucles élargissent considérablement l'emprise réelle de l'autoroute et font elles-mêmes obstacle au passage des piétons. L'ouvrage lui-même est très frustrant, ses abords et l'espace sous-jacent, si tant est qu'il puisse être utilisé, sont inhospitaliers. L'autoroute siège ainsi aux confins des secteurs qui la bordent alors que ceux-ci demeurent indépendants les uns des autres. Elle réduit considérablement le potentiel de diversification des activités économiques et sociales, incluant les services de proximité susceptibles de se développer dans un environnement favorable, cela concernant au premier chef les travailleurs et travailleuses des environs. Enfin, la logique autoroutière elle-même n'est pas étrangère à la prolifération de grands parcs de stationnement sur des emplacements susceptibles d'accueillir d'autres fonctions, un phénomène qui sera atténué, espérons-le, par venue prochaine d'une gare du REM.

RECOMMANDATION 2

L'autoroute surélevée devrait être remplacée par un boulevard urbain.

Une telle opération pourrait sembler à première vue exorbitante – nous y reviendrons – mais il faudrait en juger d'après les bénéfices à en tirer à longue échéance, non pas en termes de rendement immédiat. Elle permettrait notamment d'intégrer le triangle Bridge-Bonaventure à un continuum proprement urbain, générant des potentiels de transformation à la fois respectueux des usages actuels – pour peu que les politiques de développement y veillent – et porteuse de diversité, ce qui semble souhaité par une majorité d'intervenants à ce stade de la consultation. L'évolution à long terme des activités du secteur étant difficile à prévoir, les

potentiels en question devant rester ouverts, la polyvalence donnée à l'ensemble du secteur en termes de développement favoriserait son adaptation aux changements inévitables économiques, socioculturels et environnementaux à prévoir, y compris sur le plan des attitudes et des valeurs paysagères. Le ré-établissement d'une perméabilité Nord-Sud permettrait de désenclaver la Cité du Havre et d'ouvrir des perspectives d'aménagement à la mesure de sa valeur historique et symbolique en tant que composante du vaste territoire paysager, patrimonial et narratif dont elle fait partie avec les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame. Il va sans dire que la prestance monumentale des structures industrielles situées sur le flanc de l'axe Bonaventure (ADM coiffée par l'emblème Five Roses, Canada Maltage) et à quelque distance sur la Pointe du Moulin (élévateur no. 5) serait restaurée, une fois éliminé l'encombrement produit par la structure de l'autoroute. Se révélerait à nouveau, dès lors, un paysage industriel d'une force sous-estimée.

L'autoroute et le bassin Peel

Le bassin Peel a été temporairement effacé par des opérations de remblayage effectuées à compter des années 1960. Avec la réouverture du canal à la navigation de plaisance, la mise en valeur des écluses 1 et 2 et l'aménagement du Vieux-Port, la conjoncture était mûre quelques décennies plus tard pour un renversement de situation. Des déblais effectués au tournant des années 1990 ont permis de remettre à jour et en état le quai à farine, les bassins adjacents et une bonne partie du bassin de retournement. Nous estimons souhaitable, néanmoins, que la réciprocité historique entre la configuration et les ouvrages du canal, la structure de l'espace édifié avoisinant, les bâtiments industriels anciens et les grandes infrastructures industrielles soit à nouveau pleinement lisible.

Pour compléter dans cet esprit le travail réalisé sur la berge opposée pour le 350^e anniversaire de Montréal, le dégagement du bassin Wellington et du bassin Tate devrait être envisagé. Pareillement, l'opportunité de rétablir la pleine largeur du bassin Peel à l'emplacement du jardin des écluses pourrait être étudiée. Un projet élaboré dans ce sens serait nécessairement ambitieux, mais qu'il soit réalisé en tout ou en partie, les perspectives de restructuration et de développement du secteur s'en trouveraient, sans présumer de quelque programme que ce soit,³ nettement élargies.

