

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

L'art public : au cœur du plan d'aménagement du Quartier Bonaventure

La production d'un plan de développement de l'art public s'avère un outil précieux pour mettre en valeur le Quartier Bonaventure. Il est un moyen privilégié pour s'adresser directement aux sens, à la mémoire et aux émotions de ceux au regard desquels il sera offert.

La présence de l'art public dans le projet Bonaventure se veut marquante. La fin de la voie rapide et le début de l'artère urbaine seront marqués par une œuvre d'art signalétique et monumentale. Le plan prévoit également une répartition des interventions en divers lieux dans l'ensemble du Quartier. Les espaces visés comprennent non seulement le domaine et les espaces publics, mais aussi le domaine privé et les espaces semi-publics.



Le plan comprend notamment les interventions artistiques suivantes :

1. oeuvre signalétique et monumentale au seuil sud du projet;
2. oeuvre signalétique au seuil nord du projet;
3. oeuvre environnementale sur la place publique;
4. oeuvres sur le domaine privé (d'accès semi-public);
5. oeuvres intégrées aux passages sous le viaduc ferroviaire du CN;
6. oeuvres temporaires sur les palissades de chantier.

Une entrée de ville magistrale grâce à un concept novateur d'éclairage urbain

L'entrée de ville sera magistrale de nuit et de jour grâce à un concept d'éclairage urbain permettant de mettre en valeur les aménagements proposés. Ce concept :

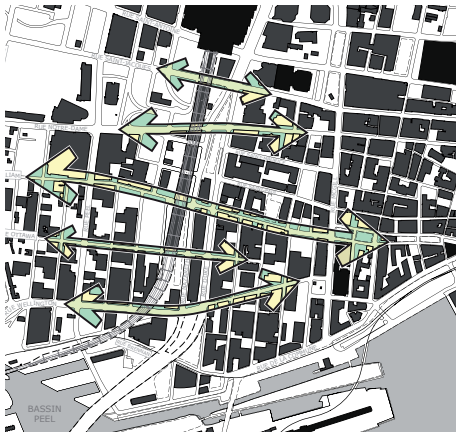
- signalera l'unicité de l'entrée au centre-ville de Montréal;
- s'inscrira en continuité avec les aménagements du domaine public du Quartier international de Montréal et de ceux des quartiers limitrophes;
- mettra en valeur le mobilier et le paysage urbains de l'entrée de ville;
- rehaussera l'éclairage des plantations d'arbres et des massifs végétaux ce qui mettra en valeur les places, placettes, parcs ainsi que les terrasses;
- mettra sur un éclairage des façades et des passages sous le viaduc ferroviaire du CN.



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

Le Quartier Bonaventure : un projet de reconstruction urbaine s'inspirant du génie des lieux

Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure est un projet de reconstruction urbaine unique au Québec. Il redéfinit l'entrée de ville. Il permet la réappropriation des lieux et la valeur identitaire de tout un quartier; il améliore concrètement la qualité des espaces publics. Il retisse les liens est-ouest et nord-sud. Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure est un projet qui s'inspire largement du génie des lieux en redonnant ses lettres de noblesse au passé, en rétablissant les liens entre les faubourgs d'autrefois et en posant les jalons d'un projet architectural tourné résolument vers l'avenir.



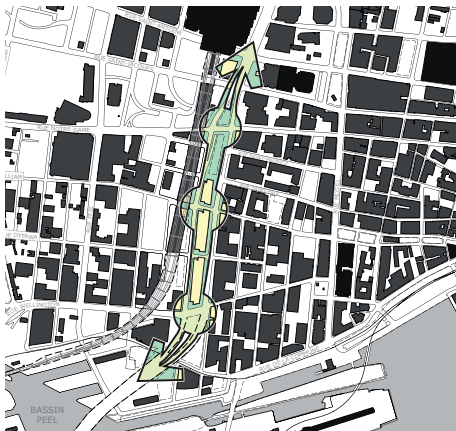
1. Rétablir les liens transversaux et recréer un nouveau milieu de vie

L'abolition de la barrière créée par l'infrastructure routière existante et la construction des îlots centraux permet de prolonger le bâti et de recréer un milieu de vie à la jonction des faubourgs. Le long de ce nouveau quartier, le viaduc ferroviaire peut être réinvesti et habité. Les liens est/ouest sont mis en valeur et hiérarchisés. La consolidation du cadre bâti, l'animation et la qualité des aménagements favorisent les déplacements piétons et permettent la mise en relation du faubourg des Récollets, du Griffintown et du Vieux-Montréal.



