

# Préparer l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure

*Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal dans le cadre de la consultation sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure*

*26 septembre 2019*

# Table des matières

**Préambule.....3**

**Contexte .....3**

**Introduction.....4**

**1. Reconnaître les forces naturelles du secteur.....5**

**2. Contribuer à l'émergence d'une identité forte .....6**

**3. Désenclaver le secteur .....8**

**Conclusion .....11**

**Synthèse des recommandations ..... 12**

# Préambule

Forte d'un réseau de plus de 7 500 membres, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) agit sur deux fronts : porter la voix du milieu des affaires montréalais et offrir des services spécialisés aux entreprises et à leurs représentants. Toujours au fait de l'actualité, elle intervient dans des dossiers déterminants pour la prospérité des entreprises et de la métropole. Avec l'appui de ses experts Acclr, la CCMM vise à accélérer la création et la croissance des entreprises de toutes tailles, ici et à l'international.

## Contexte

Montréal connaît depuis quelques années un dynamisme économique remarquable. Le taux de chômage de la région métropolitaine se situe à 5,5 %<sup>1</sup>, le plus bas depuis plusieurs décennies. La croissance réelle de son PIB de 3,6 % entre 2018 et 2019 la place au sommet des métropoles canadiennes. Le marché immobilier est vigoureux et plusieurs projets d'investissements majeurs sont en cours. Cette renaissance économique a pour effet de stimuler une réflexion sur les gestes à poser pour restructurer de grands secteurs de la métropole qui recèlent un fort potentiel de redéveloppement économique et social.

La Chambre participe activement à ces réflexions. Elle est récemment intervenue lors des consultations de l'Office de consultation publique de Montréal (OPCM) sur le secteur des Faubourgs ainsi que lors des audiences de la Ville de Montréal portant sur le projet Royalmount. À l'instar du secteur Bridge-Bonaventure, ces consultations ciblaient de vastes secteurs situés en des points stratégiques de la ville. La Chambre a insisté sur l'importance d'orienter une vision en fonction des atouts souvent uniques de ces secteurs. Ces points sont ressortis également lors de la consultation sur le secteur Assomption Sud–Longue-Pointe, un secteur situé à proximité immédiate du port de Montréal, un actif absolument essentiel pour l'économie de la métropole et du Québec.

Dans le cas du secteur Bridge-Bonaventure, les enjeux de mixité fonctionnelle, de mobilité et de développement durable sont évidents. Il s'agit d'un secteur à proximité immédiate du centre-ville, où se côtoient établissements industriels et terrains inoccupés ou en phase de reconversion. Ce secteur bénéficie d'un accès direct aux infrastructures de transport routier supérieur et ferroviaire, mais demeure toutefois enclavé en ce qui a trait à la trame urbaine. Il est également situé relativement loin d'infrastructures existantes de transport en commun. Ce secteur connaît par ailleurs des périodes quotidiennes de forte congestion.

Compte tenu de sa localisation stratégique et du fait qu'on pourrait y retrouver bientôt une station du projet phare de transport en commun dans la métropole, le Réseau express métropolitain (REM), il est naturel d'examiner comment faire évoluer le secteur en y maintenant, dans la mesure du possible, les activités industrielles qui s'y trouvent déjà. Un des défis à relever est d'en arriver à créer un cadre de développement cohérent sur l'ensemble de ce territoire à la trame urbaine morcelée.

La requalification du secteur Bridge-Bonaventure présente l'occasion de renforcer les caractéristiques structurantes de ce secteur à la fois central et névralgique et d'y créer des conditions optimales pour favoriser une mixité fonctionnelle, tout en implantant une solution définitive à l'enclavement qui l'étouffe.

---

<sup>1</sup> Données désaisonnalisées de la région métropolitaine de recensement, 2<sup>e</sup> trimestre 2019.

# Introduction

Le secteur porté à l'étude par l'OCPM est atypique. Outre le fait qu'il chevauche deux arrondissements, il est constitué de sous-secteurs éclectiques qui ne forment pas un ensemble cohérent. Le bassin Wellington, le bassin Peel, la Pointe-du-Moulin, le quai Bickerdike, la Cité-du-Havre et le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles ont surtout en commun d'être traversés par l'autoroute Bonaventure, véritable colonne vertébrale du territoire de 2,3 km<sup>2</sup>.

