



# HÉRITAGE MONTRÉAL

## Mémoire sur le projet d'aménagement de l'autoroute Bonaventure (phase I)

Consultation publique de l'Office de consultation publique de Montréal  
Présenté le 19 janvier 2010

**Sommaire :** *Héritage Montréal trouve utile la réflexion et la proposition de la Société du Havre en vue d'un réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Ce projet majeur doit être la clé de voûte d'une revitalisation des quartiers anciens entre le Vieux-Montréal et le secteur du marché Atwater et non pas un geste élégant mais isolé faute d'une planification d'ensemble. Les prémisses du projet centrées sur des retombées fiscales pour la Ville de Montréal au détriment de l'amélioration urbaine véritable doivent être revues pour :*

- *Donner une entrée digne et inspirante au centre-ville, conjuguant les échelles de la Métropole et des quartiers en aménageant un espace public et artistique au bénéfice des usagers des modes de transport qui traversent le secteur comme des personnes qui y résident ou travaillent et de toute la population;*
- *Revitaliser les quartiers limitrophes en contribuant par des propositions concrètes et une prévision des bénéfices urbains, à l'animation des bâtiments et ensembles patrimoniaux et à la réalisation de projets d'insertion de qualité pour éliminer les nombreux terrains vacants et créer des quartiers vivants.*

*Héritage Montréal rappelle que ce projet attendu depuis longtemps jouissait d'un important capital d'adhésion. Pour ne pas le gaspiller, il faut en inscrire les étapes suivantes de sa conception dans un cadre de planification élargi et que la Ville de Montréal reprenne son rôle de garant de l'urbanisme. Il doit être fondé sur l'évaluation des impacts sur les secteurs environnants car la requalification d'un site comme celui de l'autoroute ne doit pas se faire au prix de la disqualification de quartiers entiers qui commencent à renaître.*

### Table des matières

- 1. Présentation d'Héritage Montréal**
  - a. Mission et valeurs
  - b. Principes pour un développement urbain de qualité
  - c. Intérêt pour le réaménagement de l'autoroute Bonaventure
  - d. Préparation du mémoire
- 2. Évaluation du projet**
  - a. Enjeux liés au processus de planification
  - b. Enjeux patrimoniaux
  - c. Enjeux de paysage et d'aménagement urbains
- 3. Recommandations d'Héritage Montréal**

#### Annexes

- A. Lettre d'Héritage Montréal à Joël Gauthier, président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport (26 février 2009)
- B. Lettre d'Héritage Montréal à Isabelle Hudon, présidente de la Société du Havre de Montréal (29 juin 2009)
- C. Projet de développement de Griffintown - Projet de principes directeurs (ébauche pour discussion – 9 octobre 2007)
- D. Meilleurs vœux pour un développement urbain de qualité en 2010  
Texte publié dans Le Devoir le 30 décembre 2009

#### **Projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure (Phase I)**

Mémoire d'Héritage Montréal présenté à l'Office de consultation publique de Montréal le 19 janvier 2010 – p. 1

## I. Présentation d'Héritage Montréal

### a. Mission et valeurs

Héritage Montréal est un organisme indépendant et non-partisan fondé en 1975 pour « *promouvoir et encourager la protection de l'héritage historique, architectural, naturel et culturel des collectivités de la province de Québec* » (Lettres patentes, 15 octobre 1975). Nous regroupons des membres reflétant la diversité de la communauté montréalaise. Outre les fonctions de gestion liées à l'existence de tout organisme, Héritage Montréal agit dans deux champs principaux, soit :

- **L'éducation** pour sensibiliser et informer la population et les décideurs publics ou privés aux enjeux du patrimoine montréalais et de sa conservation dans une ville vivante.
- **La représentation** pour promouvoir la prise de décisions pertinentes et l'excellence des pratiques en matière de patrimoine, d'aménagement et de participation citoyenne.

C'est sur cette base que l'Assemblée générale d'Héritage Montréal endossait l'énoncé des valeurs que l'organisme projette dans ses activités et interventions (voir [www.heritagemontreal.org](http://www.heritagemontreal.org)). Il se résume ainsi :

- **Une définition englobante du patrimoine et de la conservation** (biens répertoriés formellement ou non; contexte physique, culturel et social encourageant le maintien et le bon usage du patrimoine; conception dynamique et responsable du patrimoine et de sa protection)
- **Une responsabilité collective et des acteurs à mobiliser** (concertation des secteurs publics, privés, associatifs et académiques; devoir d'exemplarité des propriétaires publics)
- **Des façons de faire respectueuses fondées sur la pertinence, la connaissance et la créativité** (action préventive; renvoi aux promoteurs du fardeau de la preuve généralement subi par le patrimoine, défi d'enrichir le patrimoine)

Dans son rôle de défense et d'illustration du patrimoine montréalais, Héritage Montréal emploie des références fondées sur ses textes fondateurs, sur son expérience accumulée, sur la réalité montréalaise et les références nationales et internationales comme la *Déclaration québécoise du patrimoine* (2000), les termes de l'*Initiative canadienne des lieux patrimoniaux* et les textes de l'ICOMOS et de l'UNESCO. Nous comptons cinq types de patrimoine dans l'espace urbain, associés à des outils ou pratiques de protection et de mise en valeur. Ces dimensions patrimoniales sont :

- **Le construit** (constructions individuelles de grande ou petite architecture, art public, ouvrages de génie civil, aménagements)
- **Le paysage urbain** (vues, silhouette, topographie, caractères, repères, échelle, ensembles architecturaux, parcours dynamiques)
- **Le mémoriel** (usages, coutumes ou rituels associés aux sites ou bâtiments, lieux de mémoire, toponymie)
- **L'archéologique** (traces témoignant d'activités passées, vestiges enfouis, marques sur les constructions)

- **Le naturel** (sites des règnes minéral, végétal et animal, écosystèmes et habitats)

