

**Allocution de madame Isabelle Hudon  
Présidente du conseil d'administration de la Société du Havre de Montréal  
Devant la Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal**

**LE QUARTIER BONAVENTURE : UN PROJET GAGNANT  
Le jeudi 14 janvier 2010**

Mme la Présidente de la chambre,  
Président sortant et membre du conseil,  
Élus,  
Membres du conseil de la STM,  
Mesdames, Messieurs, bonjour,

Merci de m'avoir invitée dans le Sud-Ouest et de me donner l'occasion de vous parler du grand projet de la Société du Havre de Montréal, soit le début du réaménagement de l'autoroute Bonaventure et la création du Quartier Bonaventure.

Comme vous le savez, la phase 1 du démantèlement de l'autoroute Bonaventure, qui va de la rue Brennan à la rue Saint-Jacques, fait présentement l'objet d'une consultation publique devant l'Office de consultation publique de Montréal.

Votre invitation à vous parler ce midi m'est parvenue et je l'ai acceptée à un temps où l'office avait annoncé que la dernière séance d'audiences était prévue le 12 janvier. Alors, ce n'est pas par manque de respect au processus en cours, mais bien en raison d'un fort intérêt sur le sujet qui m'anime que je suis devant vous avant la fin des audiences.

La tribune, donc, que vous m'offrez aujourd'hui, me permet d'apporter des éclaircissements sur certaines parties du projet qui sont actuellement discutées.

Mais laissez-moi d'abord vous parler du bien-fondé de la création du Quartier Bonaventure.

Qu'il s'agisse de la fin du 19<sup>e</sup> siècle, ou du début du 21<sup>e</sup>, les quartiers riverains du canal Lachine, du Vieux-Port jusqu'à Verdun, ont conservé leur atout central : à savoir de forts bassins de population à proximité du centre-ville et des grands corridors de transport.

Hélas, tous ces quartiers, comme vous le savez bien, ont connu leur part de difficultés économiques depuis 40 ans. Que s'est-il passé? Plusieurs facteurs économiques et démographiques sont en cause, certes, mais il y a un qui

ressort, en particulier dans la portion est de l'arrondissement du Sud-Ouest, la plus proche du centre-ville.

Et ce facteur, c'est la grande cicatrice de l'autoroute Bonaventure. Ce projet, porté par l'enthousiasme de l'Expo 67 et emporté par la fièvre des autoroutes, est venu déstructurer une demi-douzaine de quartiers.

En banlieue et dans les villes de plus petite taille et de plus faible densité, les grands axes routiers et ferroviaires sont comme des artères, qui alimentent et structurent le développement plutôt que de l'entraver.

Dans les quartiers historiques de Montréal, par contre, les choix du passé et les tendances de déplacement à l'échelle métropolitaine ont fait de ces grands axes des cicatrices urbaines. On l'a vu dans l'Est, le long de la rue Notre-Dame, ou dans le Vieux-Montréal, longtemps isolé du Centre-ville par l'autoroute Ville-Marie. De telles défigurations finissent par isoler et appauvrir des quartiers dont le génie résidait dans un environnement agréable aux familles, aux piétons et aux espaces marchands.

Le Quartier Bonaventure, c'est comme le Quartier International, la cour de triage d'Outremont, ou bien d'autres projets inspirants sur le territoire de la Ville de Montréal. C'est une forme de chirurgie de reconstruction, qui permet au corps urbain de retrouver toutes ses fonctions après une blessure.

Là où il existe un véritable no man's land, nous allons créer un nouveau quartier animé et habité, le Quartier Bonaventure. Là où il n'existe que des piliers de béton qui ne mettent rien d'autre en valeur que la rouille et les graffitis, nous redonnerons à Montréal une entrée de ville belle et prestigieuse.

Avant d'aller plus loin, les images valent beaucoup de mots, voici une présentation vidéo de notre projet.

*(présentation de la vidéo)*

Comme vous venez de le constater, le projet du Quartier Bonaventure permettra enfin de retisser les liens est-ouest et nord-sud qui réunissaient jadis les quartiers historiques environnants, prélude à leur redéveloppement. Le projet permettra d'améliorer l'accessibilité au canal de Lachine, aux pôles récréotouristiques ainsi qu'au Montréal souterrain et son réseau piétonnier impressionnant.

Du point de vue des résidents, actuels et futurs, le projet fera faire un bond de géant à la qualité des espaces publics et la sécurité des déplacements à pied ou à vélo.

Sur le plan de l'aménagement urbain, le Quartier Bonaventure est une pièce maîtresse de la transformation du havre de Montréal.