Ce lien autoroutier, réalisé dans le cadre de l'Exposition universelle de 1967, avait pour mission initiale de faciliter un transit entre le centre-ville et l'Expo aussi rapidement que possible. Sa présence a alors cimenté la vocation d'une zone historiquement industrielle, tout en contribuant à enclaver et à engorger un territoire prisé situé à un jet de pierre du centre-ville et du Vieux-Port. La situation de Bridge-Bonaventure est paradoxale : si le secteur jouit en théorie d'une connectivité enviable (autoroute, voie ferrée, port), il s'avère en réalité particulièrement enclavé. Étant traversé par les voies d'accès menant à deux liens majeurs entre la ville et sa banlieue, le pont Victoria et le pont Champlain, on y observe quotidiennement des situations de congestion et d'engorgement routiers.

Au lendemain des consultations menées par l'OCPM sur le secteur des Faubourgs, il convient d'établir certains parallèles avec Bridge-Bonaventure. Les deux zones constituent des points d'entrée sur la ville et représentent également le début du centre-ville. Les deux secteurs englobent par ailleurs les derniers terrains de grande superficie à proximité du centre-ville. À l'est, le secteur des Faubourgs est caractérisé par les vastes lots en voie de requalification (Radio-Canada, Molson et le secteur Jacques-Cartier/de Lorimier), tandis qu'au sud-ouest, le secteur Bridge-Bonaventure compte sur des terrains vacants, principalement les propriétés de la Société immobilière du Canada.

Une différence majeure distingue cependant le secteur Bridge-Bonaventure de celui des Faubourgs : la présence d'un cœur industriel fonctionnant en symbiose avec les axes autoroutiers, ferroviaires et maritimes. Malgré le nombre de terrains inoccupés, l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure ne doit pas être envisagé comme on le ferait pour un terrain en friche. De nombreuses entreprises y sont solidement ancrées et plusieurs d'entre elles constituent ce qu'il est possible d'appeler une base d'activité industrielle patrimoniale – dans ce cas-ci principalement axée sur le secteur agroalimentaire.

De même, sa proximité avec le centre-ville le rendrait normalement attractif pour le développement immobilier, mais de vastes superficies sont en réalité hautement contaminées, limitant les affectations résidentielles. Autre paradoxe : le riche patrimoine industriel qu'on y trouve est relativement méconnu, car il n'est pas suffisamment mis en valeur. Enfin, le site comporte un fort potentiel récréatif et touristique, largement inexploité. Ces atouts figuraient d'ailleurs au cœur de la démarche de la Société du Havre de Montréal pour revitaliser le secteur. Malheureusement, cette expérience n'a pas permis les déblocages espérés et la Société a été dissoute en 2013. Aucune instance locale n'a pris le relais par la suite, ce qui peut amener un défi de collaboration entre parties prenantes.

La requalification du secteur Bridge-Bonaventure présente donc à l'évidence des défis considérables. Heureusement, le contexte économique actuel ouvre le champ des possibles. Alors que la cadence des mises en chantier bat son plein, les investissements privés sont au rendez-vous. Plusieurs projets d'importance sont en cours de planification dans le secteur. La phase un du rabaissement de l'autoroute Bonaventure est achevée. Les résultats d'un appel de projets pour mettre en valeur les terrains de la Pointe-du-Moulin seront bientôt officiellement dévoilés et nous connaissons sous peu la teneur du projet qui y verra le jour.

En parallèle, Bridge-Bonaventure pourrait voir une station du REM s'implanter près du bassin Peel. Le site est également privilégié pour y construire un stade pouvant accueillir une éventuelle équipe de la Ligue majeure de baseball. Ce projet vient de franchir une étape importante, puisque la Ligue a décidé d'envisager à court terme le partage des matchs d'une équipe entre Montréal et la région de Tampa Bay.

# 1. Reconnaître les forces naturelles du secteur

La géographie du secteur Bridge-Bonaventure a été façonnée en fonction d'usages industriels et logistiques, avec pour résultat que les industries et activités en place aujourd'hui sont fortement dépendantes des infrastructures de transport. Soulignons que le port de Montréal dessert à lui seul un bassin de 40 millions de consommateurs en une journée de camionnage et de 70 millions de consommateurs en moins de deux jours de train. Depuis dix ans, la quantité de marchandises en vrac et diverses transitant par le port a augmenté de plus de 10 millions de tonnes métriques, passant de près de 28 millions de tonnes à tout près de 39 millions entre 2008 et 2018. Le quai Bickerdike, situé entre la Pointe-du-Moulin et la Cité-du-Havre, représente un maillon important d'une chaîne logistique complexe où circulent 600 000 tonnes de marchandises par an.