## **b. Principes pour un développement urbain de qualité**

Dans le cadre des réflexions actuelles sur le développement urbain durable à Montréal, Héritage Montréal a énoncé des principes d'excellence. Ils ont été publiés dans *Le Devoir* le 25 janvier 2008 et exposés à la Chambre de commerce du Montréal métropolitain le 31 janvier 2008 et se résument comme suit :

- i. **Recevabilité et pertinence des projets** (réponse aux besoins collectifs; compatibilité avec le site aux plans symbolique, patrimonial, physique, social et fonctionnel)
- ii. **Prise en compte du patrimoine et du contexte urbain** (cinq types de patrimoine urbain – bâti, paysage, archéologique, mémoriel, naturel; caractère; échelle; usages; contribution à la promenabilité et à l'appréciation de l'urbanité)
- iii. **Exemplarité et crédibilité du processus d'élaboration du projet** (relation avec les citoyens et les parties intéressées, apport d'expertise, indépendance et efficacité de la consultation, mécanisme de suivi)
- iv. **Innovation dans le concept et dans sa réalisation** (caractère novateur et créatif de la proposition en réponse aux enjeux urbains et patrimoniaux, potentiel de modèle inspirant et reproductible, suivi)
- v. **Durabilité + 25 et contribution au patrimoine montréalais actuel et futur** (bilan à long terme anticipé du projet au moins 25 ans après sa réalisation, contribution au Montréal des générations futures)

## **c. Intérêt pour le réaménagement de l'autoroute Bonaventure**

Héritage Montréal s'intéresse au devenir des anciens quartiers de Montréal depuis sa fondation en 1975. Cet intérêt porte tant sur la mise en place de mesures de protection efficaces que sur la réalisation de projets de réhabilitation et de mise en valeur d'un site ou d'un édifice comme d'un quartier ou d'un territoire complexe; par exemple, celui du triangle Vieux Montréal / canal de Lachine / centre-ville que l'autoroute Bonaventure traverse.

Dans le cas particulier du réaménagement de l'autoroute Bonaventure, Héritage Montréal a aidé à la réalisation d'études du secteur et de son patrimoine dès les années 1970 par Sauvons Montréal. Nous avons tenu des activités avec l'École d'architecture de l'Université de Montréal sur les ensembles patrimoniaux de la New City Gas Co. et de la forge Cadieux en 1986 et participé à la charrette *Dessein sur Montréal* organisée en 1989 par le Groupe d'intervention urbaine de Montréal (GIUM) sur ce secteur.

En 2007-2008, Héritage Montréal s'est aussi intéressé au projet de la société Devimco pour le secteur Griffintown, a répondu aux demandes de rencontres du promoteur et a produit des principes directeurs (voir annexe C) et évaluations du projet qui lui ont été communiqués ainsi qu'à la Ville de Montréal. Nous avons choisi de ne pas participer aux séances organisées par l'arrondissement du Sud-Ouest début 2008 sous le vocable de « *consultation publique* » considérant que ces activités, malgré leurs statistiques spectaculaires, ne répondaient pas aux exigences minimales d'indépendance, de rigueur et de recommandation attendues d'une consultation publique crédible et efficace qu'aurait commandé un projet aux impacts urbains aussi étendus et multiples. Le dossier Griffintown a substantiellement affecté la crédibilité de l'administration montréalaise dans l'exercice de ses responsabilités en matière d'urbanisme et d'encadrement de grands projets alors qu'elle bouscula les principes de l'intérêt collectif et les règles d'une saine pratique du développement urbain pour concéder d'importants privilèges à un projet qui s'avéra jusqu'à présent plutôt irréaliste. Nous tirons des leçons de ce cas pour l'examen de projets comme ceux du Quadrilatère Saint-Laurent ou plus spécifiquement ici, du Quartier Bonaventure, pour éviter que le développement urbain de Montréal ne repose que sur des statistiques ou des images miroitantes dont la réalisation des promesses reste tributaire de tiers incertains.

Par ailleurs, depuis plusieurs années, Héritage Montréal a maintenu une relation cordiale avec la Société du Havre et répondu à ses invitations à suivre l'évolution de ses réflexions, à participer à des rencontres qu'elle organisa et à commenter ses orientations. En particulier, nous avons participé à une rencontre dite « de concertation » en septembre 2008 sur le projet d'aménagement de l'autoroute Bonaventure au cours de laquelle nous avons émis certaines mises en garde, notamment sur la pertinence de concentrer les transits d'autobus sur la rue Dalhousie et d'ériger une lignée de tours dans l'emprise de l'actuelle autoroute compte tenu de l'impact d'une telle proposition sur le paysage urbain, les vues et le concept d'une entrée de ville. En annexes A et B, nous incluons les textes de lettres que nous avons adressées à la Société du Havre de Montréal et à l'Agence métropolitaine de transport au sujet du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure, notamment les propositions de corridor d'autobus sur la rue Dalhousie et la construction de tours.

#### **d. Préparation du mémoire**

La présente intervention a été préparée par la permanence d'Héritage Montréal sous la responsabilité du Comité Patrimoine et Aménagement (COPA) de l'organisme. Son contenu repose sur les principes et positions passées de l'organisme. Il a aussi bénéficié des réflexions menées par Héritage Montréal depuis près de 35 ans sur la protection et la mise en valeur du patrimoine et sur le développement urbain. La préparation du mémoire a aussi bénéficié de la consultation des documents assemblés par l'Office de consultation publique, ainsi que des renseignements obtenus lors des périodes d'information et de question du public organisées dans le cadre du présent exercice.

## 2. Évaluation du projet

### a. Enjeux liés au processus de planification

Héritage Montréal a pris connaissance des cinq « principes directeurs orientant la démarche d'aménagement » (document 3.1 *Quartier Bonaventure – Le nouveau Montréal – Réaménagement de l'autoroute Bonaventure phase I – Synthèse des études de l'avant-projet détaillé, mars 2009*, p. 2) et félicite la Société du Havre pour avoir ainsi fait l'effort de communiquer les bases de sa démarche, élément trop souvent absent de la présentation de projet privés ou publiques. Nous notons avec intérêt le 5<sup>e</sup> principe sur la qualité du processus de développement du projet, l'un des éléments identifiés par Héritage Montréal comme clé pour l'excellence du développement urbain. Cependant, la majorité des 4 principes précédents indiquent des bénéfices pour les promoteurs ou les occupants du projet de réaménagement et, dans une bien moindre proportion, les intérêts collectifs ou des quartiers environnants en terme de revitalisation, visée qui ne bénéficie pas de définition opérationnelle.