³ Bien qu'ils aient été tempérés ultérieurement par le PPU adopté en 2012, les excès du développement de Griffintown, sur la berge opposée, doivent évidemment être évités. Par ailleurs, l'administration municipale

Or, on ne peut évoquer de telles perspectives sans considérer que la structure de l'autoroute surélevée est un obstacle de taille à la cohérence du lieu.⁴ Elle en masque l'ampleur, les relations avec le tracé et l'ensemble des ouvrages du canal, notamment les écluses adjacentes, sans compter l'interdépendance de tous les éléments du contexte. Sont exclus, de plus, les panoramas qui feraient du bassin Peel l'un des sites les plus spectaculaires du canal.

RECOMMANDATION 3

Prolonger le boulevard Bonaventure en tunnel, sous le bassin, jusqu'à la rue Wellington ou, si possible, jusqu'à la rue Brennan.

Ce scénario audacieux faisait partie des hypothèses mises de l'avant par la Société du Havre de Montréal en 2006. Il permettrait de restaurer l'unité du bassin Peel en tant que « figure » saillante d'un contexte urbain déjà exceptionnel, de désencombrer l'espace avoisinant l'ancienne station de pompage Riverside, de mettre en relief le portail que constituent les silos du complexe ADM dans l'axe de la rue Mill, et de contourner certaines contraintes comme le passage de la voie ferrée de la pointe du Moulin, dans l'axe Nord-Sud. Un scénario alternatif serait de remplacer la structure de l'autoroute par un ouvrage d'art plus léger (cela supposant une stratégie structurale adaptée), à caractère urbain, doué d'une facture soignée contribuant au décorum propre à ce que l'on souhaite d'un marquage d'entrée de ville sans pour autant concurrencer les éléments et les facteurs contextuels. Cela exigerait, évidemment, beaucoup de doigté et un processus exemplaire de conception et de mise en œuvre. Mais vu le problème posé par la voie ferrée, il supposerait le cas échéant que le nouveau pont s'élève depuis le boulevard dès le complexe de la Canada Malting. Cela limiterait considérablement, il va sans dire, les avantages procurés par le rabattement au sol de l'autoroute Bonaventure. Quoi qu'il en soit, nous croyons que toutes les alternatives devraient être étudiées sans tarder.

aura à juger de la compatibilité d'un projet multifonctionnel d'envergure, incluant un stade de baseball, avec le rétablissement de l'esprit du lieu. Outre qu'elle renvoie à des intentions qui ne sont pas encore précisément connues, cette question déborde largement la portée du présent mémoire.

⁴ Il faudra voir les impacts qu'aura, dans la même optique, la structure du REM projetée en amont du bassin Peel.

Au sujet du transport collectif et de la mobilité active

La pertinence et la viabilité des hypothèses qui précèdent doivent être considérées à la lumière des transformations nécessaires quant aux modes de transport et de mobilité, aux infrastructures et supports qui y correspondent et aux formes urbaines qui en résultent. La conjoncture actuelle exclut que notre société et que nos régions métropolitaines puissent perpétuer les modèles du XXe siècle en la matière. Pour la ville de Montréal et tous ses partenaires, les orientations à retenir au terme de la présente consultation devraient s'inscrire dans une politique et des programmes agressifs de développement du transport en commun incluant tous les systèmes, équipements et infrastructures nécessaires, dans une perspective de flexibilité et d'adaptabilité maximales.

RECOMMANDATION 4

Le secteur Bridge-Bonaventure, tout comme les environs et l'ensemble de la ville, doit être facilement accessible, de manière flexible, via les alternatives fiables à l'auto.

