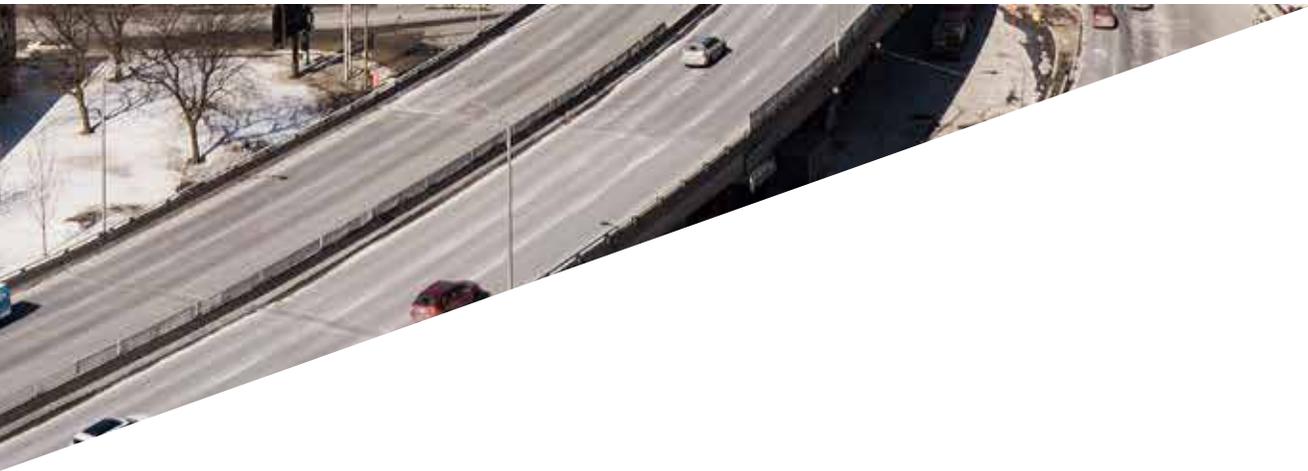


S e r v i c e   d e   l a   c u l t u r e



PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE  
**L'ART PUBLIC**  
PROJET BONAVENTURE





Le Plan de développement de l'art public du projet Bonaventure est un document d'orientation produit par le Service de la culture (SC), en collaboration avec le Service des infrastructures, de la voirie et des transports (SIVT) de la Ville de Montréal.

**Rédaction :**

Laurent Vernet, commissaire à l'art public, SC

**Collaboration :**

Louis-Philippe Charest, conseiller en aménagement, SIVT

Francyne Lord, chef de section de l'art public, SC

Martin Maillet, chef de projet, SC

Simon Pouliot, conseiller en aménagement, SIVT

Pierre Sainte-Marie, chef de division, SIVT

**Révision linguistique :**

Marielle Delorme

**Conception graphique :**

Jérémy Carrière, agent de recherche, SIVT

## Table des matières

<b>1</b>	Introduction : l'art public dans le projet Bonaventure	1
<b>2</b>	Le contexte d'intervention	2
	2.1 Le territoire à l'étude	2
	2.2 La vision du projet Bonaventure	4
<b>3</b>	Les orientations en art public dans le projet Bonaventure	6
<b>4</b>	Les quatre priorités d'intervention en art public dans le projet Bonaventure	8
<b>5</b>	L'approche de médiation culturelle en art public dans le projet Bonaventure	10
<b>6</b>	Conclusion	11



# 1 Introduction : l'art public dans le projet Bonaventure



## 1.1 Le projet Bonaventure

La Ville de Montréal est propriétaire du tronçon de l'autoroute Bonaventure situé entre le milieu du canal de Lachine et la rue Notre-Dame, où les voies rapides prennent fin. Plutôt que d'investir pour prolonger la vie utile de cette structure sur pilotis construite en 1966, la Ville a choisi de la remplacer par un boulevard urbain au niveau du sol.

Cette opération d'envergure, qui sera complétée d'ici la fin de 2017, contribuera notamment à renouveler une entrée majeure du centre-ville et à retisser les liens entre les secteurs qui lui sont adjacents. Il s'agit d'un projet symbolique sur les plans culturel et urbain qui participera de manière significative au renouveau de la métropole. Soulignons que le projet Bonaventure est sous la responsabilité du Service des infrastructures, de la voirie et des transports de la Ville de Montréal.