Tous les efforts louables et importants des deux dernières décennies - dont la mise en valeur du Vieux-Montréal, du Vieux-Port, du parc Jean-Drapeau, la réhabilitation du canal de Lachine, l'avènement de la Cité Multimédia et du Quartier international, l'agrandissement du Palais des Congrès – tous ces projets trouveront leur aboutissement, et concrétiseront les synergies espérées, dans la réalisation du Quartier Bonaventure.

Le projet du Quartier Bonaventure est un projet gagnant pour l'environnement et les riverains. En ouvrant la voie, littéralement, au retissage de quartiers enclavés au potentiel sous-employé, il permettra l'ajout sur un territoire urbain fort bien desservi en transport collectif de milliers de nouveaux résidents. De nouveaux résidents qui, autrement nous le savons, auraient fait le choix de la lointaine banlieue, passant le plus clair de leur temps seuls dans leur voiture.

Ne l'oublions pas, le Quartier Bonaventure, c'est une bataille gagnée contre l'étalement urbain.

En second lieu, le Quartier Bonaventure continuera de jouer son rôle de carrefour des déplacements métropolitains, mais ces déplacements se feront, plus que jamais, en transport collectif. Grâce à la nouvelle géométrie et à l'aménagement du corridor Dalhousie réservé aux autobus en provenance de la Rive-Sud, nous pourrions préserver la fluidité des accès au centre-ville et à l'autoroute Ville-Marie, tout en réduisant d'environ 20% les débits automobiles.

Nous y parviendrons grâce à un gain net de 3 800 déplacements quotidiens en transport en commun. Comment ? En diminuant encore la durée des déplacements en autobus pour les travailleurs et les étudiants de la Rive-Sud. Les changements apportés et le corridor réservé permettront d'utiliser des autobus à plus grande capacité, comme les autobus articulés, et de conférer aux transports collectifs un avantage net sur l'automobile mesuré en minutes par trajet. Voilà la clé.

Le corridor diminuera les bouchons, et les travailleurs de la Rive-Sud seront gagnants, puisqu'ils éviteront les retards et les autobus bondés. Mine de rien, cinq minutes de retard représentent 2 M\$ par année de coûts d'exploitation supplémentaires pour le Réseau de transport de Longueuil.

Mieux encore, le projet Bonaventure est conçu de manière à préserver l'avenir. Les corridors prévus pour le train léger sur rail sur le pont Champlain et le tracé du tramway du Vieux-Montréal vont demeurer libres. Comme vous le savez sans doute, le financement pour ces deux projets n'est pas encore attaché, mais les tracés sont protégés. D'ici là, nous continuerons à circuler.

On a fait nos devoirs, pour fins d'étude, nous avons retenu sept options de tracé pour les autobus de la Rive-Sud et de Montréal, et leurs quelques 50 000 passagers quotidiens. Le corridor Dalhousie est le seul à avoir réussi les tests.

Donc, le tracé Dalhousie, une fois complétée jusqu'à la rue Saint-Maurice, est l'unique solution structurante et gagnante pour assurer le transfert modal vers l'autobus, d'une clientèle non négligeable qui vient travailler, étudier, se divertir et dépenser au centre-ville. Cette rue, située le long du viaduc du Canadien National, n'a aucune adresse civique fonctionnelle contrairement à Peel.

La solution retenue est celle qui a le moins d'impacts pour les citoyens du secteur. Si nous voulons que des projets structurants et porteurs se réalisent à Montréal, nous devons penser à l'intérêt commun, en considérant les solutions gagnantes.

Par ailleurs, le Quartier Bonaventure sera, j'en suis convaincue, un succès énorme du côté des transports actifs. On y trouvera tout ce qui manque aux cyclistes : des stations BIXI, des stands à vélo, sans parler de nouvelles pistes cyclables que personne ne craindra d'emprunter à la tombée du jour.

Il s'agira d'un quartier que les piétons vont adorer. Des places publiques, de vastes trottoirs, des rues piétonnes et des intersections reconfigurées rendront les déplacements agréables et sécuritaires.

Quartier Bonaventure sera le premier projet à intégrer de façon marquée l'art public. La fin de la voie rapide et le début de l'artère urbaine seront signifiés par une oeuvre d'art signalétique et monumentale. Le plan prévoit également une répartition des interventions en divers lieux à l'intérieur de l'ensemble du Quartier. L'art public sera un outil précieux pour mettre en valeur ce nouveau quartier montréalais.

La Société du Havre de Montréal recommande aussi de développer, avec les arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest, un Plan de foresterie urbaine afin de verdir le quartier.

Les toits verts dans l'axe central, les arbres et les parcs urbains ramèneront la verdure dans un quartier mieux connu pour le béton, le bitume et les stationnements à ciel ouvert.

C'est non seulement un projet qui sera bon pour l'environnement, c'est un projet qui donnera naissance à un plus bel environnement, visuel comme sonore, pour tous.