2. Recréer les liens longitudinaux et marquer l'entrée de ville

La nouvelle configuration de l'artère urbaine crée un lien manifeste entre le centre-ville et le bassin Peel, le long de deux larges avenues qui mettent en relation le Quartier international de Montréal (QIM), le nord du faubourg des Récollets, la Cité Multimédia, le Vieux-Port et le canal de Lachine. Le nouveau tracé permet de créer aux abords du canal de Lachine une nouvelle entrée de ville marquante et signalétique du Nouveau Montréal.



3. Sécuriser les lieux par de nouvelles intersections et créer un environnement convivial

L'autoroute est ramenée au sol et transformée en artère urbaine, ce qui permet de créer des intersections et de mieux gérer la circulation automobile. En misant sur l'équilibre de la cohabitation piétonnière et véhiculaire, l'aménagement des nouvelles intersections favorise la qualité et la sécurité des déplacements piétons et cyclistes, tout en maintenant une bonne fluidité de circulation. Au nombre des interventions envisagées figurent l'aménagement de larges trottoirs, la définition de traverses piétonnières sécuritaires, l'animation du domaine public (activités commerciales, transparence des rez-de-chaussée, etc.) ainsi que l'implantation d'un mobilier urbain de qualité.

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

Le Quartier Bonaventure : une approche exemplaire en matière de développement durable

Le projet de création du Quartier Bonaventure en une entrée de ville prestigieuse et un nouveau milieu de vie s'inscrivent résolument dans une perspective de développement durable à plusieurs titres.

Le projet tend effectivement à respecter autant les perspectives sociales et environnementales que les perspectives économiques. L'optimisation des transports collectifs et la promotion des transports actifs tout comme la place prépondérante accordée au verdissement des lieux et à toute initiative visant le développement écologique, sont autant d'éléments importants dans le nouveau quartier.

L'ensemble du plan d'aménagement a été réalisé en tenant compte du Plan stratégique de développement durable de la Ville de Montréal, la Stratégie d'inclusion de logement abordable et le Plan de transport de la Ville de Montréal (2008). Par ailleurs, le Quartier Bonaventure répond aussi aux objectifs poursuivis par les politiques et programmes municipaux suivants :

- Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal
- Stratégie de développement économique réussir@Montréal
- Politique de l'arbre
- Plan d'action corporatif pour protéger le climat
- Politique pour un environnement paisible et sécuritaire
- Politique familiale de Montréal
- Politique de développement culturel de la Ville de Montréal 2005-2015 : Montréal, métropole culturelle
- Plan d'affaires de la STM (2007-2011)
- Plan stratégique de l'AMT (2003)
- Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal (2008)
- Politique du patrimoine



Obtention de la certification LEED ND

Le souci d'obtenir un niveau d'aménagement exceptionnel, respectueux des besoins des générations futures, interpelle un mode de développement innovateur. Ainsi, la majorité des composantes du projet intègre l'approche LEED ND (Neighbourhood) et la Société du Havre de Montréal veut obtenir cette certification en répondant aux critères établis par le *US Green Building Council* (USGBC).

Le Quartier Bonaventure vise donc la maximisation des espaces verts afin de diminuer les îlots de chaleur, notamment par un encadrement paysager des voies publiques, une végétation ponctuelle dans les places publiques, les cours et les jardins et la conception des toits-terrasses.

La certification LEED NC est un outil de conception et de certification qui permet d'encadrer la qualité des constructions et vise l'atteinte d'objectifs élevés en matière de développement durable. Pour matérialiser ces objectifs, les conditions préalables et les crédits sont classés en six catégories principales :