Nous avons également noté les objectifs déterminés par la Société du Havre et ses partenaires pour les études de faisabilité. L'objectif premier est de « confirmer le potentiel constructible et les retombées économiques et fiscales conséquentes au développement des terrains appartenant à la Ville de Montréal » (document 3.1 *Quartier Bonaventure – Le nouveau Montréal – Réaménagement de l'autoroute Bonaventure phase I – Synthèse des études de l'avant-projet détaillé, mars 2009*, p. 3). La section 4 dudit document apporte les conclusions de ces évaluations qui sont presque exclusivement d'ordre économique ou fiscal, sans que l'on puisse vraiment apprécier l'effet revitalisant réel du projet selon des références urbaines concrètes plutôt qu'uniquement économiques. Au-delà de l'enthousiasme que cherchent à communiquer ces chiffres, l'exercice ne permet pas d'apprécier à quel point le projet contribuera à la revitalisation du secteur d'abord constitué des quartiers riverains de l'autoroute. De nouveau, l'absence de références concrètes en matière de revitalisation urbaine semble en cause.

De cela se dégage une perception que la Ville de Montréal et sa Société du Havre adoptent l'unique comportement d'un promoteur à la recherche de son profit à partir du développement de ses terrains. Ceci mettrait la Ville de Montréal en conflit d'intérêt dans son rôle d'arbitre juste et crédible de l'aménagement et du développement urbain au nom de la collectivité et de l'intérêt public à long terme. L'absence de références pour des concepts comme ceux de « concertation », « requalification concertée » ou « entrée de ville », abondamment employés dans les documents de la Société du Havre, accentue cette perception.

Au plan de l'aménagement, l'argument principal invoqué par l'administration montréalaise et par la Société du Havre pour justifier et promouvoir ce projet est la réparation d'une blessure du tissu urbain causée par la création de cette autoroute à l'occasion d'Expo 67 et l'élimination de ce qui est décrit comme un obstacle. La revitalisation urbaine est aussi avancée comme un argument mais les visées de la Ville de Montréal dans son mandat à la Société du Havre

semblent être davantage de générer un projet qui amène des recettes fiscales à la municipalité. Cependant, tout comme l'autoroute qui n'a pas été réalisée de manière isolée, il nous semble difficilement concevable de s'engager dans une telle opération – toute fondée soit-elle – sans situer le projet dans un exercice de planification élargi, en relation avec les secteurs riverains du site, le centre-ville, le Vieux Montréal et les autres quartiers environnants. C'était d'ailleurs une des déficiences observées dans le cas du dossier Griffintown.

Le projet semble centré uniquement sur son propre site et sur les aspects techniques découlant de la problématique complexe de génie civil qu'il aura à résoudre. Mais, nous n'avons pas pu comprendre des réponses ou documents de la Société du Havre, quelle appréciation elle a pu faire des impacts – positifs comme négatifs – que le projet pourrait avoir sur les secteurs voisins et sur la poursuite des efforts de revitalisation qui y ont été consentis depuis plusieurs années, notamment par le secteur privé, par des organismes culturels et par les résidents. La proposition d'un corridor d'autobus sur la rue Dalhousie est l'illustration la plus évidente de cette défaillance du processus de planification et n'engage pas seulement la Société du Havre mais aussi la Ville de Montréal comme instance publique responsable de l'urbanisme.

## **b. Enjeux patrimoniaux**

Héritage Montréal a pris connaissance des documents et études produites par le promoteur sur certains éléments du patrimoine bâti et sur le potentiel archéologique. Nous apprécions la reconnaissance par la Société du Havre des enjeux patrimoniaux dans ce projet qui se situe dans l'un des plus anciens quartiers de la métropole.

Cependant, nous nous surprenons de certaines lacunes. D'abord, l'étude sur le patrimoine bâti (document 3.3.3. *Contexture – Analyse du portrait des ressources du patrimoine bâti des terrains riverains au projet Bonaventure – Rapport final, 15 décembre 2008*) ne traite pas du complexe de la New City Gas Co. ni de l'ancien édifice commercial Rodier (Baron Sports) ou du presbytère de l'ancienne église St. Stephen qui pourraient être menacés, voire démolis par le projet de corridor d'autobus.

Au sujet du complexe de la New City Gas Co., Héritage Montréal l'avait désigné « Site emblématique menacé » avec le commentaire suivant : « Dans le cadre de son intéressant projet de rabaissement de l'autoroute Bonaventure, la Société du Havre mise sur pied par la Ville de Montréal propose de renvoyer en bloc le flux massif des autobus reliant la Rive Sud au centre-ville sur la petite rue Dalhousie qui longe la New City Gas et s'arrête actuellement aux voies ferrées du Canadien National. Cette proposition amènerait quelques 1400 passages d'autobus chaque jour et le percement d'un long et coûteux tunnel sous les voies ferrées. D'une part, le percement du tunnel comporte des risques majeurs pour l'intégrité et la solidité du bâti patrimonial. D'autre part, le flux massif d'autobus risque d'hypothéquer sérieusement tout projet de revitalisation de la New City Gas » (tiré de [www.heritagemontreal.org](http://www.heritagemontreal.org)).

Au chapitre des risques à l'intégrité physique de ce complexe patrimonial, l'étude préparée en novembre 2009 par SNC-Lavalin Environnement sur les impacts vibratoires apporte des éléments intéressants. Cependant, elle repose sur des références étrangères et ne documente de cas de dommages sur des bâtiments patrimoniaux comparables, attribuables à des vibrations induites par les flux de transport voisins ; par exemple, l'ancien poste de police du Port de Montréal, face à la chapelle de Bonsecours, malheureusement démoli en 2002. Quant à notre préoccupation de voir le projet de corridor d'autobus imposer une lourde hypothèque à la revitalisation de la New City Gas, les documents et les réponses de la Société du Havre n'apportent aucune garantie rassurante à ce sujet et nous amènent à conclure que le projet ne s'y intéresse pas vraiment.