## 1.2 L'art public à Montréal

Depuis 1989, le Bureau d'art public de la Ville de Montréal est responsable de la conservation, du développement et de la diffusion de la collection municipale d'art public. Les acquisitions d'œuvres d'artistes québécois réalisées à l'occasion de ces activités se font principalement par voie de concours, sur invitation ou par avis public. La sélection des projets lauréats est alors faite avec la collaboration de jurys, composés de professionnels du milieu des arts visuels et de l'aménagement (architecture, architecture de paysage), ainsi que de représentants de l'arrondissement, des citoyens et du Bureau d'art public. Une approche semblable, mais adaptée, est mise en œuvre lorsqu'il est question de faire l'acquisition d'œuvres d'artistes étrangers, en vertu de partenariats. De la sorte, l'acquisition des œuvres d'art public dans le contexte du projet Bonaventure se fera par la voie de processus rigoureux.

Tout en tenant compte des quartiers avoisinants, le présent plan de développement de l'art public se limite au territoire du projet Bonaventure. Il a pour objectif de faire de l'art public un élément identitaire du projet, qui participera à la qualité des aménagements qui seront réalisés.

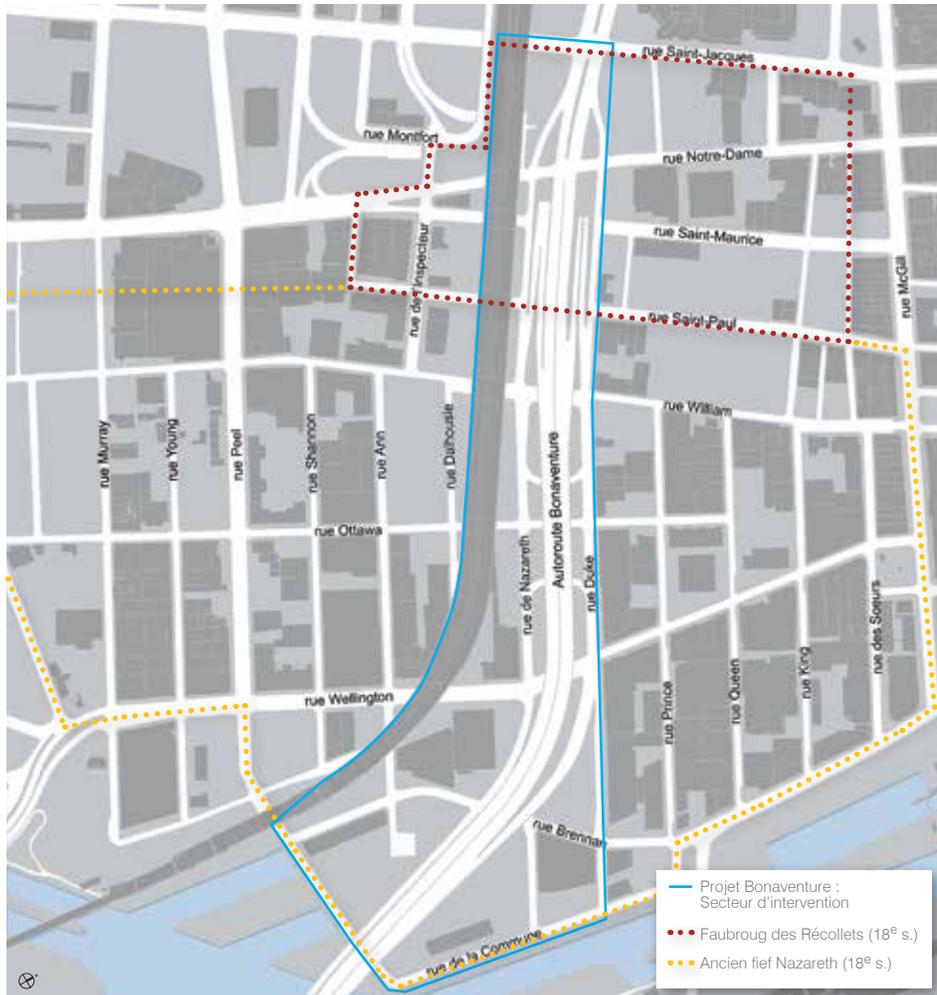
## 2 Le contexte d'intervention

### 2.1 Le territoire à l'étude

Le secteur d'intervention du projet Bonaventure est bordé par la rue de la Commune Ouest au sud, la rue Saint-Jacques Ouest au nord, la rue Duke à l'est et le viaduc ferroviaire du CN à l'ouest. Au total, c'est une superficie de plus de 15 hectares qui sera réaménagée.