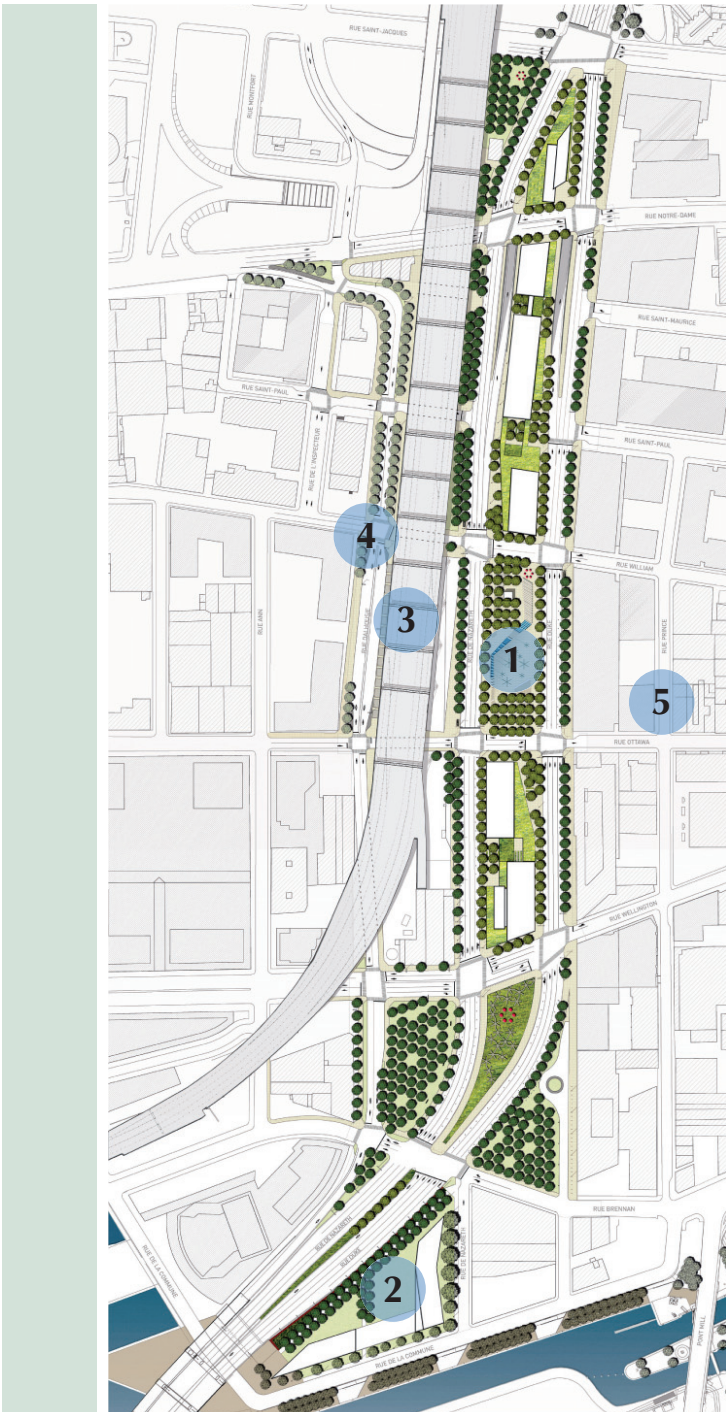
- aménagement écologique des sites;
- gestion efficace de l'eau;
- énergie et atmosphère;
- matériaux et ressources;
- qualité des environnements intérieurs;
- innovations et méthode de conception.



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

Les cinq grandes composantes du projet

La démolition de la structure actuelle représente, sans contredit, l'élément clé du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Cette démolition laisse place à des terrains vacants dont la mise en valeur constituera les cinq composantes majeures du plan d'aménagement du Quartier Bonaventure.



1. Le concept et la mise en valeur des îlots centraux

Le concept d'aménagement et l'architecture des îlots centraux sont ajustés par une mise en scène plus panoramique de l'entrée de ville. L'aménagement du domaine public permettra d'offrir des points de vue sur la ville tout en créant un environnement convivial et sécuritaire. De plus, la volumétrie des îlots centraux se distinguera des quartiers avoisinants afin de rehausser l'expression unique de leur forme. Une place publique sera créée au cœur de l'enfilade des îlots et deviendra le point central du nouveau milieu de vie.

2. La transformation et la mise en valeur de l'îlot de la Commune

À proximité du bassin Peel, l'îlot situé au sud marque le seuil de l'entrée de ville. Il souligne la transition entre l'autoroute et le milieu urbain. Il est également un paysage porteur de la nouvelle identité de l'entrée de ville. Enfin, il peut accentuer l'interaction entre les quartiers et le bassin Peel. L'aménagement de cet îlot marquera l'imaginaire des passants, usagers de transport collectif, piétons ou automobilistes, afin d'inscrire un élément repère distinctif aux portes de la ville.

3. La réutilisation du viaduc ferroviaire du Canadien National

Afin de réinscrire le viaduc ferroviaire à l'intérieur de la trame des faubourgs, il est proposé de rouvrir la fenestration du viaduc, réapproprié les espaces du rez-de-chaussée à des fins commerciales et rendre plus sécuritaires et confortables les nombreux passages est-ouest. La portion du viaduc ferroviaire entre les rues Ottawa et William, face à la place publique, pourra regrouper notamment les installations et services nécessaires aux utilisateurs du transport collectif.

4. L'implantation d'un corridor exclusif au transport collectif : le corridor Dalhousie

Afin de répondre aux objectifs de maximiser l'utilisation du transport collectif, la rue Dalhousie sera utilisée exclusivement au transport collectif. L'aménagement de cette rue, adjacente au viaduc ferroviaire et comportant une nouvelle station d'autobus, sera convivial et sécuritaire.

5. La consolidation du faubourg des Récollets

Les bâtiments longeant la rue Duke du côté est, marquent la lisière du faubourg des Récollets. Leur cohabitation avec les nouveaux bâtiments, notamment ceux des îlots centraux, poursuivra l'environnement dynamique créé dans la Cité Multimédia. À la suite de l'effet d'entraînement suscité par la création du nouveau milieu de vie, résidences, commerces et bureaux, pourront y être implantés de façon judicieuse.