Autrement, en matière de patrimoine construit, il aurait été utile d'examiner l'autoroute elle-même, ne serait-ce que parce que c'est la construction principale présente sur le site du projet de réaménagement. Il aurait été intéressant de comprendre si cet ouvrage d'art présente un intérêt quelconque outre celui de permettre à ces usagers d'apprécier des vues surélevées sur le centre-ville ; par exemple, sa participation au projet d'Expo 67 et d'une entrée de ville ou les défis techniques qu'ont dû relever ses bâtisseurs comme ce fut le cas pour des équipements similaires comme le pont Champlain (utilisation du béton précontraint) l'échangeur Turcot (construction de structures aériennes complexes). À l'instar d'autres métropoles créatives (New York, Paris, Berlin, Séoul), on aurait pu explorer des scénarios de requalification de cette infrastructure pour la rendre plus fonctionnelle face aux préoccupations contemporaines de transport collectif tout en en faisant un élément contribuant avec innovation à l'expérience urbaine, sans nécessairement la démolir.

Enfin, au chapitre du patrimoine archéologique, le projet semble s'en tenir aux pratiques courantes en faisant diligence quant à l'examen du potentiel du site dans le cadre des études de caractérisation du sol et à la surveillance archéologique durant les travaux. Cependant, il n'avance pas de proposition concrète pour une éventuelle mise en valeur qui pourrait contribuer à la distinction d'un tel projet par rapport à d'autres projets immobiliers. Les rapports indiquent notamment la découverte d'indices ou d'éléments associés à quelques trois siècles d'histoire montréalaise dont le canal des Sulpiciens du XVIIe siècle ou le jardin de leur Collège du XIXe siècle. Considérant l'intérêt du projet pour les espaces publics et l'art public, il serait pertinent voire stimulant d'explorer le potentiel de mise en valeur de la mémoire du sol.

### **c. Enjeux d'aménagement et de paysage urbain**

Héritage Montréal reçoit avec intérêt la volonté de la Société du Havre de faire une « *entrée de ville qui propulsera Montréal dans le 21<sup>ème</sup> siècle* » mais trouve difficile de réconcilier cette visée inspirante avec la proposition d'ériger un mur de tours dont la pertinence et la qualité sont incertaines. En fait, nous considérons que la proposition d'un tel alignement de gratte-ciel dans l'axe de la rue University constitue l'élément le plus problématique du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Il semble d'abord refléter un objectif spéculatif de la Ville de Montréal dans ce dossier et non une vision

créative d'amélioration de l'expérience urbaine digne d'une métropole culturelle comme prétend l'être Montréal.

Actuellement, l'autoroute a un caractère d'obstacle qui tient surtout au fait que son utilisation est exclusive au transport automobile et que les espaces sous son tablier n'ont fait l'objet d'aucun usage ou aménagement qui contribue à l'expérience urbaine et au patrimoine collectif – tout au contraire! – mais il ne s'agit pas là d'une situation qu'on ne pourrait améliorer. Par contre, la présence de cette infrastructure assure une percée visuelle remarquable depuis la terrasse Dorchester et la présence d'une large ouverture vers le ciel entre des quartiers – Faubourg aux Récollets et Griffintown – qui sont appelés à se densifier et ainsi, à voir le paysage de leurs rues se refermer.

Dans son état actuel, la proposition de la Société du Havre est en rupture avec la promesse de plus de 20 ans de réaménager l'autoroute en entrée de ville sous forme d'un boulevard urbain, une approche qui servirait mieux l'intérêt collectif en dégagant les vues et en créant un mail central bien encadré de nouveaux édifices apte à accueillir un ambitieux programme d'art public. Au lieu de cela, la proposition actuelle dégage des sites à bâtir pour servir les intérêts spéculatifs de projets immobiliers qui obstrueraient de façon permanente, la trame de l'espace urbain entre les secteurs de Place Ville-Marie et de l'entrée du canal de Lachine et les vues au loin et vers des repères comme la montagne, le dôme de la Cathédrale, l'ancien siège de la Banque Royale, la Tour de la Bourse, le silo 5 ou l'enseigne *Farine Five Roses*.

Par ailleurs, Héritage Montréal craint que la promesse de rehausser la signature de Montréal « ville UNESCO de design » grâce à ces constructions, ne se matérialise pas. Rien du projet actuel ne vise à prévenir la répétition d'un scénario selon lequel les décideurs, las de voir inutilisés ces terrains municipaux dégagés de façon aussi coûteuse, n'autorisent la réalisation de projets médiocres. On a vu à quel point le marché montréalais est capable de gaspiller ainsi des lieux emblématiques. Autour du parc Lafontaine, rue Sherbrooke ou à l'entrée du chemin de la Côte Sainte-Catherine ou sur Côte-des-Neiges sur le mont Royal, des sites de haute visibilité ont été sacrifiés pour ériger des parois de balcons en béton et des architectures ordinaires qui, globalement, n'ont guère enrichi le patrimoine montréalais. Les formules usuelles et les clichés que constituent désormais les toits verts ou les gratifications de type LEED pour ces nouvelles constructions ne sauraient compenser ni justifier un tel sacrifice.

Enfin, Héritage Montréal appuie la proposition de la Société du Havre de créer un programme majeur d'art public dans le cadre du projet. En fait, ce devrait être un élément principal d'une entrée de ville qui soit d'abord conçue et réalisée comme un espace public d'une architecture du paysage contemporaine soutenue par un programme majeur d'œuvres d'art sculptural ou environnemental accessibles en permanence. Cela permettra de rehausser la contribution de ces arts à la réalité urbaine de Montréal – Métropole culturelle, un concept qui reste très associé à une définition de la culture fondée sur la consommation d'activités ou d'événements billettés plutôt que sur son urbanité.