L'entrée en vigueur de l'Accord économique et commercial global (AECG) entre l'Union européenne et le Canada laisse entrevoir une hausse de l'achalandage des activités du port. Il ne fait pas de doute que tout le développement du secteur devra tenir compte de la nécessité de maintenir les activités de transport et de logistique, en particulier le lien vital qu'est la voie ferrée du Canadien National (CN). Cette voie ferrée permet depuis le milieu du 19<sup>e</sup> siècle de relier le port et l'Amérique du Nord dans son ensemble. Le CN possède des installations de triage à l'ouest de la zone. Dans leur ensemble, les installations du CN constituent des actifs stratégiques pour les activités commerciales non seulement du secteur, mais également de l'ensemble de la chaîne logistique essentielle à l'économie de la métropole.

L'autoroute Bonaventure est elle aussi un élément stratégique important pour la chaîne logistique du Grand Montréal. Elle assure un lien avec les marchandises qui transitent par le port de Montréal, en plus de border le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles. L'autoroute a fait l'objet d'investissements majeurs dans les dernières années, notamment pour la réfection de sa partie surélevée, et pour la transformation d'un tronçon de plus de 850 mètres en boulevard urbain entre 2011 et 2016. Ces derniers travaux ont nécessité des investissements de plus de 140 millions de dollars.

Les infrastructures routières et ferroviaires sont absolument essentielles à la mobilité des marchandises, bien qu'elles contribuent à l'enclavement du secteur. À moyen terme, le projet du REM apporte un élément de solution. Le système de train léger sur rail modifiera substantiellement l'accessibilité du secteur en le reliant à la gare Centrale en deux minutes et, dans l'autre direction, à la Rive-Sud en quelques minutes.

## Bâtir un projet TOD

L'arrivée du REM permet d'envisager la mise en œuvre d'une stratégie de densification de type TOD (*transit-oriented development*). Cette approche, au cœur du Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire (PMAD), vise à déployer des quartiers mixtes et denses à proximité immédiate des stations des réseaux de transport collectif. Ces TOD ont pour effet de minimiser l'étalement urbain et de maximiser les déplacements à pied, en transport actif et en transport en commun. Ils encouragent la mixité fonctionnelle par l'inclusion de commerces, de bureaux, d'entreprises culturelles et d'espaces verts.

Le résultat est un lieu de vie, de travail et de loisir qui, dans le cas de secteurs en requalification comme celui de Bridge-Bonaventure, peut donner un second souffle à tout un quartier. Lorsqu'en plus, un nouveau système de transport vient connecter le secteur au reste du territoire, comme promet de le faire le REM, il s'agit alors d'un véritable moyen de retenir les résidents et travailleurs et d'en attirer de nouveaux.

Dans le cas de Bridge-Bonaventure, une approche TOD permettrait d'accroître l'offre résidentielle du secteur, tout en minimisant les écueils que sont la congestion et la cohabitation d'usages résidentiels et industriels. En ciblant le secteur à proximité de la station du REM prévue aux environs du bassin Peel, un nouveau quartier TOD permettrait à des milliers de résidents de se rendre au travail sans voiture, réduisant du même coup congestion et émissions de gaz à effet de serre. De plus, le nouveau quartier pourrait s'intégrer sans heurt au reste du secteur, en assurant un équilibre entre une densité élevée et une intégration harmonieuse aux sous-secteurs adjacents moins densément peuplés.

De plus, un développement selon une approche TOD pourrait bénéficier de la proximité des établissements universitaires en vue de la création d'une véritable zone d'innovation. En plus de l'École de technologie supérieure, située à proximité, le REM permettra de mieux connecter Bridge-Bonaventure aux autres établissements universitaires du centre-ville de Montréal. Le bouillonnement économique, culturel et scientifique que connaît le centre-ville pourrait ainsi s'étendre plus facilement à ce secteur adjacent.

Un meilleur accès aux établissements universitaires signifie que le développement du secteur Bridge-Bonaventure permettrait d'y attirer des entreprises de la nouvelle économie, plus verte et innovante. Ces nouvelles entreprises, tout comme celles déjà présentes dans le secteur, bénéficieraient directement d'un meilleur maillage avec les établissements universitaires, le centre-ville et les bassins de main-d'œuvre importants dans les quartiers environnants (notamment grâce à la renaissance résidentielle de Griffintown). Inversement, les étudiants, chercheurs et travailleurs des secteurs technologiques seront davantage incités à s'approprier ce secteur de la ville pour y déployer leurs activités.