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

Le Quartier Bonaventure : une fenêtre exceptionnelle pour la modernisation des réseaux souterrains

Malgré la complexité de son sous-sol, le Quartier Bonaventure offre une occasion exceptionnelle à la Ville de Montréal et aux divers propriétaires d'infrastructures souterraines concernés d'optimiser leurs réseaux souterrains respectifs.

Les premières études du volet infrastructures souterraines ont été réalisées en étroite collaboration avec la Direction de la gestion stratégique des réseaux d'eau du Service des infrastructures, du transport et de l'environnement (SITE) de la Ville de Montréal. Elles consistaient à faire un diagnostic sur les plans structural et fonctionnel, des réseaux d'aqueduc et d'égouts desservant le quartier avoisinant le secteur visé par le réaménagement de l'autoroute Bonaventure, à l'aide des données disponibles sur l'état des conduites et d'analyses hydrauliques. Dans le cadre de l'avant-projet détaillé, plus de 10 kilomètres de conduites ont été auscultés et les résultats analysés. À la suite de ces études, les trois directions du SITE (Direction de la gestion stratégique des réseaux d'eau, Direction de l'épuration des eaux usées et Direction de la production de l'eau potable) ont présenté leurs recommandations finales concernant l'état des conduites d'égouts et d'aqueduc.



Une remarquable collaboration

Tout au long de l'avant-projet détaillé, une collaboration étroite s'est établie entre les différents partenaires de la Société du Havre de Montréal (Ville de Montréal, CCUM, Gaz Métro, la Commission des services électriques de Montréal (CSEM), Hydro-Québec TransÉnergie et Distribution, Bell) ainsi qu'une douzaine d'entreprises de télécommunications (par l'entremise de la CSEM). Ceci a permis de dégager les solutions optimales pour les diverses problématiques soulevées par le réaménagement de l'autoroute Bonaventure.

Des comités techniques regroupant les divers intervenants en matière d'infrastructures souterraines ont dressé un état de la situation, cerné les zones de conflits, planifié et défini les besoins futurs, identifié les solutions optimales et établi un phasage des travaux de réhabilitation, de remplacement ou de déplacement.

Ces comités avaient également pour tâche d'identifier les opportunités générées par le réaménagement de l'autoroute Bonaventure tout en proposant un emplacement optimal pour les infrastructures. Les principales options envisagées sont les suivantes :

- le déplacement de massifs de conduits et de puits d'accès;
- l'implantation de nouveaux corridors d'énergie;
- l'abandon ou le démantèlement des équipements non utilisés;
- le statu quo.

Travaux préparatoires

Les interventions au niveau des infrastructures souterraines donneront lieu aux premières pelletées de terres du projet Bonaventure. Il est donc essentiel, étant donné la qualité exceptionnelle des aménagements de surface proposés, de réaliser une planification rigoureuse afin d'éviter d'avoir à intervenir lorsque les aménagements finaux auront été complétés.

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

Des bâtiments « signature » pour une entrée de ville distinctive

L'ensemble du concept souligne l'unicité de l'entrée de ville tout en s'arrimant au gabarit du cadre bâti limitrophe. En symbiose avec le domaine public, l'architecture participe à la création d'un environnement convivial, animé et distinctif.



Îlots centraux

Les îlots centraux et l'architecture des bâtiments « signature » rehausseront l'expérience unique de l'entrée de ville. Le concept architectural développé pour les îlots centraux assure l'unicité du Quartier Bonaventure tout en définissant l'échelle conviviale souhaitée au niveau de la rue. Cinq composantes architecturales distinctes se superposent et sont articulées afin de rythmer le parcours d'entrée de ville, à savoir :

- les rez-de-chaussée;
- les basiliaires;
- les toits verts sur les basiliaires;
- les barres (volumes d'hauteur intermédiaire et de forme allongée);
- les tours.

L'agencement des différents volumes est composé de rez-de-chaussée transparents, surmontés de basiliaires couverts de toits verts, de volumes intermédiaires allongés puis de tours effilées à l'image du centre-ville. Les îlots centraux sont en continuité visuelle avec les quartiers limitrophes. Le Quartier Bonaventure s'harmonisera avec les multiples échelles présentes dans le secteur, soient celles de la Cité Multimédia, du faubourg des Récollets et bien sûr, celle à l'image du centre-ville. Chacun des trois îlots est composé des cinq éléments superposés assurant l'homogénéité générale de l'architecture, malgré leur configuration unique créée par la forme des terrains.