### **3. Recommandations**

Héritage Montréal soutient en principe l'idée de réaménager l'espace occupé par l'autoroute Bonaventure pour rehausser sa qualité d'espace urbain accessible et animé, pour y installer des œuvres d'art de haute qualité dans le but doter le centre-ville de Montréal d'une entrée à la hauteur de sa prétention de métropole culturelle et pour améliorer l'expérience des usagers du lien de transport entre le centre-ville et la Rive Sud que des personnes qui, à l'occasion comme au quotidien, font l'expérience urbaine de ce secteur ancien.

Héritage Montréal est heureux de pouvoir participer à cette consultation de l'Office de consultation publique dont l'objectif est, selon les termes de la haute direction de la Société du Havre de Montréal, de bonifier cette proposition dont on comprend qu'elle est ouverte à des modifications même substantielle de son projet. Au terme de notre analyse du projet qui nous a permis de cibler certains points encore préoccupants, nous formulons certaines recommandations et réitérons notre disponibilité pour contribuer – dans le cadre d'un processus crédible et organisé, à l'amélioration et à la réalisation d'un projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure qui soit un véritable projet de revitalisation, d'amélioration de l'expérience urbaine et d'enrichissement du patrimoine montréalais.

En premier lieu, le processus de planification du projet ne semble orienté que sur la réalisation des objectifs de rentabilité fiscale pour la Ville de Montréal. Il ne sert pas d'abord la promesse de créer un lieu identitaire nouveau marquant l'entrée du centre-ville et contribuant à la revitalisation de cette partie négligée du cœur de la métropole et, en général, à l'expérience urbaine. Alors que les documents évoquent la concertation comme valeur, le projet reste centré sur ses intérêts et son territoire, sans vision de revitalisation urbaine en relation avec les secteurs environnants ni préoccupation pour les impacts qu'il aurait sur ceux-ci comme le démontre la proposition du corridor d'autobus sur la rue Dalhousie peu sensibles aux conséquences qu'elle imposerait à un secteur où la Ville a attiré des investisseurs pour créer un milieu de vie.

#### **Recommandations sur le processus de planification à date et à venir :**

- Définir le projet dans une planification réaliste et à long terme du secteur Quartier international / Faubourg des Récollets / Bassin Peel / Gare Windsor qui garantisse la stabilité des paramètres réglementaires ou autres afin de réaliser cette vision;
- Reconnaître la valeur des pionniers de la revitalisation du secteur soit les propriétaires patients (New City Gas), les artistes (Fonderie Darling) et les nouveaux résidents (Lowney)
- Évaluer objectivement la contribution supplémentaire du projet à la revitalisation urbaine du secteur et redéfinir le projet à cette fin;
- Concevoir et gérer les liens de transport collectif pour répondre à leurs objectifs propres tout en en faisant de vrais facteurs de revitalisation des quartiers traversés;
- Élaborer des solutions alternatives au corridor d'autobus proposé sur la rue Dalhousie pour assurer la qualité de la déserte sans nuire aux quartiers riverains

- Mettre en place un véritable mécanisme de planification concertée crédible et organisé selon les règles de l'art (mandat et indépendance des responsables, efficacité et impact sur la formulation du projet) suite à la présente consultation dans le but notamment d'assurer la mise en œuvre des recommandations de l'Office de consultation publique.

En deuxième lieu, la prise en compte du patrimoine reste lacunaire. Le projet n'avance pas de mesures concrètes convaincantes pour prévenir la dégradation ou la perte de sites patrimoniaux majeurs dont la New City Gas Co., l'ancienne forge Cadieux ou l'édifice Rodier ni pour mettre en valeur le patrimoine archéologique qui pourrait être révélé lors des travaux.

#### **Recommandations pour améliorer la prise en compte du patrimoine :**

- Définir la conservation et la mise en valeur des bâtiments patrimoniaux du secteur dont la New City Gas Co., la forge Cadieux, l'édifice Rodier et le viaduc-entrepôt du CN, comme éléments du projet de réaménagement et du mandat de planification;
- Élaborer de concert avec les propriétaires de ces édifices, des stratégies spécifiques et des propositions concrètes et réalisables de revitalisation et de mise en valeur en priorisant la forge Cadieux et la New City Gas Co.;
- Définir les mesures de mise en valeur de la mémoire du sol et de l'archéologie du site.

La prétention du projet d'amener une amélioration majeure du paysage urbain et une signature architecturale contemporaine constitue un objectif valable qu'Héritage Montréal souhaite appuyer fermement. Cet objectif doit cependant être complété de garanties convaincantes pour aller au-delà des bonnes intentions ce qui ne semble pas encore le cas.

D'une part, le projet aura un impact majeur sur les qualités d'ouverture et les vues du paysage urbain dans ce secteur compte tenu de l'importante quantité de volume bâti pour satisfaire des intérêts spéculatifs de la Ville de Montréal davantage que l'amélioration de l'expérience urbaine et de l'entrée de ville. La disposition de ces volumes bâtis depuis le premier édifice proposé au bord du canal de Lachine est problématique et créerait un obstacle et une barrière autrement plus lourde et conséquente que ne pourrait l'être l'actuelle autoroute, plutôt basse et poreuse mais dépourvue d'une intention autre qu'à titre d'infrastructure de transport. D'autre part, la qualité architecturale promise reste tributaire de tiers qui ne sont pas liés par le présent exercice de consultation publique ni par les propos de la Société du Havre de Montréal. Ces bâtisseurs ne sont pas encore là pour assurer dès à présent que ce réaménagement constituera un enrichissement réel du patrimoine montréalais comme le furent les réaménagements de l'avenue McGill College ou du Quartier international. Rien ne semble garantir qu'elle sera au rendez-vous autrement que pour justifier la modification radicale du concept de réaménagement de l'autoroute imaginé depuis plus de 20 ans. L'intérêt financier de la Ville de Montréal dans un tel projet et l'absence d'une exigence incontournable en la matière nous préoccupent alors que l'administration montréalaise a démontré sa

tendance à favoriser des réalisations souvent médiocres pour satisfaire son appétit statistique et fiscal au détriment de l'excellence en développement urbain.