Au mois d'octobre 2019, l'emplacement final de la station du REM n'avait toujours pas été déterminé. La Ville de Montréal et CDPQ Infra ont ciblé Griffintown, évoquant la possibilité d'une deuxième station dans le secteur Bridge-Bonaventure « si la demande le justifie<sup>2</sup> ». La Chambre estime qu'une station située au sud du bassin Peel représenterait un catalyseur important du développement économique, ouvrant la porte à un aménagement durable à échelle humaine. Dans un horizon rapproché, il sera primordial de relier par des systèmes de passerelles piétonnes les terrains enclavés au sud du bassin Peel avec une éventuelle station dans Griffintown.

**Recommandation n° 1 : Développer le secteur des bassins Peel et Wellington dans une approche TOD, en priorisant :**

- 1. la mixité des fonctions résidentielle et commerciale;**
- 2. un équilibre entre une densité élevée à proximité de la station et une intégration harmonieuse avec l'environnement immédiat;**
- 3. des aménagements durables et de qualité favorisant les déplacements à pied;**
- 4. l'intégration d'entreprises technologiques à forte valeur ajoutée;**
- 5. une clientèle mixte (familles, résidents, étudiants, travailleurs).**

## **2. Contribuer à l'émergence d'une identité forte**

Les sous-secteurs à l'étude ont pour trait commun la grande diversité de l'usage du territoire. Les fonctions industrielles côtoient les espaces récréotouristiques, auxquels s'insèrent progressivement des projets résidentiels, des parcs d'entreprises et des infrastructures publiques. Cette caractéristique différencie fondamentalement le secteur Bridge-Bonaventure des quartiers avoisinants. La Chambre estime que le secteur doit rassembler ces forces autour d'une identité aux contours nets, contribuant à attirer et à retenir les visiteurs, les résidents, les institutions et les entreprises souhaitant s'y investir.

L'activité économique du secteur Bridge-Bonaventure repose sur sa base patrimoniale. Porte d'entrée du canal de Lachine, le bassin Peel s'intègre dans ce que l'on célèbre comme le berceau industriel du Canada. Or, contrairement aux moulins, raffineries et manufactures du canal qui ont été reconverties au tournant des années 2000, plusieurs entreprises du secteur Bridge-Bonaventure y maintiennent leurs activités et y investissent. Ce « patrimoine vivant » assure la pérennité d'activités économiques liées à la raison d'être du territoire, comme Canada Maltage ou la minoterie ADM, opérant sous l'emblématique enseigne Farine Five Roses.

---

<sup>2</sup> André DUBUC, *REM : la station Bassin Peel sera dans Griffintown*, La Presse, 2 octobre 2019, <https://www.lapresse.ca/affaires/2019/10/01/01-5243672-rem-la-station-bassin-peel-sera-dans-griffintown.php>

On recense également un petit regroupement d'artisans et de métiers traditionnels : un tailleur de pierre, un atelier de verre (Espace Verre) et des forgerons (Forges de Montréal) forment une concentration d'activités atypiques qu'on ne trouve nulle part ailleurs dans la région métropolitaine.

Contrairement à l'est du centre-ville, où le quartier disparu du « Faubourg à m'lasse » a survécu dans l'imaginaire collectif, le « Village-aux-Oies », dont les habitants furent expropriés à l'aube de l'Expo 67, a laissé peu de traces dans l'héritage du secteur Bridge-Bonaventure. Le Monument commémoratif irlandais (Black Rock), célébrant la mémoire des immigrants irlandais morts de la « fièvre des navires » au 19<sup>e</sup> siècle, gagnerait également à être mis en valeur et connu d'une plus grande proportion de Montréalais. La Cité-du-Havre, quant à elle, contient des vestiges méconnus de l'Exposition universelle et de Terre des Hommes, comme la Giboulée, fontaine ayant tristement échappé aux efforts de valorisation du patrimoine de l'Expo 67.

D'autres lieux emblématiques du secteur souffrent d'une faible notoriété et d'un accès difficile. C'est le cas de la vague de surf et de kayak située à l'arrière d'Habitat 67 et fréquentée par les sportifs, ou encore du parc de Dieppe et de ses vues exceptionnelles sur le Vieux-Montréal.

Face à cet enjeu d'attractivité, plusieurs entreprises du secteur ont manifesté ces dernières années leur volonté de contribuer activement à l'embellissement et à la création d'une identité forte pour le secteur. Des projets visant à amener davantage de visiteurs et de résidents ont été proposés, par exemple par la distillerie Sazerac, qui prévoit ajouter un centre de visiteurs à ses installations. À l'heure où certains attraits environnants font l'objet de plans ambitieux, tels que la Pointe-du-Moulin et la conversion du Silo n° 5, plusieurs vestiges du passé moins imposants, mais tout aussi essentiels doivent être inclus dans les efforts de réflexion collective.