Îlot de la Commune

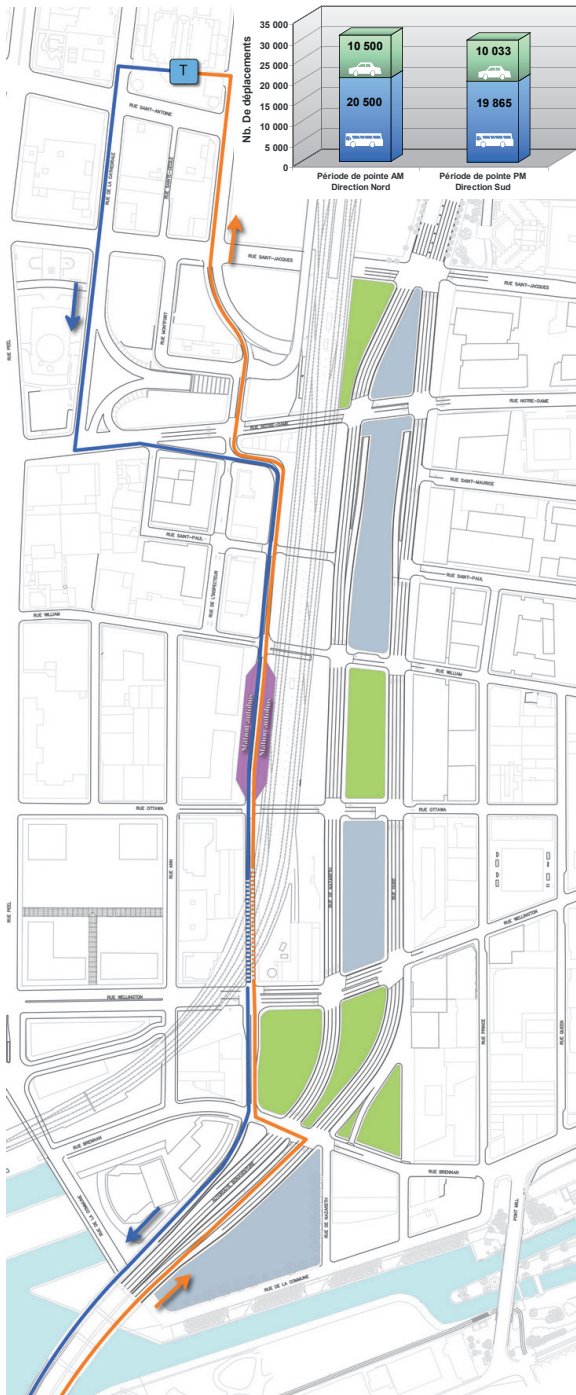
Situé à la porte du Quartier Bonaventure, le bâtiment proposé marque l'entrée de ville tout en restant discret devant l'importance signalétique des îlots centraux. Le bâtiment comporte deux corps principaux. Le premier, qui fait front sur le canal et fait office de flèche à l'entrée de ville, s'inscrit à l'échelle métropolitaine.

Le deuxième s'inscrit plutôt à l'échelle du faubourg et du cadre bâti en bordure de l'autoroute actuelle. Les deux sections du même bâtiment sont liées par un volume de trois étages qui s'harmonise avec les constructions de la rue de la Commune à l'ouest de la rue Prince. Cette faible hauteur permet également de dégager une vue nord-sud entre le canal et la ville, dans l'axe de la rue de Nazareth (sortie de ville). Du côté de la rue de la Commune, une porte cochère permet l'accès à l'intérieur de l'îlot. Dans l'axe de la rue Dalhousie, cet espace dégagé permet l'aménagement d'espaces verts privés et de passages publics.

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

Le transport collectif : une composante majeure du projet

L'autoroute Bonaventure joue un rôle essentiel pour le transport collectif en provenance ou à destination de la Rive-Sud avec le corridor métropolitain Champlain-Bonaventure de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et la desserte de l'Île des Sœurs par la Société de transport de Montréal (STM). Actuellement, en période de pointe du matin et de l'après-midi, 66 % des déplacements se font en autobus, soit plus de 20 000 usagers quotidiennement.



Le transport collectif est au centre des objectifs en transport du Quartier Bonaventure :

- maximiser le nombre de déplacements (nombre de personnes) dans l'axe pour assurer l'efficacité de la desserte actuelle et future du centre-ville et des secteurs limitrophes (faubourg des Recollets et Griffintown);
- favoriser le transport collectif comme mode privilégié de déplacement en lui assurant une présence sur la circulation automobile;

Sélection du corridor

Dans le cadre de l'avant-projet, une analyse comparative de plusieurs options d'insertion du corridor métropolitain à l'entrée du centre-ville a été réalisée. Le but était d'évaluer objectivement les différentes variantes possibles sur le plan de leur capacité à remplir adéquatement les besoins opérationnels de l'AMT, pour les déplacements régionaux, et de la STM pour les déplacements locaux.