**Recommandations pour améliorer le bénéfice urbain du projet :**

- Redéfinir le projet en fonction d'objectifs de requalification de l'espace du tronçon de l'autoroute pour y créer un espace public longitudinal qui accueillerait le programme d'art public, bordé par d'éventuelles constructions assujetties à des exigences fermes de qualité architecturale;
- Réduire substantiellement la quantité et la disposition du volume bâti proposé pour prévenir la création d'un effet de muraille, maintenir un dégagement central dans l'emprise de l'autoroute et dégager les abords du canal de Lachine;
- Assujettir toute proposition de nouveau bâtiment pour maintenir et valoriser les vues depuis l'intersection René-Lévesque / University et depuis les quartiers du Faubourg des Récollets ou de Griffintown vers des repères dont la montagne, le dôme de la Cathédrale, l'ancien siège de la Banque Royale, la Tour de la Bourse, le silo 5 ou l'enseigne *Farine Five Roses*;
- Établir une charte d'exigences incontournables assurant la pertinence, la qualité architecturale et la contribution de toute nouvelle construction sur ce secteur à la qualité de l'expérience urbaine et au patrimoine montréalais
- Confier l'application de ces règles et exigences à une instance compétente en la matière et indépendante des intérêts financiers de la Ville de Montréal.

Les défis complexes de requalification, de revitalisation et d'aménagement que pose le site de l'autoroute Bonaventure sont communs à d'autres métropoles. Ils touchent l'identité et l'expérience urbaine tout comme la fonctionnalité des villes et de leurs régions à l'ère du développement durable. Héritage Montréal invite donc la Société du Havre de Montréal et la Ville de Montréal à s'inspirer du succès de réalisations récentes – *Viaduc des Arts* et *Promenade plantée* (Paris); *Cheonggyecheon* (Séoul); *High Line* (New York). Comme le Quartier international de Montréal, ces exemples illustrent comment l'innovation est possible en misant sur la réalisation d'espaces publics de très haute qualité plutôt que sur un bâti spéculatif irréaliste. Ils montrent aussi la valeur d'opérations de réanimation d'espaces résiduels sous des infrastructures de transport et la réappropriation de leurs tabliers surélevés en lieux d'architecture nouvelle qui offrent un regard nouveau aux citoyens, visiteurs et investisseurs pour valoriser la ville et des secteurs à revitaliser comme celui-ci.

Pour tirer le meilleur parti du site de l'autoroute Bonaventure, Héritage Montréal croit qu'il faille s'interdire de le gaspiller au profit de projets ordinaires ou techniques dont la rentabilité ne serait qu'économique et à courte vue. Au contraire, ce réaménagement doit illustrer le modèle montréalais de développement urbain, un modèle fondé sur une culture de la ville comme espace collectif et sur l'exigence de réaliser des projets pertinents et novateurs qui enrichissent le patrimoine de Montréal suivant l'exemple des bâtisseurs du parc du Mont-Royal, du Vieux Port ou de la place Jean-Paul Riopelle. Il faut concevoir, réaliser et entretenir un espace remarquable dont les Montréalais seront heureux et fiers au point d'en devenir les gardiens pour leur plaisir comme pour leurs enfants ou leurs hôtes.

À Montréal, le 19 janvier

**Annexe A.**

Lettre d'Héritage Montréal à Joël Gauthier, président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport (26 février 2009)

*Monsieur le Président-directeur général,*

*Héritage Montréal a été informé d'un projet de relocalisation sur la rue Dalhousie, du couloir d'autobus reliant le centre-ville de Montréal à la Rive Sud à l'occasion du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure qu'élabore la Société du Havre de Montréal pour la Ville de Montréal. Évoqué depuis plus de 20 ans, le rabaissement de l'autoroute Bonaventure améliorerait la porte principale au centre-ville, au Vieux Montréal et à ses faubourgs. Il devrait faire l'objet de consultations publiques et nous comptons aider à le bonifier à cette occasion.*

*Toutefois, nous nous préoccupons d'entendre que le couloir d'autobus serait exclu de ces consultations malgré les importants impacts négatifs du déversement d'un flux massif d'autobus – on évoque le chiffre de 1400 passages par jour – sur la conservation et la revitalisation des bâtiments patrimoniaux du secteur, notamment l'ensemble de la New City Gas Co., complexe industriel des années 1850 dont le projet Griffintown révéla l'importance.*

*Sur la base de nos principes (ci-joint), nous vous demandons de retirer le projet de couloir sur la rue Dalhousie et d'intégrer toute proposition alternative pour ce lien majeur de transport collectif à la consultation publique sur le projet de la Société du Havre. Vous assurant de notre disponibilité à collaborer à cet effet, nous vous transmettons, monsieur le Président-directeur général, nos salutations urbaines.*

*Le directeur des politiques,*

*Dinu Bumbaru*

- c.c. Raymond Bachand, ministre responsable de Montréal  
Julie Boulet, ministre des transports  
Gérald Tremblay, Maire de Montréal  
André Lavallée, vice-président du Comité exécutif de Montréal  
Jacqueline Montpetit, mairesse de l'arrondissement du Sud Ouest  
Marie Lessard, présidente du Conseil du patrimoine de Montréal  
Gaétan Rainville, directeur général de la Société du Havre de Montréal  
Lise Noël, présidente de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel*
- p.j. Cinq principes pour un véritable développement urbain de qualité à Montréal  
(28 janvier 2008)*

**Annexe B.**

Lettre d'Héritage Montréal à Isabelle Hudon, présidente de la Société du Havre de Montréal (29 juin 2009)

*Madame la Présidente,*

*Le 18 juin dernier, nous avons assisté avec intérêt à l'annonce que la Société du Havre de Montréal et le Maire de Montréal faisaient du projet Quartier Bonaventure. D'emblée, nous tenons à vous féliciter devant la volonté manifeste d'améliorer cette entrée principale du centre-ville qui se dégage de cette annonce et l'espoir qu'elle apporte d'une réalisation concrète.*