Les retombées

Soyons lucides : l'autoroute Bonaventure demeure un obstacle au redéveloppement de deux quartiers situés à deux pas du centre-ville, soit Griffintown et le Faubourg des Récollets.

Nous avons deux choix : le statu quo et la Ville de Montréal doit dépenser 160 millions dans le béton de l'Expo 67 pendant les 40 prochaines années ou investir 140 millions pour redévelopper tout le secteur.

Le potentiel du projet est immense, puisque pas moins de 2 800 unités d'habitation, incluant des logements abordables, sont envisageables dans ce secteur, sans compter l'effet d'entraînement sur le développement des abords du canal de Lachine, déjà un moteur du développement résidentiel à Montréal. Or, 2 800 unités, c'est près l'équivalent d'une petite ville de banlieue des couronnes éloignées, mais avec une offre de transport collectif sans pareil et des infrastructures urbaines déjà construites.

La part du lion des investissements privés se retrouvera de part et d'autre de la nouvelle entrée sur le centre-ville, dans le Faubourg des Récollets et le quartier Griffintown, répartis entre les arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie.

La transformation de l'axe Bonaventure permettra la mise en valeur de terrains vacants ou sous-exploités dans tout ce périmètre.

À titre de membres de la communauté des affaires, vous serez heureux de savoir que c'est plus d'un milliard et demi d'investissements privés qui seront générés par le projet, en excluant les centaines de millions du nouveau projet Griffintown, ainsi que d'éventuelles expansions des projets comme l'ÉTS. L'effet domino du côté du sud-ouest est assuré...

Pour chaque dollar public investi, l'entreprise privée investira six fois plus. C'est deux fois mieux que le projet Waterfront à Toronto ou encore la revitalisation du Vieux-Port de Montréal.

Également, on parle ici d'une création d'emplois équivalente à 23 000 personnes/années durant les travaux. Par la suite, on peut prévoir 5 000 emplois permanents par année dans le secteur à terme en raison du développement résidentiel et commercial.

Et pour les élus présents et intéressés, sachez que c'est un bon coup pour la Ville – considérons seulement les revenus associés à la reconversion des terrains dont la ville est propriétaire. Près de 30 000 mètres carrés sont présentement propriété de la Ville dans l'axe de l'Autoroute Bonaventure. Il s'agit de mètres carrés qui doivent être entretenus, qui ne rapportent rien, qui défigurent trois quartiers, et qui se retrouvent dans cette situation uniquement en raison de l'autoroute.

La vente de ces terrains à des promoteurs privés, les taxes de bienvenue et les permis, qui accompagneront le développement, rapporteront pas moins de 32 millions de dollars à la Ville, sans compter l'attrait que ce redéveloppement aura auprès d'investisseurs et développeurs d'ici et d'ailleurs.

Moins d'autos, moins de dépenses pour les sociétés de transport, moins de détours, moins de dépenses inutiles pour la Ville et moins d'obstacles au développement résidentiel...

Plus de familles, plus de vélos, plus d'éclairage et de sécurité, plus de verdure, plus de services de proximité et de potentiel touristique, plus de revenus pour la Ville et les arrondissements, plus d'opportunités d'emploi et de logements abordables pour les résidents du Sud-Ouest et de Ville-Marie.

J'ai beau chercher, je n'arrive pas à trouver de désavantages à ce projet dans une perspective à long terme. Il ne s'agit pas que de redonner à des quartiers la qualité de vie et le dynamisme qu'ils ont déjà eu. Ce qui est proposé c'est ni plus ni moins qu'un pontage réussi pour redonner la vitalité au cœur vibrant de la métropole.

En conclusion, le projet du Quartier Bonaventure c'est...

...une importante phase de la reconquête de ses propres rives par les Montréalais ;

... une entrée prestigieuse et une vitrine sur le Montréal de demain, à nulle part son pareil dans la région métropolitaine

... qui permettra d'attirer dans le Sud-Ouest des familles, des revenus et de l'activité commerciale, une activité qui fait défaut et qui alimente depuis 40 ans un sous-emploi dans plusieurs quartiers de cette partie de la Ville.

J'ai vu l'effet du retissage urbain dans la cour du voisin. Je veux parler du Quartier International de Montréal, des liens qu'il a recréés entre le Vieux-Montréal et le Centre-ville, et de ses effets sur le développement le long de la rue McGill et ailleurs.

Avec votre appui et votre enthousiasme, ce projet verra le jour, et avec lui, un meilleur développement de Montréal et du Sud-Ouest.

Nous ne pouvons passer à côté d'une aussi belle opportunité pour notre avenir.

Mes chers amis, un projet comme celui du Quartier Bonaventure, j'en veux un dans ma ville !

Je vous remercie de votre attention.