



Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville

Concept d'aménagement



Modélisation de la rue Nazareth vers le sud, au sud de la rue Saint-Maurice



Coupe et plan d'implantation des bâtiments proposés au nord du faubourg des Récollets

Composition urbaine

La nouvelle grande artère est définie par trois éléments :

Les îlots centraux

La séquence d'îlots centraux entre les rues Duke et de Nazareth accueillera une série d'immeubles parallèles. L'enfilade de ces immeubles aboutira, tant au nord qu'au sud, sur des espaces verts reflétant les seuils entre l'artère urbaine et le centre-ville (nord) ou l'artère urbaine et le tronçon plus autoroutier de Bonaventure (sud). Le rez-de-chaussée des futurs bâtiments, par son ouverture et sa transparence, permettra d'accroître le sentiment de sécurité des passants. Le profil étroit des îlots centraux contribuera au développement de volumes architecturaux fins et élancés, d'une architecture « signature », élégante et originale, appropriée à ce nouveau segment urbain.

Le viaduc ferroviaire du Canadien National

Le réaménagement du corridor Bonaventure en grande artère urbaine propose une nouvelle interface entre le viaduc ferroviaire et la rue de Nazareth. L'utilisation à des fins commerciales ou publiques du viaduc est suggérée afin d'initier la revitalisation des îlots périphériques. Les ouvertures originales pourront être dégagées afin d'accroître la convivialité, la transparence et le sentiment de sécurité des passants, particulièrement sur les rues qui le traversent.

Le faubourg des Récollets

Le long de la rue Duke, dans la poursuite des édifices de la Cité Multimédia, l'implantation d'une série d'immeubles complétera les têtes d'îlots du faubourg. Les bâtiments formant ce front accueilleront des commerces, principalement aux rez-de-chaussée, alors que des bureaux pourront se retrouver aux étages.

La future configuration reprendra la trame historique du secteur et le réaménagement des îlots bordant la future artère urbaine marquera le passage entre les deux milieux.

Validation des coûts de construction

Les études de faisabilité ont notamment permis de valider les coûts de construction directs du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure estimés lors de la phase de pré-faisabilité de 2005.

- **Coût du statu quo : 60 M\$** (en dollars courants 2003) afin de prolonger la vie utile de cette infrastructure pour 35 ans.
- **Coûts de construction** : la démolition de la structure élevée de l'autoroute et la reconstruction des rues Duke et de Nazareth sont estimées à **90,5 M\$** (en dollars courants 2005, taxes incluses) ou **79 M\$** (avant taxes). Ces coûts incluent notamment l'aménagement du domaine public et des espaces verts et pour refléter le statut d'entrée de ville (« qualité QIM »), mais excluent le coût de remplacement éventuel des infrastructures souterraines.

Programmation

L'abaissement de l'autoroute contribuera au renouveau urbain en rendant disponible au développement une superficie de **17 370 m²** de terrain. De plus, le faubourg des Récollets offrira une superficie de **64 485 m²** de terrains disponibles. Par ailleurs, le viaduc ferroviaire du Canadien National comprend une superficie au sol de **20 495 m²** dont une partie pourra être utilisée à des fins commerciales ou publiques.

Ainsi, l'ensemble de ces espaces offre un potentiel de développement de plus de **415 000 m²**. La programmation proposée mise surtout sur les usages commerciaux (bureaux et hôtels) et résidentiels.

Les îlots centraux, de propriété municipale, pourront accueillir près de **600 unités** résidentielles, **5 000 m²** de commerces de détail et **43 000 m²** de superficie disponible pour des bureaux.



Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville

Potentiel immobilier et retombées économiques



Groupe Cardinal Hardy

Modélisation de la rue Duke, au nord de la rue Wellington

Mise en contexte

Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville offre l'occasion de rehausser la principale porte d'entrée au centre des affaires, de prolonger les fonctions du centre-ville dans l'axe de la rue University et de reconstruire les secteurs environnants, tout en élargissant l'assiette fiscale de la Ville de Montréal.

Ce projet d'envergure amènera dans son sillage plus de 800 M\$ d'investissements immobiliers pour l'ensemble du secteur – soit 550 M\$ dans le faubourg des Récollets et 284 M\$ sur les terrains appartenant à la Ville de Montréal – en attirant les investisseurs, tant publics que privés, qui y verront des occasions d'affaires intéressantes.

Éléments de succès du point de vue immobilier

Marché des bureaux

- La localisation stratégique du site, à l'entrée du centre-ville et à proximité du Quartier international de Montréal (QIM) et de la Cité Multimédia, lui confère une image forte et prestigieuse et offre un très grand potentiel de visibilité aux futurs occupants corporatifs.

Marché résidentiel

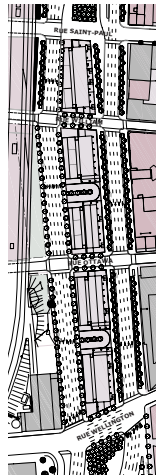
- Le marché de 2010-2011 offrirait une fenêtre intéressante pour la livraison de projets résidentiels dans le secteur de l'autoroute Bonaventure, où la concurrence sera inexistante.
- Sur un horizon de 20 ans, la construction éventuelle de plus de 2 000 unités de logement permettra d'accueillir 3 500 nouveaux résidents au cœur de Montréal.