Les investissements publics doivent y être consacrés sans que cela soit considéré comme une charge excessive. De ce point de vue, l'offre doit précéder la demande et un plan de développement du transport collectif dans le secteur Bridge-Bonaventure doit être élaboré. De même, la mobilité active doit être supportée par tous les moyens possibles. Nombre de ces moyens sont connus et ont fait leurs preuves à Montréal comme ailleurs. Leur déploiement dans le secteur doit être abordé comme l'application locale d'une logique d'extension et de distribution touchant le Centre-Sud, Ville-Marie, Verdun et au-delà. L'un de ces moyens est intimement lié aux enjeux de la présente consultation et concerne directement l'architecture de paysage. Il s'agit de la qualité des espaces publics, envisagée d'abord et avant tout du point de vue de l'expérience en toute saison des citoyens et citoyennes. La pratique de la marche et l'utilisation du vélo, en particulier, ne peuvent être vraiment adoptées comme modes de déplacement journalier que dans un espace et un paysage urbains accueillants et agréables.

L'expérience des espaces publics

La transformation l'autoroute Bonaventure nous apparaît nécessaire à l'évolution positive et à la diversification des activités et du milieu de vie tout autant qu'à la mise en valeur des lieux et des paysages significatifs sur le plan historique, culturel et expérientiel. Le sens général de nos propositions est que si l'autoroute est un facteur (sinon le principal facteur) d'hétérogénéité, de fragmentation et d'isolement des parties les unes par rapport aux autres, le boulevard qui s'y substituerait serait au contraire un axe de jointoiment (transversalement) et de liaison (longitudinalement), le foyer principal d'un réseau potentiel d'espaces publics accueillants à réaliser, en fin de compte, au fur et à mesure des possibilités et des moyens.

En général, de nos jours, les projets de cette nature se justifient aux yeux des administrations publiques par les bénéfices attendus au chapitre du développement économique et du potentiel immobilier qui s'ensuit. Cette logique ne prévaudrait pas ici dans la mesure où les acteurs du milieu, les intervenants aux travaux de la Commission et, à première vue, l'administration municipale, privilégient avec raison le maintien et la diversification des activités génératrices d'emploi, y compris les activités industrielles, dans une logique de mixité et de diversité.⁵ Ce n'est donc pas sur cette base que la Ville devrait juger de la pertinence du réaménagement de l'autoroute. En revanche, l'amélioration du parcours d'entrée de ville apparaît d'ores et déjà comme une retombée positive certaine. L'enjeu semble important aux yeux des services municipaux puisqu'il sous-tend l'un des objectifs spécifiques présentés en ouverture de la consultation à l'égard du réaménagement du secteur. Il nous apparaît évident que la transformation de l'autoroute en boulevard conduirait à l'aménagement d'une entrée de ville possédant les qualités attendues de manière beaucoup plus fondamentale et durable que toute intervention d'ordre compensatoire ou, au premier degré, esthétique.

L'attention éventuellement accordée à l'entrée de ville ne devrait pas primer sur la question fondamentale de l'usage et de l'appréciation des lieux de vie. Or, les secteurs d'emploi sont des lieux de vie et c'est à ce titre que toute intervention bénéfique à la qualité de l'expérience individuelle et collective des espaces publics et du paysage urbain se justifie dans le présent contexte. La conversion de l'autoroute en boulevard serait un très grand progrès en ce sens. Mais encore faudrait-il qu'elle réunisse toutes les caractéristiques des espaces urbains agréables, confortables et stimulants, y compris en bordure des grandes voies de circulation : promenades spacieuses, couverture arborescente généreuse, îlots plantés, linéaires, continus ou

⁵ La position de l'administration municipale par rapport aux grands projets multifonctionnels susceptibles d'être proposés par les promoteurs qui convoitent, notamment, le site du bassin Wellington ne semble pas arrêtée pour l'instant.

discontinus, mobilier et, le cas échéant, éléments narratifs et commémoratifs, etc. Une fois assumés les coûts de la démolition de l'autoroute, un tel programme ne requerrait pas nécessairement des aménagements luxueux – et donc des moyens extraordinaires – dès lors que primerait le végétal. Or, c'est bien ce qu'il s'agit de privilégier ici, non pas pour des raisons étroitement ornementales (satisfaction visuelle), mais bien, dans une perspective expérientielle plus large – nous aborderons plus loin les bénéfices environnementaux – pour le bien-être invariablement procuré par les environnements densément plantés.