Pour ce qui est de sa situation géographique, le projet Bonaventure est à l'interface des arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest et au carrefour de trois quartiers qui ont fait ou font l'objet d'importants projets de redéveloppement urbain, lesquels sont connus actuellement comme : le Griffintown, la Cité du Multimédia et le Quartier international de Montréal. D'un point de vue historique<sup>1</sup>, il y a lieu de rappeler que le territoire couvert par ces trois quartiers était, au XVIII<sup>e</sup> siècle, à l'extérieur des fortifications de la ville dont la démolition a été entreprise en 1804. S'y sont alors développés le fief de Nazareth, un territoire essentiellement agricole appartenant aux sœurs Hospitalières, et le faubourg des Récollets, premier faubourg *extra-muros* de Montréal.

PLAN DE LOCALISATION DES QUARTIERS HISTORIQUES



<sup>1</sup> Les faits historiques s'appuient sur cette étude : Agence Christian Thiffault architecte, 2008, Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville. Évolution du secteur et principes de reconstruction urbaine, Montréal, Société du Havre, 53 p.

## Le Griffintown

À l'ouest du territoire du projet Bonaventure, dans l'arrondissement du Sud-Ouest, le quartier Griffintown a fait l'objet d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) qui a été adopté par le conseil municipal en mai 2013. La vision qui soutient cette planification urbaine est présentée comme suit :

*La vision de mise en valeur portée par le présent document préconise, à partir de la structure d'un quartier industriel hérité du XIX<sup>e</sup> siècle et de l'importance conférée au domaine public, la fabrication d'un nouveau milieu de vie construit sur les valeurs du XXI<sup>e</sup> siècle – un milieu de vie habité, durable et plus densément occupé<sup>2</sup>.*

Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, des immigrants, dont une majorité d'Irlandais, peuplent le quartier qui s'industrialise, tirant profit de la proximité du canal de Lachine et de la présence des chemins de fer. Plusieurs facteurs contribuent au déclin du quartier, entre les années 1940 et 1960, en venant modifier les dynamiques qui ont contribué à la croissance du secteur, parmi ceux-ci : le développement du réseau routier et du camionnage, ainsi que l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent. La transformation récente des quartiers limitrophes (décrits ci-dessous) a créé un effet d'entraînement sur ce quartier qui, au cours des dernières décennies, s'était caractérisé par une activité de faible intensité.

Depuis 2010, le quartier Griffintown se distingue par une effervescence du développement immobilier résidentiel qui contribuera à en faire un véritable milieu de vie. Les chantiers résidentiels en cours et les autres projets attendus dans le secteur permettront la construction de plus de 7 000 nouveaux logements et devraient se traduire par l'arrivée d'une nouvelle population de l'ordre de 12 000 à 15 000 personnes. La mise en œuvre du PPU de Griffintown s'appuie, entre autres, sur la consolidation du corridor culturel des rues William et Ottawa, intervention qui se traduira par le réaménagement de ces rues pour créer un axe structurant entre les institutions culturelles de la Cité du Multimédia (fonderie Darling) et les points culturels et récréatifs de Griffintown et de l'arrondissement du Sud-Ouest (de la New City Gas au complexe de l'Arsenal). Ce corridor traverse le territoire du projet Bonaventure, et le présent plan de développement de l'art public en tient compte.

## La Cité du Multimédia

À l'est, dans l'arrondissement de Ville-Marie, la Cité du Multimédia a commencé à prendre forme à la fin des années 1990, là où s'était établi le fief Nazareth à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Un programme de subvention à l'emploi du gouvernement du Québec a favorisé l'implantation d'entreprises dans le secteur, soutenant ainsi la création d'un pôle du multimédia, comme le nom du quartier l'indique. L'art public n'a alors pas été intégré à l'aménagement du secteur.