Marché du commerce de détail

- La création d'un pôle constituera une force d'attraction de la composante commerciale ainsi qu'une interaction entre la clientèle des différents commerces.

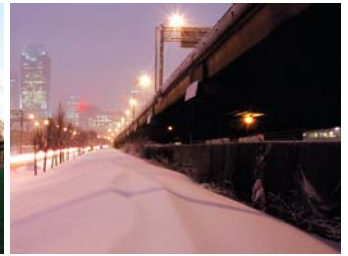
Marché hôtelier

- Les secteurs environnants de l'autoroute Bonaventure se démarquent par une croissance du marché hôtelier deux fois supérieure à celle du marché du centre-ville.
- Un ou plusieurs développements hôteliers pourraient voir le jour dans le secteur d'intervention d'ici cinq à dix ans.



Trois îlots centraux

La première phase du réaménagement de l'autoroute Bonaventure permettra à la Ville de Montréal de mettre en valeur des actifs immobiliers qui, aujourd'hui, sont utilisés principalement à des fins de voirie et de stationnement.



Vues des îlots centraux le long de la rue de Nazareth, vers le sud et vers le centre-ville

Retombées économiques et fiscales pour les terrains de la Ville de Montréal

- Le produit de la vente des trois îlots centraux appartenant à la Ville de Montréal procurerait des recettes de près de **16 M\$**.
- Le montant des taxes foncières et scolaires potentiellement générées serait de **7,65 M\$** annuellement.
- Les retombées des droits de mutation sont, quant à elles, estimées à **3,3 M\$**.

Autres retombées liées au développement des îlots centraux :

- des investissements immobiliers potentiels de **284 M\$**;
- 4 020** emplois années-personnes;
- plus de **235 M\$** de valeur ajoutée au PIB québécois;
- des revenus de **17 M\$** pour le gouvernement du Canada et de **43 M\$** pour le gouvernement du Québec (impôts, parafiscalité et taxes).



Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville

Études techniques : Transport, circulation et environnement



L'un des nombreux autobus en provenance de la Rive-Sud qui empruntent l'axe Bonaventure



L'entrée en ville à partir de l'autoroute Bonaventure

Géométrie routière proposée

Il est proposé d'aménager une artère de quatre voies continues par direction avec ponctuellement des voies auxiliaires de virages. En direction nord, une voie auxiliaire de virage à gauche réservée au transport collectif est requise à l'approche sud de Wellington. En direction sud, des voies auxiliaires de virage à droite sont prévues aux approches nord des rues Notre-Dame, William et Wellington afin de faciliter la sortie du centre-ville pendant la période de pointe du soir.

Impacts sur la circulation

- Transfert minimal d'environ 600 véhicules (10% du flot actuel) dont les conducteurs, plutôt que d'emprunter l'axe Bonaventure en direction nord à l'heure de pointe du matin, opteraient plutôt pour d'autres trajets afin de réduire leur temps de parcours.
- En tenant compte des projets de développement futurs, le nouveau corridor pourrait accueillir 6% de moins de véhicules en pointe du matin et 8% de moins en pointe du soir.
- À l'heure de pointe du matin, la file d'attente à partir de la rue Wellington est estimée à moins de 300 mètres.
- File d'attente de 350 mètres dans la voie de sortie de l'autoroute Ville-Marie vers la rue de Nazareth. Par contre, cette file d'attente ne crée pas de congestion sur l'autoroute elle-même, dont la jonction est située 550 mètres plus loin.
- Augmentation de la pression à l'heure de pointe du soir à l'intersection des rues Saint-Jacques et University et dans une moindre mesure à l'intersection des rues Notre-Dame et University.
- Réduction de la pression à l'heure de pointe du matin à l'intersection des rues University et Saint-Jacques ainsi qu'à la sortie Saint-Laurent et Sanguinet de l'autoroute Ville-Marie.

Éléments de succès du point de vue de l'environnement

- Les premières analyses ont révélé que les terrains à développer présentent peu d'enjeux environnementaux.
- La transformation de l'autoroute en artère urbaine dotée de feux de circulation permettra de réduire le niveau de bruit.
- Le secteur ne devrait pas être affecté par les problèmes de vibration.
- A priori, les nuisances environnementales liées au projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure pourront être gérées relativement facilement par la mise en place de mesures d'atténuation adéquates.

Mise en contexte

Les principaux défis à relever dans le cadre de la première phase du réaménagement de l'autoroute Bonaventure concernent notamment l'adéquation entre l'offre et la demande de déplacements dans le corridor, le maintien des interfaces avec l'autoroute Ville-Marie, l'identification d'itinéraires optimaux pour le transport collectif et le dégagement d'espaces propices au développement immobilier dans le corridor réaménagé.