Le secteur Bridge-Bonaventure se trouve présentement au seuil d'une phase de son développement où de nouveaux atouts pourraient, si les acteurs du milieu agissent en concertation, venir s'ajouter à ses forces naturelles. Le patrimoine bâti et l'histoire industrielle des lieux peuvent servir de socle à de nouvelles activités qui, en plus de mettre en valeur ce patrimoine, permettraient de connecter les différents sous-secteurs et de les faire gagner en vitalité.

***Recommandation n° 2 : Développer une identité forte pour le secteur au sud des bassins Peel et Wellington inspirée du patrimoine industriel et des métiers traditionnels.***

Toujours dans un esprit de développement respectueux de l'environnement, les entreprises du secteur peuvent être mises à contribution afin de mettre sur pied, par exemple, un trajet piéton et cycliste mieux défini qui connecterait le bassin Peel à la Cité-du-Havre, tout en faisant mieux connaître les points d'intérêt environnants. Pour ce faire, les entreprises du secteur devront pouvoir compter sur la proactivité des instances municipales qui, après avoir récemment consacré plus de 30 millions de dollars à l'île Sainte-Hélène et au parc Jean-Drapeau, reconnaîtront la pertinence de mettre en valeur un parcours patrimonial encore peu fréquenté.

Dans tous les cas, les projets de grande ampleur qui pourraient prendre place dans le secteur dans un futur rapproché amèneront certainement un bassin important de visiteurs. Une fois sur place, ces derniers ne demanderont qu'à explorer les atouts historiques de Bridge-Bonaventure, qui ont le potentiel de s'intégrer harmonieusement aux projets de plus grande ampleur prévus dans le secteur.

***Recommandation n° 3 : Créer un parcours piéton et cycliste convivial, prévoyant des haltes aux sites historiques d'intérêt, connectant le bassin Peel à la Cité-du-Havre.***

**Prévoir la construction d'un stade de baseball**

Outre le nouveau quartier TOD, le secteur pourrait accueillir un autre chantier d'envergure. Depuis le départ des Expos de Montréal, le projet de ramener une équipe de baseball à Montréal est régulièrement remis à l'ordre du jour. Dernièrement, plusieurs éléments ont été réunis pour créer une conjoncture des plus favorables.

Le Groupe de Montréal étudie depuis plusieurs années divers scénarios pour la construction d'un nouveau stade de baseball, prélude à l'arrivée d'une équipe dans la métropole. Le Groupe en est venu à la conclusion que le terrain vacant à proximité des bassins Peel et Wellington était le plus favorable au projet grâce à sa taille et à son emplacement. Les promoteurs du projet misent sur la présence de quartiers résidentiels adjacents, favorisant les déplacements à pied vers un stade susceptible d'accueillir à la fois des événements d'envergure locale et de grands rassemblements. Avec la construction d'une station du REM à proximité, il devient possible de connecter le stade à l'ensemble de la région métropolitaine, grâce aux 67 km du réseau de transport. L'accessibilité du stade étant l'un des facteurs principaux du succès du projet, celui-ci venait de faire un grand bond vers sa concrétisation.

De son côté, la Ligue majeure de baseball a annoncé en juin dernier que Montréal pourrait, d'ici quelques années, partager l'équipe des Rays avec leur ville actuelle, Tampa Bay. Cette forme inédite de partenariat ouvre encore plus grand la porte à l'arrivée prochaine d'une équipe permanente.

La probabilité de plus en plus grande du retour du baseball à Montréal doit donc faire partie de la réflexion. Une nouvelle équipe de la Ligue majeure vient avec un vaste éventail de retombées. Un écosystème entier d'entreprises de services et de divertissements – restaurants, bars, magasins, etc. – voit alors le jour. Le nouveau flux de personnes amène des besoins en termes d'espaces de vie à plus long terme. En bref, le secteur devient une destination et un lieu de vie en soi.

Il importe donc de prendre dès maintenant des décisions adaptées à ce que ce sous-secteur pourra devenir dans les prochaines années. Les environs des bassins Peel et Wellington pourraient ainsi accueillir une zone de développement mixte permettant divers usages et, surtout, favorisant une complémentarité avec l'offre commerciale existante. Sans cela, l'intégration du stade ou d'un nouveau quartier TOD avec l'environnement immédiat fera fausse route. Pour attirer et retenir les Montréalais et les touristes, l'ADN du quartier doit guider son développement.