## Le Quartier international de Montréal

Au nord-est, dans l'ancien faubourg de Saint-Joseph au XIX<sup>e</sup> siècle et dans l'arrondissement de Ville-Marie, l'aménagement du Quartier international de Montréal (QIM) a été complété en 2004. Sous la responsabilité de l'organisme à but non lucratif Société QIM, ce projet a bénéficié du soutien des propriétaires immobiliers du secteur qui se sont réunis dans l'Association des riverains du QIM. La Société QIM résume ainsi ce projet sur son site Internet.

*Projet d'aménagement urbain d'envergure, le Quartier international vise à mettre en valeur et à favoriser le développement de la vocation internationale de Montréal. Le Quartier international mise sur un aménagement urbain contemporain, prestigieux et exclusif, qui lui permet d'offrir un cadre de vie exceptionnel en plein cœur du centre-ville de Montréal<sup>3</sup>.*

La réalisation du QIM a accordé une place importante à l'art public, que ce soit par la mise en valeur d'œuvres existantes ou encore par la mise en place d'espaces dédiés à l'exposition d'œuvres d'art.

## Un projet de retissage urbain

Pour conclure ce survol du territoire à l'étude, rappelons que deux facteurs ont contribué à créer une rupture importante entre les quartiers. Il y a d'abord la construction du viaduc ferroviaire du CN, entre 1938 et 1943. Bien qu'elle entraîne la démolition de certains îlots, la forme du viaduc a permis de conserver une certaine continuité dans la trame urbaine. Il y a ensuite et surtout, dans les années 1960, la construction de l'autoroute Bonaventure dont la structure sur pilotis a renforcé la scission entre les quartiers historiques. Cette structure ayant atteint la fin de sa vie utile, elle est aujourd'hui remplacée par un boulevard urbain permettant notamment d'atténuer cette fracture urbaine et de retisser les liens est-ouest de la trame issue des faubourgs du XIX<sup>e</sup> siècle.

---

<sup>2</sup> Ville de Montréal, 2012, Projet de programme particulier d'urbanisme. Secteur Griffintown. p. 16

<sup>3</sup> Quartier international de Montréal, Quartier international de Montréal. Présentation [En ligne], <http://www.qimtl.qc.ca/fr/projets/quartier-international-montreal/presentation>, page consultée le 11 février 2014.

## 2.2 La vision du projet Bonaventure

La vision traduite par le Projet Bonaventure s'articule autour de trois éléments :

### Créer une entrée de centre-ville à la fois prestigieuse, fonctionnelle et conviviale

La création d'un boulevard urbain se distinguant par la qualité de ses aménagements et son esthétique a pour but de renforcer l'image de Montréal à l'échelle régionale, nationale et internationale.

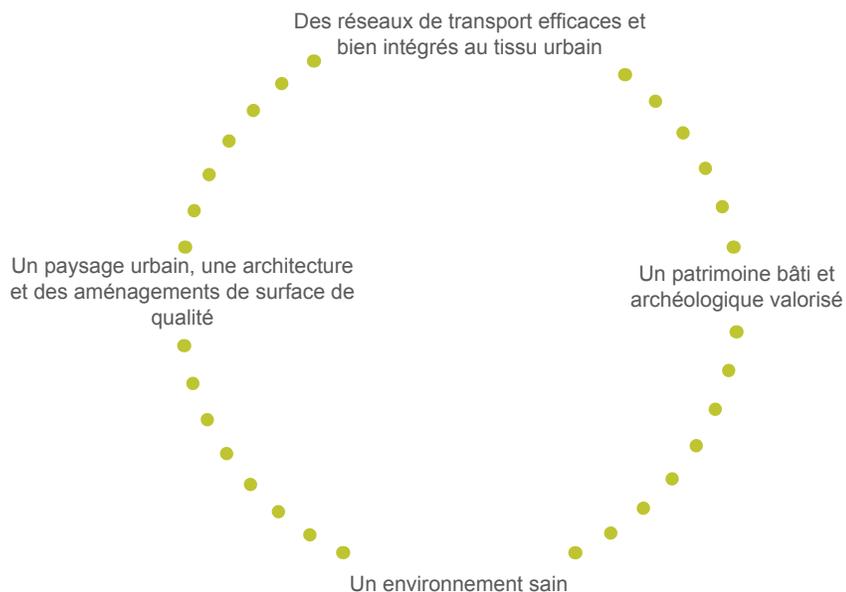
### Favoriser le retissage des quartiers adjacents, autant dans l'axe nord-sud que dans l'axe est-ouest

Le tronçon surélevé de l'autoroute Bonaventure situé au nord du canal de Lachine constitue une barrière à la fois physique et psychologique qui nuit aux interactions entre les quartiers adjacents. Le projet vise à éliminer cette barrière et à recréer un environnement propice, entre autres, aux déplacements est-ouest et nord-sud.