Au terme de ces analyses, il est apparu essentiel :

- d'aménager un corridor exclusif aux autobus empruntant le corridor métropolitain en parallèle de la nouvelle artère urbaine;
- de maintenir la desserte locale de la STM dans l'axe des rues Duke et de Nazareth.



Le corridor Dalhousie : un projet complémentaire

L'axe de la rue Dalhousie a été retenu pour l'aménagement d'un corridor exclusif aux autobus. Sa localisation directement à l'ouest de la structure ferroviaire du CN et en ligne directe vers le Terminus Centre-Ville permet de créer une emprise dédiée aux autobus qui sera plus efficace que le trajet actuellement emprunté par les autobus. Dans l'attente de la réalisation du SLR Rive-Sud, ce projet complémentaire permet d'améliorer la situation existante pour les usagers actuels et futurs par l'aménagement d'une station d'autobus beaucoup plus conviviale pouvant accommoder tous les autobus et permettre des temps de parcours plus courts.

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

Le transport actif valorisé

Le Plan de transport de la Ville de Montréal vise la réduction de la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport collectif et des transports actifs. Le Quartier Bonaventure poursuit cet objectif et souhaite offrir un environnement urbain qui favorise les modes de transports alternatifs à l'auto solo.

La création d'un nouveau milieu de vie et la volonté de rétablir les liens locaux entre les quartiers à l'ouest et à l'est de l'autoroute Bonaventure justifient l'effort qui doit être consenti pour le confort et la qualité des aménagements urbains dans un quartier à la confluence de plusieurs modes de transport.

Le renforcement du transport collectif exige aussi de nouveaux aménagements pour les usagers que sont aussi les piétons. La nouvelle station d'autobus prévue sur la rue Dalhousie, sera utilisée par des centaines d'usagers qui y transiteront à pied quotidiennement.



Piéton

Pour les piétons, les aménagements proposés visent à accroître la sécurité et le confort des piétons, par exemple :

- des trottoirs généreux, d'une largeur proportionnelle à l'importance des voies véhiculaires adjacentes;
- le retrait de certains bâtiments dans l'alignement d'ensemble des façades pour éviter l'effet de couloir canalisant les vents;
- des aménagements qui facilitent le déneigement des trottoirs et des arrêts d'autobus;
- l'aménagement de parcours sans obstacles pour les personnes à mobilité réduite;
- des espaces de repos et des aménagements urbains de qualité qui encouragent les promeneurs à fréquenter les lieux.



Réseau piétonnier intérieur (RÉSO)

Le développement immobilier projeté ainsi que la station d'autobus proposée justifient le prolongement des corridors du réseau piétonnier souterrain (RÉSO) vers les îlots centraux. Le raccord du projet au réseau piétonnier souterrain peut se faire au nord, en provenance de la station de métro Square-Victoria puis se prolonger vers le sud au fur et à mesure de la réalisation des projets immobiliers. Ces parcours permettront de rejoindre une série de destinations recherchées par les travailleurs ou les visiteurs au centre-ville de Montréal.

VÉLO

Le Quartier Bonaventure bénéficie de la présence d'infrastructures cyclables existantes à proximité (pistes le long des rues de la Commune et McGill). Pour répondre aux besoins du nouveau milieu de vie, la place du vélo sera assurée dans le nouveau quartier par l'accroissement du nombre de places de stationnement pour les vélos et l'amélioration de la qualité des aménagements situés aux abords des commerces et lieux de travail. Une station BIXI est aussi proposée à proximité de la station d'autobus sur la rue Dalhousie et de la future place publique.

Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville Gérer les déplacements autrement...

Le transport constitue la fonction première de l'autoroute Bonaventure. Cet axe majeur alimente le centre-ville chaque jour avec plus de 40 000 travailleurs et étudiants qui y transitent quotidiennement en automobile et autobus. À la lumière des analyses effectuées au cours des études antérieures et des réflexions amorcées dans le cadre des études d'aménagement, l'avant-projet routier a confirmé que le concept d'une artère urbaine de quatre voies dans chaque direction, séparées par un chapelet d'îlots, constituait un aménagement fonctionnel et sécuritaire pour satisfaire les besoins en déplacements locaux pour accéder au centre-ville.