Il faut donc planifier aujourd'hui en tenant compte des scénarios de demain. Ces scénarios sont variés, mais incluent pour la plupart des projets structurants dont la réalisation est de plus en plus probable. Si la consultation menée actuellement néglige ces développements probables, nous risquons alors de nous retrouver avec des infrastructures, des services et une offre commerciale non adaptés et, surtout, insuffisants.

***Recommandation n° 4 : Planifier le développement du secteur Bridge-Bonaventure et de son offre commerciale en tenant compte des projets d'envergure qui pourraient s'y réaliser au cours des prochaines années.***

### 3. Désenclaver le secteur

Malgré sa proximité avec le centre-ville et le secteur récréotouristique du Vieux-Port, le territoire à l'étude par l'OCPM a connu une évolution bien différente du quartier voisin de Griffintown, incarnation du renouveau résidentiel du cœur de la métropole. À première vue, un observateur s'étonnera de constater que le secteur Bridge-Bonaventure ait résisté aux pressions du développement résidentiel et aux changements de vocation caractérisant les quartiers adjacents. L'une des principales raisons relève de sa géographie.

Les contours des sous-secteurs du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles, de la Cité-du-Havre, des quais et des bassins résultent d'interventions humaines échelonnées sur plus d'un siècle. Le littoral du secteur s'est considérablement déplacé au terme d'un siècle de remblayage de déchets industriels. Trois péninsules s'étirent dans le bassin Alexandra et témoignent d'usages variés : la Pointe-du-Moulin et ses silos à grains abandonnés depuis 1996; le quai Bickerdike, administré par le Port de Montréal; et la Cité-du-Havre, réaménagée dans le cadre de l'Exposition universelle de 1967.



Le secteur Bridge-Bonaventure a été façonné par les besoins d'industries, principalement agroalimentaires, et optimisé en fonction d'usages de transport et de logistique. Il s'agit d'un important point d'entrée pour une quantité substantielle de marchandises. Le terminal Bickerdike joue un rôle pivot dans ces activités, avec les vastes entrepôts qui occupent sa jetée de plus de 300 000 m<sup>2</sup>. Le terminal est notamment le principal port d'attache pour l'approvisionnement de Terre-Neuve et des Îles-de-la-Madeleine. À cela s'ajoute le trafic occasionné par les navires de croisière, qui a connu des niveaux records dans les dernières années à Montréal.

À l'heure actuelle, certaines des infrastructures du secteur se retrouvent parmi les plus saturées du réseau routier supérieur montréalais. C'est le cas de l'autoroute Bonaventure, mais également du pont Victoria et de ses accès. La circulation de transit sur la rue Bridge en amont du pont Victoria représente un frein important au développement du secteur. La rue Bridge est utilisée de façon intensive durant les heures de pointe par les automobilistes en provenance de la Rive-Sud ayant emprunté le pont Victoria et se dirigeant vers le centre-ville, le matin, et l'inverse, le soir.

La Chambre estime que la solution passe par la mise en œuvre d'une stratégie de mobilité et d'investissements en infrastructures visant à améliorer la fluidité des déplacements. Le redéveloppement de la zone doit inclure un exercice de réflexion approfondie quant aux accès routiers à la ville à partir de l'autoroute. Les deux infrastructures névralgiques du secteur, l'autoroute Bonaventure et le pont Victoria, pourraient par exemple être reliées par une voie d'accès qui, combinée à d'autres modifications-clés, réduirait à terme la congestion dans le secteur.

De plus, dans une zone comptant une seule ligne d'autobus locale – la ligne 74 – et une seule piste cyclable – entre la Cité-du-Havre et le canal de Lachine –, davantage de ressources doivent être consenties afin d'augmenter la part modale de déplacements collectifs et actifs.

***Recommandation n° 5 : Étudier la possibilité de créer une voie d'accès au pont Victoria à partir de l'autoroute Bonaventure pour réduire la congestion dans le secteur.***

Le tracé de l'autoroute Bonaventure, construite en 1967, avait pour objectif premier de faciliter l'accès des visiteurs au centre-ville. Aujourd'hui, l'autoroute est utilisée en grande partie pour les déplacements quotidiens de résidents de l'extérieur du quartier et de l'île. Dans sa configuration actuelle, l'autoroute facilite la circulation de transit, mais s'avère être un obstacle aux déplacements de travailleurs et de résidents. Au premier chef, le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles est enclavé entre l'autoroute et la voie ferrée, ce qui en restreint les accès. On ne trouve que deux entrées débouchant sur la rue Carrie-Derick et une sortie débouchant sur l'autoroute 10 Ouest.