### Soutenir le redéveloppement urbain par des interventions publiques stratégiques

Le faubourg des Récollets et Griffintown, limitrophes au secteur visé par le projet Bonaventure, connaissent actuellement un redéveloppement considérable. Afin de soutenir ce dynamisme, le réaménagement et la consolidation du secteur situé à la jonction de ces deux quartiers apparaissent impératifs et opportuns.

Déoulant de cette vision, quatre orientations d'aménagement, convergentes avec le Plan d'urbanisme et le Plan de transport de Montréal, sous-tendent les interventions prévues dans le cadre du Projet Bonaventure :



Forts de cette vision et de ces orientations, les aménagements du domaine public qui seront conçus en vertu du projet Bonaventure seront résolument contemporains, et les interventions en art public viendront appuyer cette intention. Les œuvres d'art contribueront à faire de ce secteur une entrée de centre-ville distinctive, en donnant à voir différentes facettes de Montréal (notamment son histoire, sa créativité) à une diversité de publics.

D'ici la fin de 2017, la Ville de Montréal entend intervenir sur l'aménagement des rues, des trottoirs et des lieux publics, de même que sur les infrastructures, afin de réaliser les composantes suivantes du Projet Bonaventure :

- modification de la limite nord de l'autoroute Bonaventure, qui se terminera désormais à la rue Wellington plutôt qu'à la rue Notre-Dame;
- démolition conséquente de l'actuelle autoroute sur pilotis au nord de la rue Wellington;
- réaménagement conséquent des entrées et des sorties de l'autoroute Ville-Marie situées entre les rues William et Notre-Dame;
- aménagement de lieux publics paysagers des sites dégagés par la démolition de l'autoroute;
- dans les portions au nord et au sud des sites dégagés par la démolition de l'autoroute, aménagement de lieux publics de représentation où seront notamment installées des œuvres d'art;
- reconstruction de la rampe d'accès à l'autoroute Bonaventure située au sud de la rue Brennan;
- construction d'un embarcadère et d'un débarcadère confortables et fonctionnels pour les usagers des autobus métropolitains;
- réaménagement des rues Duke et de Nazareth en voies urbaines encadrées d'arbres et bordées de larges trottoirs;
- aménagement d'une voie réservée aux autobus dans les rues Duke et de Nazareth;
- réaménagement des rues transversales : de la Commune, Wellington, Ottawa, William, Saint-Paul, Saint-Maurice et Notre-Dame;
- réalisation d'aménagements cyclistes dans les rues Ottawa et William;
- embellissement de l'aire d'exercice canin située au coin nord-ouest de l'intersection des rues Duke et Brennan;
- remplacement de la plupart des infrastructures souterraines et des services publics situés dans le secteur d'intervention;
- ajout d'un égout sanitaire dans certains tronçons de rue.



# 3

## Les orientations en art public dans le projet Bonaventure

Le plan de développement de l'art public du projet Bonaventure s'appuie sur des interventions qui seront lisibles à plusieurs échelles. La première est celle de l'entrée de centre-ville. Celle-ci appelle des œuvres qui seront appréciées par les personnes qui emprunteront l'autoroute Bonaventure (automobilistes, usagers du transport collectif). La deuxième est celle du quartier, ou plutôt des quartiers qui seront retissés en vertu de ce projet urbain. Les œuvres participeront à ce retissage par leur présence dans des lieux de passage ou en bordure de ceux-ci : elles s'adresseront également aux piétons et aux cyclistes (travailleurs, résidents du quartier ou touristes). Les projets d'art public détaillés dans la section 4 du présent document ne sont pas destinés à l'une ou l'autre de ces échelles, mais proposent des dialogues singuliers entre elles. Ces interventions s'inscrivent dans les engagements municipaux inscrits au Cadre d'intervention en art public de 2010 :