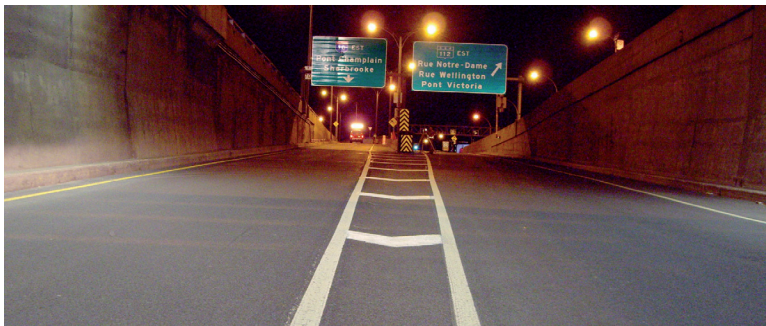
Les éléments de succès du projet de transport :

- maintenir le nombre approprié de voies continues et réduire au minimum les problèmes de circulation;
- intégrer les voies d'entrée et de sortie de l'autoroute Ville-Marie;
- assurer l'adéquation entre l'offre et la demande de déplacements par l'augmentation de l'offre de transport collectif dans le corridor routier pour compenser la perte de capacité routière;
- identifier les itinéraires optimaux pour le transport collectif et assurer la compatibilité et la coexistence des réseaux d'autobus régionaux et locaux;
- prévoir des mesures préférentielles pour le transport collectif entre le pont Champlain et la rue Brennan;
- accentuer l'urbanité des voies routières en aménageant de larges trottoirs et des traverses piétonnes sécuritaires.

Jonction avec l'autoroute Ville-Marie

Le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure en artère urbaine interrompt le lien autoroutier direct entre les autoroutes Bonaventure et Ville-Marie. Avec la réduction de capacité de la nouvelle artère et la présence de feux de circulation, un objectif secondaire du projet est de diminuer le transit automobile aux abords du centre-ville. L'itinéraire entre l'autoroute Ville-Marie et le pont Champlain sera donc redirigé à travers l'échangeur Turcot.

L'entrée et la sortie seront maintenues, à raison d'une voie dans chacune des directions. De plus, des méthodes de gestion sécuritaire du refoulement dans le tunnel seront mises en place pour minimiser les risques d'accident.



Jonction avec l'autoroute Bonaventure

Les études préalables à l'avant-projet proposaient que l'autoroute Bonaventure se termine à la rue Wellington, laissant ainsi la structure actuelle au-dessus des rues de la Commune et Brennan. À la suite de plusieurs analyses, il est proposé que la descente soit amorcée immédiatement au nord du passage au-dessus du canal de Lachine avec une première intersection à la rue Brennan. Les raisons qui ont mené au choix de cette option sont :

- la sécurité routière du segment de transition entre l'autoroute et l'artère urbaine;
- l'alignement de la rue Dalhousie facilitant l'accès des autobus au nouveau corridor exclusif;
- la diminution des débits de circulation à l'intersection des rues Duke et Wellington;
- la création d'un îlot central supplémentaire et le réaménagement de l'îlot de la Commune.

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

Le Quartier Bonaventure : un potentiel immobilier incomparable

Les composantes de l'offre et de la demande actuelles et futures ont été analysées pour chacun des créneaux du marché immobilier : secteur résidentiel, bureaux, commerce de détail et hôtelier. Les études de marché et la programmation des livraisons immobilières ont été réalisées dans la perspective de la réalisation du développement sur la période d'un cycle immobilier, soit environ 20 ans, incluant la présente période de ralentissement économique.



Les éléments de succès du point de vue immobilier :

- la localisation stratégique du Quartier Bonaventure à l'entrée du centre-ville et à proximité du QIM et de la Cité Multimédia lui confère une image forte et prestigieuse pour les sociétés qui l'occuperont dans le futur ainsi qu'un très grand potentiel de visibilité;
- le marché de 2012-2016 offrira une fenêtre intéressante pour la livraison des premiers projets résidentiels;
- la construction éventuelle de plus de 2 800 unités de logements permettra d'accueillir près de 5 000 nouveaux résidents au cœur de Montréal;
- la qualité supérieure des aménagements urbains et paysagers incitera un développement immobilier de niveau comparable aux projets limitrophes (Cité Multimédia, QIM);
- le prolongement possible du réseau piétonnier intérieur vers les immeubles des îlots centraux permettra de relier les développements futurs au RESO et au métro;
- pierre angulaire de la revitalisation du Quartier Bonaventure, la place publique centrale s'inscrit dans une approche moderne d'aménagement répondant ainsi à une volonté de poursuivre un mouvement significatif de retour en ville;
- le Quartier Bonaventure amènera dans son sillage plus de 1,5 G\$ d'investissements immobiliers pour l'ensemble du secteur à l'étude. Il attirera les investisseurs, tant publics que privés, qui y verront des occasions d'affaires intéressantes estimées à 954 M\$ dans le faubourg des Récollets et à 567 M\$ sur les terrains appartenant à la Ville de Montréal.