Par le passé, la situation a poussé les employeurs du Parc d'entreprises à réclamer davantage d'offres de services et de transport afin de rendre le secteur plus attrayant et compétitif. Ce besoin, comme ceux de désenclaver et de désengorger le secteur, demeure toujours à l'ordre du jour.

L'aménagement de l'autoroute Bonaventure a suscité bon nombre de questionnements par le passé. Différents scénarios ont été étudiés, dont celui de faire passer l'autoroute entre le Parc d'entreprises et la voie ferrée, libérant ainsi un vaste territoire entre le pont Victoria et le pont Clément<sup>3</sup>. Plus récemment, la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain a proposé un aménagement surélevé situé à l'emplacement actuel de l'autoroute, dégagant les vues et améliorant l'accessibilité au Parc d'entreprises ainsi qu'au fleuve<sup>4</sup>. Cette configuration aurait l'avantage de minimiser les répercussions sur les équipements et les infrastructures existantes.

La Chambre estime que le statu quo n'est pas souhaitable et recommande aux décideurs publics de considérer le réaménagement de l'autoroute au cœur de la planification du secteur Bridge-Bonaventure. Une infrastructure aussi névralgique doit être actualisée de façon à tenir compte des besoins

<sup>3</sup> SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL, *L'autoroute Bonaventure – Vision 2025*, 2005.

<sup>4</sup> PJCCI, *Propositions d'aménagement de la section fédérale de l'autoroute Bonaventure*, [http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P103/5-4-1\\_bonaventure\\_flyer\\_ocpm-compressé.pdf](http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P103/5-4-1_bonaventure_flyer_ocpm-compressé.pdf), 2019.

contemporains. D'une part, le tracé et l'aménagement de l'autoroute Bonaventure doivent prendre en compte la présence d'acteurs économiques locaux et maintenir un accès fluide au centre-ville et, d'autre part, donner aux citoyens un accès aux berges.

### **L'accès au fleuve**

Pour améliorer la qualité de vie des Montréalais, on doit trouver des moyens d'accroître leur accès au fleuve. En l'absence de passages sécurisés pour le transport actif, et à distance considérable des stations de métro les plus proches (Bonaventure et Charlevoix), le fleuve s'avère pratiquement inaccessible pour une bonne partie de la population locale et des quartiers avoisinants, malgré sa proximité.

La Ville compte répondre à ce besoin ailleurs sur l'île. Elle prévoit notamment aménager une promenade fluviale d'un demi-kilomètre sur les terrains de la brasserie Molson, récemment acquis en partenariat avec un consortium de promoteurs. Une réflexion similaire de la part de la Ville s'impose pour le secteur Bridge-Bonaventure, où le tracé actuel de l'autoroute constitue un frein à l'accès aux berges.

Outre la difficulté à y accéder, les berges souffrent de niveaux de contamination élevés. Elles ont en effet longtemps servi de dépotoir industriel avant d'être enfouies sous des remblais. À l'heure actuelle, la contamination empêche le déploiement immédiat de tout projet de nature récréative ou touristique sur les berges. Des sommes importantes doivent être investies pour la décontamination.

Considérant que la décontamination est requise par la loi avant tout nouveau développement, tout projet de requalification devra donc prévoir les sommes et le temps en conséquence. Il faut profiter de l'engagement du gouvernement du Québec à l'hiver 2019 de consacrer des budgets importants pour la décontamination de terrains à fort potentiel. À ce titre, le secteur Bridge-Bonaventure comprend plusieurs terrains qui se qualifieraient. La décontamination du secteur pourrait être le catalyseur de toute une série d'initiatives qui n'attendent qu'un terrain propice pour se concrétiser.

La Chambre considère ainsi que la décontamination du secteur et le réaménagement de l'autoroute Bonaventure sont deux investissements structurants nécessaires et prioritaires. Ils engrangeraient des bénéfices à long terme pour l'ensemble des acteurs du secteur Bridge-Bonaventure.