### **ENGAGEMENT 5 INTÉGRER L'ART PUBLIC DANS TOUS LES GRANDS PROJETS D'AMÉNAGEMENT URBAIN SOUS RESPONSABILITÉ MUNICIPALE**

L'engagement 5 énonce que les grands projets d'infrastructure menés par les services municipaux sont des occasions privilégiées de contribuer à la valeur des projets et d'améliorer la qualité de vie des citoyens. À l'occasion de la création d'une entrée de centre-ville prestigieuse, l'art public contribuera à donner une identité au secteur, tout en renforçant l'image de Montréal comme métropole culturelle et ville créative.

### **ENGAGEMENT 6 LANCER ET RÉALISER, À TOUS LES DEUX ANS ET AVEC L'APPUI DU MILIEU DES AFFAIRES, UN PROJET EMBLÉMATIQUE D'ART PUBLIC**

L'engagement 6 s'appuie sur le Plan d'action 2007-2017 de Montréal, métropole culturelle, qui promet d'associer la société civile au développement de l'art public. Deux des interventions prévues dans le présent plan de développement de l'art public constituent des gestes marquants et d'une grande ampleur, voire ambitieux, qui auront une grande visibilité. Le milieu des affaires sera appelé à y contribuer, afin d'assurer la réussite de ces interventions artistiques.

### **ENGAGEMENT 8 METTRE EN PLACE UNE STRATÉGIE VISANT À FAVORISER LA RÉALISATION DE PROJETS D'INSTALLATIONS TEMPORAIRES SUR LE DOMAINE PUBLIC (...).**

L'engagement 8 affirme l'importance des installations temporaires et éphémères pour encourager le développement, mais aussi la diversité de l'art public dans le paysage montréalais. Dans le projet Bonaventure, ces formes d'art public serviront à animer les lieux publics centraux.

Cette pluralité d'actions, de la Ville et de ses partenaires en art public, viendra appuyer les objectifs du projet Bonaventure. De la sorte, celui-ci offrira une diversité d'expériences artistiques d'échelles diverses, qui joindront les multiples usagers qui fréquenteront le secteur.

AXE DE LA RUE DE NAZARETH : SITUATION PROJETÉE



# 4

## Les quatre priorités d'intervention en art public dans le projet Bonaventure

L'intégration d'œuvres d'art public dans le projet Bonaventure a pour but d'appuyer la création d'une entrée de centre-ville prestigieuse et de contribuer à la qualité des aménagements qui y seront réalisés. Sans oublier que le projet a aussi comme objectif de favoriser le retissage entre les quartiers adjacents, les priorités énoncées dans le présent plan de développement proposent différents types d'intervention en art public.

Le Plan de développement de l'art public du projet Bonaventure est un document de planification de nature évolutive. Les intentions qui y sont formulées prendront forme en complément à la conception et à la mise en œuvre du projet, selon les opportunités qui seront décelées, et ce, tant du point de vue de l'aménagement que des budgets.

### 4.1 Le seuil sud : l'entrée de centre-ville

L'œuvre du seuil sud, à la hauteur de la rue Wellington, aura une fonction signalétique : elle participera à l'identité de cette entrée de ville, grâce à une signature visuelle forte. Elle contribuera à donner un caractère distinctif et prestigieux au secteur et marquera l'arrivée dans la ville, en se faisant le reflet de la créativité de la métropole. Elle sera ainsi un des moments forts de la séquence d'entrée et de sortie du centre-ville.

L'œuvre sera de nature sculpturale ou installative et pourra éventuellement utiliser la lumière et des composantes technologiques comme matériaux artistiques. Elle pourra se déployer sur trois îlots, tout en étant perçue comme une seule composition, renforçant ainsi la perception d'un seul espace défini par les bâtiments qui l'entourent. Le site principal d'implantation sera le triangle formé par les bretelles de fin de l'autoroute Bonaventure et la rue Wellington. L'œuvre pourra occuper deux autres sites. Une seconde section du site pourra être à l'est, dans un triangle formé par les voies de l'autoroute allant vers le nord, la rue Duke et la rue Brennan, à côté de l'aire d'exercice canin. Une troisième section pourra être formée de l'espace résiduel à l'ouest de la rue de Nazareth.