*Il y a 25 ans, Héritage Montréal intervenait pour que le réaménagement de l'avenue McGill Collège soit aujourd'hui un atout incontestable pour la métropole. En 1986, nous appuyions le projet de la Ville de Montréal de transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain. Récemment, nous participions aux démarches pour réaménager l'intersection Parc / Pins en y rétablissant un espace urbain humain, rendant un accès visuel et piéton à la montagne au lieu de l'échangeur. Ces succès témoignent d'un modèle montréalais fondé sur la participation réelle des citoyens et des organismes comme Héritage Montréal à une démarche de planification bénéficiant du temps, de la détermination et des talents nécessaires. Ces conditions seront aussi essentielles au succès durable du réaménagement de l'autoroute Bonaventure, projet pour lequel nous avons déjà souligné notre enthousiasme aux représentants de la Société du Havre.*

*Il reste d'importants points à résoudre pour assurer ce succès et pour éviter de remplacer un obstacle poreux – l'actuelle autoroute surélevée – par d'autres plus conséquents comme pourraient l'être le corridor Dalhousie ou les gratte-ciels en lieu de boulevard urbain. Conscients de l'importance du lien de transport collectif Centre-ville / Rive Sud, nous nous préoccupons de votre « recommandation » de transférer l'ensemble des flux d'autobus sur la rue Dalhousie, le long de l'ensemble patrimonial de la New City Gas Co. Cette recommandation nous apparaît toujours irrecevable et nous apprécions que d'autres scénarios soient étudiés. Nous notons aussi que le projet fera l'objet d'un exercice de l'Office de consultation publique pour en compléter la conception et pour assurer sa réalisation réussie.*

*Souhaitant vous rencontrer sous peu pour examiner les collaborations possibles, nous vous transmettons, madame la Présidente, nos salutations urbaines les plus distinguées.*

*Le directeur des politiques,*

*Dinu Bumbaru*

*c.c. M. Gérald Tremblay, Maire de Montréal  
Mme Marie Lessard, présidente du Conseil du patrimoine de Montréal  
M. Joël Gauthier, président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport*

## **Annexe C.**

Projet de développement de Griffintown - Projet de principes directeurs (ébauche pour discussion – 9 octobre 2007)

*Héritage Montréal a pour mission d'encourager la protection et la mise en valeur du patrimoine des collectivités de la métropole. Nous réalisons cette mission en œuvrant à la connaissance, la reconnaissance, au bon usage et à l'enrichissement du patrimoine dans une perspective de développement durable qui tient compte de l'intérêt collectif, des dimensions historiques et culturelles et de la participation des citoyens aux choix affectant la qualité de la ville.*

*Héritage Montréal considère que Montréal et ses quartiers se distinguent par leur patrimoine bâti et par leur paysage urbain. Cela résulte de l'apport collectif des générations successives de bâtisseurs privés, publics ou institutionnels. La revitalisation ou la transformation de la ville est aussi le fruit d'un tel processus diversifié.*

*Héritage Montréal croit que la conservation, le bon usage et l'enrichissement du patrimoine montréalais vont de pair avec des processus qui assurent l'élaboration et la réalisation de projets fondés sur les principes de pertinence, d'innovation, d'adaptation aux réalités urbaines et d'exemplarité en matière de développement urbain, d'architecture et de gestion.*

### **Développement de Griffintown**

*Depuis plus de 35 ans, Héritage Montréal œuvre au maintien du patrimoine et de l'identité des quartiers montréalais. Le patrimoine du Canal de Lachine – un lieu historique national – et de ses quartiers industriels et ouvriers limitrophes possède une grande valeur. À Griffintown, elle s'exprime dans le cadastre, le tracé et le nom des rues, les constructions, les grands arbres, autant que dans les usages traditionnels, les sites archéologiques connus ou à découvrir et les vues (vers l'eau, la ville, la montagne ou des repères monumentaux comme les silos ou autres éléments du panorama industriels).*

*Cependant, plusieurs endroits sont négligés ou déstructurés et certains complexes industriels patrimoniaux, comme l'ancienne brasserie Dow, posent d'importants défis de reconversion. Héritage Montréal reconnaît donc, comme le Plan d'urbanisme, le potentiel réel du secteur pour une intervention immobilière contemporaine qui tiennent compte du patrimoine urbain, de la capacité limite du site et de son environnement urbain.*

*Informé d'un projet par la société Devimco pour le secteur délimité par les rues du Séminaire, Ottawa, Ann et le bassin Peel du Canal de Lachine, Héritage Montréal a préparé la présente note qui exprime certains principes directeurs pour un tel développement, prenant pour base les principes endossés par notre Assemblée générale. Nous espérons ainsi contribuer à l'établissement d'un dialogue qui aidera à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un projet exemplaire dans l'atteinte des objectifs d'excellence et d'innovation en urbanisme et développement durable que recherchent l'ensemble des intervenants.*

- 1. Identifier, conserver et revitaliser le patrimoine du secteur dans la diversité de ses expressions afin de tirer partie de son caractère identitaire (cadastre, trame de rues, toponymie, ensembles, bâtiments, ouvrages de génie civil, vues, archéologie).*
- 2. Élaborer un concept d'aménagement qui permette d'intensifier et de densifier le secteur en préservant son caractère par la diversité du bâti (architecture, matériaux, époques,*

volumétrie), par l'échelle de quartier (proximité, promenabilité, parcours, rues, domaine public) et par la mixité des usages (diversité commerciale, commerce sur rue).

3. Intégrer le projet à son cadre urbain élargi en termes d'aménagement, d'impact visuel, de parcours et de déplacements en tenant compte des autres secteurs d'intérêt ou en revitalisation tel que l'axe Peel, le Vieux-Montréal/Cité du Multimédia, Pointe Saint-Charles, projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure ou du site Postes Canada, et le secteur du marché Atwater.