RECOMMANDATION 5

Le projet de boulevard devrait inclure un vaste programme de plantation des espaces publics avoisinants.

Les obstacles à une véritable requalification des lieux ne seront pas négligeables advenant que la Ville juge que le réaménagement de l'autoroute n'est pas justifiable. Certes, la structure pourrait être transformée de manière superficielle (stratégie d'habillement) et gagner en intérêt d'un point de vue formel ou sur le plan architectural. Un tel projet rendrait sans doute les espaces sous-jacents plus agréables pour la promenade, à pied ou à vélo. Ceux-ci pourraient supporter des usages sociocommunautaires, culturels, récréatifs ou sportifs. L'espoir de générer une sorte de centralité ou de foyer collectif ne serait pas illégitime, dans les circonstances. Mais il est difficile de voir comment pourrait être rendu accessible et accueillant ce foyer potentiel, tant les abords et le dessous de l'autoroute sont envahis par un enchevêtrement de voies secondaires répondant à de sévères contraintes de circulation. Le problème de césure resterait donc entier, localement tout comme à l'échelle du secteur.

Cela n'exclurait en rien, par contre, qu'un projet de plantation aux abords de l'autoroute⁶ puisse enchâsser cette dernière dans une sorte de « corridor vert », en exploitant toutes les surfaces et parcelles disponibles, et servir d'amorce à un ambitieux programme de végétalisation, lequel pourrait se propager dans tout le secteur et au-delà. Le médium « vert » pourrait être le liant des constituantes foncièrement hétérogènes du lieu, la trame de fond du récit urbain, élément par élément, industriel, historique, patrimonial, social, productif, paysager, et la constante qualitative de tout le territoire d'un point de vue expérientiel.

⁶ Sous réserve des contraintes posées par les embruns salins propagés de part et d'autre de l'autoroute.

Vers un urbanisme végétal⁷

Les remarques qui précèdent nous conduisent à la nécessité pressante de végétaliser densément la ville pour répondre à la crise climatique et environnementale dont les impacts actuels et futurs n'ont plus à être exposés. Dans l'état actuel des choses, nous ne pouvons plus nous contenter des demi-mesures de « l'embellissement » végétal ou même de ce que l'on appelle couramment le « verdissement ». La notion de verdissement sous-entend qu'il y a une temporalité de l'intégration du « vert » à la forme urbaine, celle-ci étant première, élaborée selon des visées multiples, auxquelles le « vert » s'ajoute de manière subsidiaire. Ces nuances sémantiques peuvent apparaître superflues, mais il faut s'y arrêter, car le « vert » doit apparaître désormais comme un principe déterminant de la forme urbaine.

C'est pourquoi les programmes de végétalisation doivent être ambitieux et qu'ils doivent viser au départ tous les espaces inclus dans le domaine public⁸, des plus petits aux plus grands, quelle qu'en soit la nature, des parcelles résiduelles aux sites institutionnels et aux voies publiques. Ces dernières doivent être vues comme les composantes interreliées d'un réseau étendu d'axes verts. Il faut revoir les modèles traditionnels d'aménagement des rues et avenues et délaisser le simple alignement d'arbres le long des trottoirs au profit de surfaces de plantation généreuses et diversifiées, dans une logique de continuité. Il faut intégrer à l'espace urbain, îlots compris – cela s'appliquant donc aux projets de développement⁹ – des corridors verts favorisant la biodiversité, intégrant des jardins de pluie et autres dispositifs de gestion des eaux. En d'autres termes, il faut structurer l'espace urbain pour assurer, à terme, le déploiement d'une véritable trame verte et bleue.