L'œuvre touchera plusieurs types d'usagers. Son expérience sera d'abord et avant tout perceptuelle, car ses publics les plus nombreux seront les utilisateurs de l'autoroute qui la percevront sur 750 mètres pendant le trajet d'entrée de ville, soit pendant au minimum de près de 40 secondes par trajet. Elle s'adressera notamment aux touristes qui arrivent ou partent de Montréal, et constituera un point d'intérêt important de la métropole. Elle visera également les personnes qui y transitent sur une base quotidienne, car sa perception sera variée de jour comme de soir, été comme hiver. Autant les touristes, les résidents, les travailleurs et les autres usagers du secteur pourront venir l'apprécier à pied et en faire une autre expérience.

### 4.2 Le seuil nord

L'œuvre du seuil nord, qui est situé entre les rues Saint-Paul Ouest et Saint-Jacques Ouest, et qui est traversé par la rue Notre-Dame Ouest, sera installée sur l'un ou l'autre des deux îlots ainsi formés : un premier, au sud, est situé entre les rampes d'accès à l'autoroute Ville-Marie et un second est formé des rues Duke et de Nazareth qui se rejoignent pour devenir la rue University, décrivant ainsi un triangle. Tout en jouant un rôle signalétique et en étant bien visible pour les automobilistes, l'expérience la plus forte sera à l'échelle du piéton. Si l'îlot sud-est est privilégié, l'œuvre offrira une expérience urbaine exceptionnelle en tirant profit de l'ensemble du site, incitant les usagers à circuler au centre de l'îlot. Celui du nord, seulement accessible aux piétons depuis la rue Notre-Dame, pourrait alors accueillir soit un rappel de l'œuvre qui se trouverait dans l'îlot au sud, soit une œuvre autonome. Sa composition tiendra compte de cette fonction de déambulation : l'œuvre pourrait ainsi être fragmentée et offrir une expérience immersive. Comme l'œuvre du seuil sud d'entrée du centre-ville, cette œuvre affirmera le caractère distinctif et prestigieux du secteur.

Pour assurer une intégration urbaine réussie, sa conception tiendra compte de la colonnade de la rue University qui signale l'entrée du QIM et du centre-ville, dont la première colonne mesure environ 12 mètres de haut. Quant à la séquence d'entrée de centre-ville, l'œuvre participera ainsi à cette transition d'un secteur urbain à l'autre.

#### ● 4.3 Interventions dans les passages sous le viaduc ferroviaire

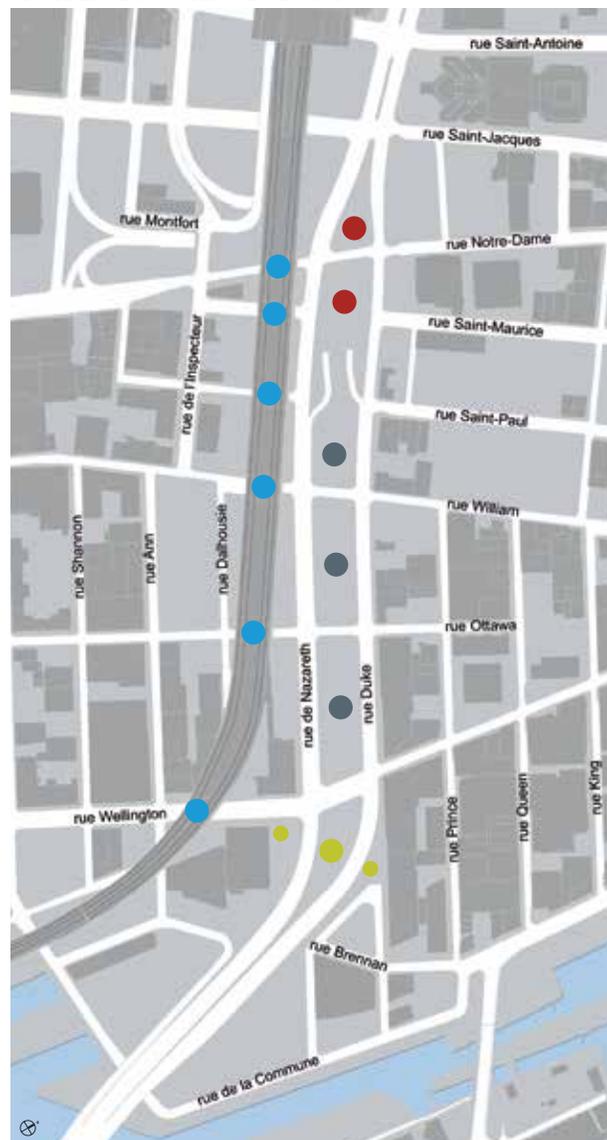
Le projet Bonaventure favorisera le retissage entre les quartiers adjacents. Dans l'axe est-ouest, le viaduc ferroviaire du CN rompt la continuité entre les quartiers. Avec la collaboration du CN, des interventions artistiques distinctes dans les six passages sous le viaduc ferroviaire appuieraient la transition d'un secteur urbain à l'autre. Conférant à chacun des passages une identité propre, ces interventions seraient visibles par les automobilistes, mais seraient surtout appréciables par les piétons. Pour ces derniers, elles animent les lieux et assureraient une présence, ce qui contribuerait à augmenter la convivialité des lieux et le sentiment de sécurité.