Des revenus significatifs à tirer des terrains appartenant à la Ville de Montréal :

- le produit de la vente des îlots centraux et de l'îlot de la Commune appartenant à la Ville de Montréal procurera des recettes de l'ordre de 51,5 M\$;
- les investissements immobiliers potentiels sur les terrains appartenant à la Ville de Montréal seront de 567 M\$;
- à terme, le montant des taxes foncières potentiellement générées selon le taux de 2009, dans le cas particulier des terrains de la Ville de Montréal qui seront mis en valeur à partir d'une emprise présentement non taxable, sera de 13,2 M\$ annuellement;
- la perception des droits de mutation primaire et secondaire est, quant à elle, estimée à 13,9 M\$.

	Terrains appartenant à la Ville de Montréal	Ensemble des terrains du secteur d'étude	Part tirée des terrains de la Ville
Vente des terrains de la Ville de Montréal	51,5 M\$	51,5 M\$	100%
Potentiels d'investissements immobiliers	567,0 M\$	1 528 M\$	37%
Taxes foncières annuelles à terme	13,2 M\$	32 M\$	41%
Revenus non récurrents (droits de mutations)	13,9 M\$	47,8 M\$	29%



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

Un excellent rendement sur l'investissement pour les Montréalais

Rares sont les projets de réaménagement d'un corridor autoroutier qui ont un impact aussi grand sur un territoire et sur une collectivité. Les conditions gagnantes de ce projet commencent avec la mise en œuvre de travaux d'infrastructures majeurs qui ouvriront la voie au développement. Avec son effet de levier sur les investissements immobiliers, ce projet s'inscrit dans la lignée des réalisations qui ont contribué à transformer Montréal au cours des deux dernières décennies.

Coûts évités

Construite lors de l'Expo 67, l'autoroute Bonaventure a subi l'usure du temps et la fatigue de la circulation. Au cours des dernières années, les employés municipaux ont dû intervenir à plusieurs reprises pour effectuer des travaux de réparation.

Si la structure devait être maintenue pour au moins 20 ans, la Ville devrait procéder, entre 2014 et 2017 à des travaux majeurs (remplacement de la dalle, réparation des poutres et chevêtres) au coût de 55 M\$. Une reconstruction complète (plus de 100 M\$) devrait quand même être envisagée après cette prolongation de la vie utile de 20 ans.

Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville prévoit la démolition de 82% de la structure appartenant à la Ville ce qui permettra à cette dernière d'économiser, à court terme, 45 M\$ en travaux de réparation et d'entretien.

Étendue des travaux

Évalué initialement à 90 M\$, le projet a vu ses coûts directs augmenter à 141,7 M\$ au terme de l'avant-projet détaillé.

L'inflation importante que connaissent les travaux de génie civil ces années-ci combinée à l'agrandissement du territoire d'intervention et la quantification de coûts non évalués aux étapes précédentes expliquent cette appréciation.

S'il est vrai qu'il est important de souligner l'augmentation des coûts du projet, il est aussi vrai que la rentabilité financière pour la Ville et les retombées économiques du projet se sont aussi accrues considérablement.

COÛT DES TRAVAUX - Corridor Bonaventure (\$ 2008)	74 078 466 \$
Acquisitions de terrains	200 000 \$
Maintien de circulation	19 730 223 \$
Organisation de chantier (10%)	7 407 847 \$
Imprévus de construction	12 809 370 \$
Honoraires professionnels et gestion de projet (15%)	11 334 005 \$
TOTAL SANS TAXES	125 559 911 \$
TPS 5 %	6 277 996 \$
TVQ 7,5 %	9 887 843 \$
COÛT TOTAL	141 725 750 \$

Sommaire économique (2009-2031)

Investissements

Corridor Bonaventure	141,7 M\$
Corridor Dalhousie	86 M\$
Développements privés	1 528 M\$
Ratio public/privé	6,7

Coûts évités

Reconstruction de l'autoroute	45 M\$
-------------------------------	--------

Revenus - Ville de Montréal

Ventes de terrains	51,5 M\$
Revenus non récurrents	47,8 M\$
Taxation annuelle à terme	32 M\$

Retombées économiques

Valeur ajoutée	1 000 M\$
Revenus des gouvernements	339,7 M\$
Main d'oeuvre (ann-pers.):	23 000

Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure : l'essence même d'un projet catalyseur

Un projet qui va créer de l'emploi et générer des retombées économiques durant sa réalisation:

- 23 000 emplois années-personnes;
- plus de 1 G\$ de valeur ajoutée au PIB québécois.

Un projet avec un effet d'entraînement incomparable:

- plus de 1,53 G\$ d'investissements privés qui se réaliseront dans la foulée du réaménagement.

Un projet qui présentera un excellent rendement sur l'investissement pour les Montréalais:

- un délai de récupération de 9 ans des investissements effectués par la Ville;
- élimination de dépenses de plus de 45 M\$ pour le maintien de la structure de l'autoroute actuelle, requises d'ici 2014-2017.