Ce projet soulève des questions de nature fondamentale sur le choix d'un modèle de revitalisation et de développement pour un quartier ancien de grand intérêt dont les limites de sa capacité d'accueil, eu égard à ses dimensions patrimoniales et urbaines, doivent être reconnues. Il met également en lumière la complexité de parcours d'un tel projet dans l'état actuel de la gouvernance à Montréal en matière d'aménagement, d'urbanisme et de patrimoine.

Tout en reconnaissant l'existence et la pertinence de processus publics et statutaires de consultation pour un développement urbain d'une telle envergure, Héritage Montréal est disposé à collaborer avec les promoteurs, leurs professionnels et les instances municipales pour la mise en œuvre de ces principes directeurs dans le cadre du projet et ce, dans le court comme dans le long terme.

Héritage Montréal, le 9 octobre 2007

## **Annexe D.**

Meilleurs vœux pour un développement urbain de qualité en 2010

Texte publié dans Le Devoir le 30 décembre 2009

*En cette fin 2009, il est difficile de passer à côté d'immenses sujets comme l'économie ou la conférence de Copenhague sur le climat. De ces événements planétaires se dégage une perception de vulnérabilité ou de cynisme face à un marchandage entre intérêts politiques qui correspond de moins en moins au besoin d'engagement authentique et de véritables solutions au service du bien commun. Il en va de même à l'échelle de Montréal et de ses quartiers où l'on recherche aussi un nouvel équilibre SAVOIR / DEVOIR / POUVOIR pour un modèle de développement responsable envers la prochaine génération et satisfaisant pour la société actuelle. Notre défi commun est de protéger autant que d'enrichir notre patrimoine en poursuivant l'aventure des bâtisseurs de villes comme Montréal. Ce défi est lancé aux autorités comme aux entreprises, organismes et citoyens.*

*À Montréal, 2010 sera une année propice à relever ce défi. Né comme d'autres associations à une époque où le développement urbain reposait sur les infrastructures lourdes et sur la démolition massive du centre-ville et des quartiers, Héritage Montréal aura 35 ans. Adopté en 2004, le Plan d'urbanisme de Montréal devra être mis à jour avec le rétablissement d'un Service d'urbanisme qu'on souhaite compétent et autonome pour bien éclairer et appliquer les décisions. 2010 marquera aussi le 5<sup>e</sup> anniversaire de la politique du patrimoine de la Ville de Montréal, une première parmi les grandes métropoles, et du classement du mont Royal par le gouvernement du Québec, acte remarquable dont on s'attend qu'il amène une protection crédible au-dessus des marchandages ordinaires.*

*Héritage Montréal transmet donc ses meilleurs vœux pour qu'en 2010, on cherche, on trouve et on réalise les actions nécessaires pour amener un modèle de développement urbain dont on sera collectivement les actionnaires et les fiduciaires.*

- Au gouvernement fédéral, nous souhaitons qu'il aide les propriétaires de bâtiments patrimoniaux par la fiscalité incitative dont il n'a jamais réalisé la promesse. Qu'il se fasse le promoteur d'une reconnaissance internationale de la valeur universelle de l'ensemble patrimonial de Montréal. Qu'il assume dignement son héritage en restaurant la maison de Sir Louis-Hippolyte Lafontaine, témoin abandonné des émeutes de 1849 associées à l'avènement du gouvernement responsable au Canada.*
- Au gouvernement du Québec, nous souhaitons d'exercer sa compétence de protecteur du patrimoine comme l'y engage sa Loi sur le développement durable. Qu'il cesse de reporter ses promesses de moderniser ses lois et de les appliquer et fasse de la mise en valeur du patrimoine historique et culturel dont les paysages, une assise identitaire du développement du territoire et des communautés. Nous lui souhaitons aussi de mieux reconnaître la réalité montréalaise. Qu'il libère la métropole du conflit d'intérêt permanent que lui impose une fiscalité dominée par l'immobilier. Qu'il délivre ses élus de la tentation constante de négliger les consultations et déroger à leurs règles d'urbanisme pour accorder à des promoteurs privés ou institutionnels, des privilèges injustifiés au plan de l'intérêt collectif ou de l'exigence de qualité.*
- À la Ville de Montréal, nous souhaitons de consacrer 2010 à rétablir son lien de confiance avec la population et sa cohérence, conditions essentielles au progrès de la métropole. Après avoir encouragé et promu sans discernement des projets immobiliers dérogatoires ou médiocres sous prétexte de lutter contre l'immobilisme ou la crise économique, Montréal et ses arrondissements ont maintenant le devoir de faire respecter de véritables principes*



*d'aménagement et de mise en valeur du patrimoine et du territoire. Qu'ils s'engagent aussi à respecter les consultations*

*Héritage Montréal souhaite aussi aux Montréalais de prendre le temps de découvrir et de connaître Montréal, ses quartiers, son patrimoine pour mieux apprécier l'aventure des bâtisseurs de la métropole et les défis de sa revitalisation et de son progrès à quelques années de son 375<sup>e</sup> anniversaire en 2017. Nous les encourageons aussi à s'engager activement. Que leurs gestes personnels – repeindre ses escaliers, aider une association, participer à une consultation publique – continuent de garder à Montréal et à ses quartiers leur personnalité unique. Que leurs valeurs s'expriment pour contribuer à définir une vision montréalaise du développement urbain fondée sur l'identité urbaine, la dimension humaine et l'innovation, éléments qui font tant défaut à d'autres agglomérations qui n'existent que par la magie abstraite des statistiques ou des clichés,*

*En 2010, on ne pourra plaider l'ignorance. Le savoir sera au rendez-vous. Souhaitons que le sens du devoir y soit. On pourra ainsi s'engager sur la voie d'un développement urbain de qualité grâce à des projets pertinents, conçus avec créativité en tenant compte du contexte et du patrimoine suivant des démarches exemplaires, et dont l'architecture comme le bénéfice urbain dureront longtemps.*

*Joyeuses fêtes et meilleurs vœux!*

*Robert Turgeon, Président du Conseil d'administration  
Dinu Bumbaru, Directeur des politiques  
Héritage Montréal*

*Montréal, le 24 décembre 2009*

---