Bien que cela fasse partie des objectifs à rencontrer, il ne s'agit pas seulement de contrer le phénomène des îlots de chaleur. La généralisation et la densification de la couverture végétale fait partie des mesures à préconiser – parmi d'autres – pour tempérer le microclimat urbain en général.

⁷ Ce sous-titre fait écho à l'ouvrage de Caroline Stefulesco, *L'urbanisme végétal* (Paris : Institut pour le développement forestier, 1993).

⁸ Les grands acteurs-partenaires privés devraient être incités à emboîter le pas.

⁹ Le projet d'écoquartier sur l'îlot central du technopôle Angus (Société de développement Angus, Provencher Roy architectes, NIPPaysage, architectes paysagistes) est un modèle d'intégration d'espaces verts à un développement mixte, incluant un corridor écologique et des infrastructures vertes pour la gestion des eaux de pluie.

RECOMMANDATION 6

Intégrer les principes de la gestion des eaux de pluie *in situ* et leur infiltration de l'eau dans les sols.

Il est bien connu que la couverture arborescente permet, en plus de mieux gérer les eaux de pluie, de capter d'importantes quantités de CO₂ et d'assainir l'air. Une couverture végétale stratifiée (arbres, arbustes, herbacés, vivaces), composée d'un grand nombre d'espèces, assure le maintien d'une biodiversité essentielle à l'adaptabilité des milieux à un climat changeant. La couverture végétale favorise également le maintien d'une diversité d'autres espèces vivantes, ce qui est tout aussi crucial. De plus, le déploiement à grande échelle d'une trame verte revient à mettre en place un réseau de corridors écologiques propres à assurer la mobilité de toutes les espèces.

CONCLUSION

Les propositions faites dans ce mémoire s'inscrivent dans une logique de maillage. En incluant un parc linéaire le long du fleuve et un corridor vert du pont Victoria à la rue Brennan, le boulevard Bonaventure serait le point de raccordement d'un réseau étendu de parcs linéaires incluant le canal de Lachine, la promenade riveraine de Lasalle, la Cité du havre, cette dernière conduisant au parc Jean-Drapeau et à la piste cyclable de la voie maritime, sans compter la promenade du Vieux-Port, qui sera un jour prolongée vers l'est via le projet de développement immobilier sur le site Molson.

S'ouvre donc la possibilité, pour peu que l'on y accroisse considérablement la couverture végétale et la biodiversité, de doter Montréal d'un véritable réseau de corridors écologiques auquel pourraient se greffer d'autres segments, par nécessité et dans un futur plus rapproché qu'on pourrait le croire. Envisagé sous cet angle, l'aménagement du boulevard Bonaventure recèle un potentiel qui excède considérablement le périmètre du secteur à l'étude, ouvrant la voie à un véritable urbanisme végétal ou, devrait-on dire en élargissant la portée du concept, à un urbanisme vert.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION 1

Il est impératif que le réaménagement de l'autoroute Bonaventure soit considéré comme une occasion de revoir fondamentalement l'aménagement de la rive, en privilégiant les gains les plus considérables possible en termes d'espace et d'expérience potentielle.

RECOMMANDATION 2

L'autoroute surélevée devrait être remplacée par un boulevard urbain.

RECOMMANDATION 3

Prolonger le boulevard Bonaventure en tunnel, sous le bassin, jusqu'à la rue Wellington ou, si possible, jusqu'à la rue Brennan.

RECOMMANDATION 4

Le secteur Bridge-Bonaventure, tout comme les environs et l'ensemble de la ville, doit être facilement accessible, de manière flexible, via les alternatives fiables à l'auto.

RECOMMANDATION 5

Le projet de boulevard devrait inclure un vaste programme de plantation des espaces publics avoisinants

RECOMMANDATION 6

Intégrer les principes de la gestion des eaux de pluie *in situ* et leur infiltration de l'eau dans les sols.