De plus, afin de s'assurer que ce projet contribue à une véritable requalification du secteur, il s'imposait de dimensionner le réseau routier à une échelle plus urbaine, dans l'esprit des principes évoqués dans le concept d'aménagement.

Transport collectif

L'objectif de transformer la principale entrée de Montréal en un quartier habité et vivant ainsi que d'y diminuer le transport par automobile nécessite, compte tenu notamment du rôle vital du corridor Bonaventure en tant que lien avec la Rive-Sud, qu'une attention toute particulière soit apportée aux transports collectifs et actifs dans le secteur d'intervention.

Mesures recommandées en vue de favoriser le transfert modal vers le transport collectif* :

- aménagement d'une voie réservée pour autobus entre la rue Wellington et le pont Champlain (à court terme);
- implantation d'un terminus satellite au centre-ville;
- optimisation du trajet des autobus entre la rue Wellington et le terminus centre-ville;
- mise en service du tramway du havre;
- mise en place de mesures de mitigation pendant les travaux de construction pour modifier les habitudes des usagers (par exemple, la mise en service d'un train de banlieue).

* À noter que les simulations réalisées dans le cadre de l'étude de faisabilité ont visé à illustrer les conditions de circulation les plus difficiles, sans considérer les bénéfices qui pourraient résulter du transfert modal.



Pendant les travaux, un service de train de banlieue à partir du stationnement incitatif Chevrier pourrait favoriser le transfert modal vers le transport en commun



La partie sud du secteur, actuellement mal desservie en transport en commun, bénéficiera de l'arrivée du tramway du havre



Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville

Transports actifs et réseaux piétonniers



Groupe Cardinal Hardy

Modélisation de l'entrée de ville, vers le bassin Peel, à l'intersection des rues University et Notre-Dame

Mise en contexte

Le secteur de l'autoroute Bonaventure et les espaces qui l'entourent sont appelés à jouer un rôle de premier plan dans le développement économique et urbain de Montréal. Le redéveloppement de ces espaces au formidable potentiel devra se réaliser dans une perspective de développement urbain durable, notamment en faisant des transports collectifs et actifs des modes privilégiés d'accès au secteur.

Ainsi, le projet de réaménagement propose de miser sur l'intégration aux réseaux existants (métro, RESO, canal de Lachine) et futurs (tramway) en privilégiant des aménagements qui accentuent le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes.



Dans le Quartier international, la largeur des trottoirs facilite la cohabitation entre les piétons et les véhicules

Éléments de succès du point de vue des transports actifs

La configuration de la nouvelle artère urbaine offrira un environnement convivial et sécuritaire, propice aux transports actifs :

- larges trottoirs et traverses sécuritaires pour faciliter le déplacement des piétons;
- aménagements qui favorisent les transports actifs (supports à vélos, aires de stationnement intérieures pour bicyclettes, etc.);
- stationnement sur rue en période hors pointe, pour contribuer à réduire la vitesse des véhicules;
- occupation commerciale ou publique des rez-de-chaussée afin d'animer le domaine public;
- mobilier de qualité, éclairage et aménagements paysagers qui accentuent le bien-être des passants.



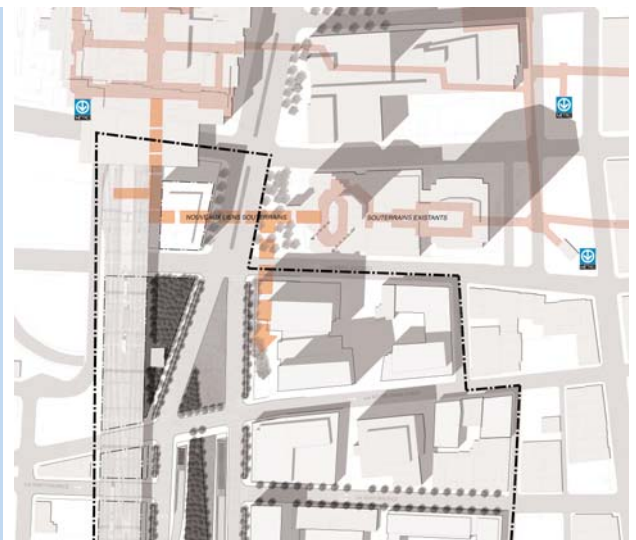
Aménagements pour cyclistes dans un passage piétonnier de la Cité Multimédia



Accès à la place Jean-Paul-Riopelle à partir du RESO

Réseau piétonnier intérieur (RESO)

Les projets immobiliers d'envergure envisagés sur les îlots au nord du faubourg des Réccolts justifieront le prolongement des corridors du réseau piétonnier intérieur. Ainsi, deux circuits du RESO pourront converger vers le secteur d'intervention, en provenance de la station de métro Bonaventure et de la station Square-Victoria. Ces parcours permettront de rejoindre une série de destinations recherchées par les travailleurs ou les visiteurs du centre-ville de Montréal. En fonction du développement des îlots plus au sud, le RESO pourra être prolongé dans l'axe de la future grande artère.



Plan d'expansion du réseau piétonnier souterrain dans le nord du faubourg des Réccolts