Ces interventions refléteraient une diversité d'approches artistiques et de médiums. La lumière pourrait être un matériau artistique de l'une ou de plusieurs de ces interventions. Leur conception pourrait s'inspirer de différents aspects de l'histoire du secteur, afin de la mettre en valeur. De manière plus précise, le traitement des passages des rues Ottawa et William tiendrait compte de l'aménagement du corridor culturel formé par ces rues.

#### ● 4.4 Interventions sur les îlots centraux

Les îlots centraux seront aménagés en lieux publics et pourraient, selon les opportunités qui se présenteront d'ici 2017, recevoir des dons d'œuvres d'art public ou encore des expositions d'œuvres d'art temporaires et éphémères. Les œuvres contribueraient ainsi à animer ces espaces et à renouveler l'expérience des usagers qui transiteront quotidiennement en ces lieux. Du coup, les espaces constitueraient une vitrine singulière sur l'art actuel, tout en étant ouverts aux collaborations avec des partenaires d'ici et de l'étranger.

PLAN DE LOCALISATION DES INTERVENTIONS



# 5

## L'approche de médiation culturelle en art public dans le projet Bonaventure

La médiation culturelle consiste à faciliter la rencontre du public avec les œuvres d'art. Elle sert de relais au propos de l'artiste ou d'intermédiaire entre l'œuvre et le public. Dans le contexte du projet Bonaventure, la médiation de l'art public répondra à l'objectif d'amener les citoyens à s'approprier le travail des artistes, tout en permettant à la Ville de mettre en valeur les œuvres de sa collection. Dans l'ensemble des activités de médiation, le site Internet du projet Bonaventure sera mis à profit.

D'abord, les clientèles cibles pour des activités de médiation seront la population de Griffintown et du Vieux-Montréal, les travailleurs du QIM et de la Cité du Multimédia, ainsi que les personnes qui transiteront par ce corridor. Puisque ces groupes ont des profils et des attentes différentes, il sera important d'offrir des activités et des outils variés qui seront adaptés à chacun d'entre eux. Notons que ces activités seront planifiées en collaboration avec les arrondissements concernés et les organismes locaux.

Ensuite, des outils d'interprétation (carte de l'art public, application mobile pour téléphones intelligents, etc.) seront également nécessaires. Ceux-ci devront être mis à la disposition de l'ensemble des usagers du secteur et tenir compte de la provenance internationale des nombreux touristes qui y transiteront.

# 6

## Conclusion

Points de passage, d'entrée comme de sortie, les secteurs d'accès au centre-ville sont des occasions uniques de marquer le territoire par des images fortes qui peuvent participer à l'identité d'une ville. En ce sens, ces espaces de représentation constituent des contextes privilégiés pour l'intégration d'œuvres d'art public. Le projet Bonaventure, qui marquera la transition vers le cœur de Montréal, mettra sur l'art actuel pour démontrer que la métropole se démarque comme lieu de créativité, et ce, à l'échelle mondiale.

PROJETBONAVENTURE.CA

 @projbonaventure