***Recommandation n° 6 : Reconsidérer l'aménagement actuel de l'autoroute Bonaventure le long du fleuve Saint-Laurent afin d'améliorer l'accès aux berges ainsi qu'aux terrains du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.***

### **Le dispositif de transport sur la zone**

L'arrivée du REM pourrait modifier le visage du sud du bassin Peel. Une station au sud du bassin Peel agirait comme coup d'envoi du développement de la zone située entre l'autoroute, les voies ferrées et le bassin. Cependant, le transit entre le bassin Peel et le centre-ville demeurera difficile à cause de la voie ferrée et de l'autoroute. La requalification du secteur ne peut ainsi se limiter à l'implantation d'une station du REM et d'un éventuel développement immobilier TOD. Il faut planifier d'ajouter à l'offre de mobilité pour relier tous les sous-secteurs et le centre-ville. La future station du REM pourrait même devenir le cœur d'un réseau intermodal permettant de rayonner vers tous les sous-secteurs et le centre-ville.

Ailleurs dans la région métropolitaine, des navettes autonomes ont par exemple commencé à circuler dans le cadre de projets pilotes. Dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, une navette pouvant déplacer 12 personnes a parcouru tout l'été un circuit de 1,3 km du Parc olympique jusqu'au marché Maisonneuve. La Ville a indiqué son intention d'étendre le concept à d'autres arrondissements. À Candiac, une navette autonome électrique a sillonné les deux kilomètres entre le terminus d'autobus de Candiac et le parc André-J.-Côté, sur les berges du Saint-Laurent, en 2018. Il faut s'inspirer de ce type de solution innovante.

***Recommandation n° 7 : Déployer rapidement des options de transport multimodal dont l'épicentre sera la future station du REM.***

## Conclusion

Au fil du temps, Bridge-Bonaventure s'est structuré autour de besoins qui, dans certains cas, n'ont pas traversé l'épreuve du temps. Si le secteur recèle un vaste potentiel de requalification, encore faut-il l'actualiser en fonction des besoins de la population et des entreprises locales ayant choisi d'y maintenir leurs activités. Étant donné sa proximité avec le centre-ville montréalais, nous devons faire preuve d'audace en réfléchissant à l'avenir d'un secteur susceptible d'accueillir des projets d'envergure métropolitaine. D'importants investissements doivent toutefois être réalisés pour ouvrir la voie à une revitalisation structurée.

La mobilité des personnes et des marchandises s'inscrit présentement dans un réseau surchargé. Les atouts historiques et patrimoniaux de Bridge-Bonaventure sont difficiles à mettre en valeur à travers une zone enclavée, aux prises avec des enjeux de congestion. La contamination d'une partie des terrains est un frein tant à la renaissance résidentielle du secteur qu'à la réappropriation des berges par la population montréalaise.

Bien que cette complexité ait pu miner le développement du secteur au cours des dernières années, des projets significatifs laissent présager qu'un redéveloppement majeur peut y voir le jour. La Chambre est convaincue que ce secteur peut à moyen terme venir s'ajouter aux pôles d'attraction de la région métropolitaine. Il faut lui donner une identité forte, mettant en valeur ses atouts historiques, y implanter un projet TOD à forte mixité fonctionnelle, mettre l'accent sur les mesures de désenclavement, y déployer des solutions de mobilité durable et s'assurer d'une cohésion entre activités existantes et projets d'envergure pour le futur.

# Synthèse des recommandations

**Recommandation n° 1** : Développer le secteur des bassins Peel et Wellington dans une approche TOD, en priorisant :

- 1) la mixité des fonctions résidentielle et commerciale;
- 2) un équilibre entre une densité élevée à proximité de la station et une intégration harmonieuse avec l'environnement immédiat;
- 3) des aménagements durables et de qualité favorisant les déplacements à pied;
- 5) l'intégration d'entreprises technologiques à forte valeur ajoutée;
- 6) une clientèle mixte (familles, résidents, étudiants, travailleurs).

**Recommandation n° 2** : Développer une identité forte pour le secteur au sud des bassins Peel et Wellington inspirée du patrimoine industriel et des métiers traditionnels.

**Recommandation n° 3** : Créer un parcours piéton et cycliste convivial, prévoyant des haltes aux sites historiques d'intérêt, connectant le bassin Peel à la Cité-du-Havre.

**Recommandation n° 4** : Planifier le développement du secteur Bridge-Bonaventure et de son offre commerciale en tenant compte des projets d'envergure qui pourraient s'y réaliser au cours des prochaines années.

**Recommandation n° 5** : Étudier la création d'une voie d'accès au pont Victoria à partir de l'autoroute Bonaventure pour réduire la congestion dans le secteur.

**Recommandation n° 6** : Modifier l'aménagement de l'autoroute Bonaventure le long du fleuve Saint-Laurent afin d'améliorer l'accès aux berges ainsi qu'aux terrains du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles.

**Recommandation n° 7** : Déployer rapidement des options de transport multimodal dont l'épicentre sera la future station du REM.