

Mémoire sur le réaménagement
de
l'autoroute Bonaventure

Présenté à
Office de consultation publique de Montréal

par
Regroupement pour des voies réservées

Janvier 2010

Montréal,

7 janvier 2010

Mme Hélène Laperrière
Office de consultation publique de Montréal

Objet : Consultation sur le réaménagement de l'autoroute Bonaventure
Voies réservées entre l'île des Sœurs et le centre ville.

Madame,

La Ville de Montréal a mandaté la Société du Havre de Montréal de faire une étude d'avant projet pour le réaménagement de l'autoroute Bonaventure entre la rue de la Commune et la rue Saint-Jacques.

La Société de Havre préconise une création d'une voie réservée d'autobus dans le prolongement de la rue Dalhousie afin de désengorger la circulation des rues Duke et Nazareth et d'améliorer les services offerts aux usagers de transport en commun.

Bien que voulant améliorer la fluidité des autobus transitant par l'axe Nord/Sud formé par l'autoroute Bonaventure, nous nous questionnons sur l'axe d'implantation choisi par le promoteur.

Nous considérons que le prolongement de la rue Dalhousie nécessite un investissement majeur pour permettre sa prolongation dans la partie sud et que le risque de dépassement des coûts n'est pas négligeable.

Vous trouverez ci-joint notre mémoire concernant l'implantation de voies réservées pour le transport en commun entre l'île des Sœurs et le centre ville de Montréal.

Le Regroupement pour des voies réservées est un regroupement de citoyens habitant l'arrondissement Le Sud-ouest de Montréal.

Regroupement pour des voies réservées
Montréal

Mémoire sur le réaménagement de l'autoroute Bonaventure

Avec le réaménagement de l'autoroute Bonaventure, des études exhaustives de circulation ont été faites par le promoteur. Ces études de circulation ont été faites pour s'assurer que le nouveau réseau routier puisse desservir efficacement le transport de personnes et des marchandises.

Dans les documents présentés en 2009 par le promoteur à l'office de Consultation publique de Montréal, la Société du Havre préconise une création d'une voie réservée pour autobus dans le prolongement de la rue Dalhousie.

La rue Dalhousie est située à l'ouest des voies ferrées surélevées longeant l'autoroute Bonaventure. Cette rue se terminant en impasse, nécessitera la construction d'un pont ferroviaire pour permettre la prolongation de la rue Dalhousie jusqu'à la rue Wellington. Ce pont ferroviaire appelé «Tunnel Dalhousie» permettra aux autobus de passer sous les voies ferrées du Canadien National.

1) Commentaires sur le projet de la voie réservée Dalhousie

Nous avons étudié sommairement le tracé de la voie réservée d'autobus proposé par le promoteur et nous trouvons que ce projet comporte de grands risques techniques qui peut faire augmenter substantiellement les coûts.

Le projet de la voie réservée d'autobus de la rue Dalhousie implique une modification des voies ferroviaires surélevées qui appartient au Canadien National (CN). De plus, plusieurs structures ferroviaires sont adjacentes au projet du corridor Dalhousie. Ainsi entre la rue Notre Dame et la rue Brennan, il y a 6 ponts ferroviaires, dont le pont de la rue Wellington/Smith qui est un pont ferroviaire continue adjacent au «tunnel» Dalhousie. Entre la plupart de ces 6 ponts, il y a une structure en béton armé formé de poutres et colonnes qui forment un bâtiment situé sous les voies surélevées.

Il est à noter que les structures des voies ferroviaires surélevées du CN ont été construites il y a environ 70 ans. Nous observons que visuellement, les structures ne semblent pas être bien entretenues par le CN et nous craignons que certaines structures nécessitent, à moyen terme, d'importants investissements.

Le projet du corridor Dalhousie comporte plusieurs risques pouvant augmenter les coûts du projet, les risques sont les suivants :

- Une fois les travaux commencés, les administrateurs du projet seront appelés à autoriser la rénovation des structures ferroviaires situées dans les zones adjacentes des travaux afin de ne pas revenir sur les lieux pour reconstruire ou réparer les structures existantes à court terme augmentant ainsi l'envergure des travaux.
- L'emplacement du «tunnel» Dalhousie situé entre la centrale thermique CCUM et un édifice d'intérêt patrimonial peuvent créer une série d'imprévus et de difficultés de construction.
- la construction d'une gare d'autobus Dalhousie sous les voies surélevées du CN près de la rue Ottawa peut demander la mise aux normes sismiques et d'incendie des structures existantes.

- Le partage des coûts, des responsabilités entre le CN, l'AMT, la Ville de Montréal et les divers paliers gouvernementaux pour les réparations ou modifications inattendues des structures ferroviaires.

Recommandations :

- **Que le promoteur réévalue les risques et les coûts des modifications des 6 ponts ferroviaires qui appartiennent au CN, mais qui ne sont pas dans la zone immédiate du «tunnel» Dalhousie.**
- **Que le promoteur précise les coûts de mise aux normes de la future gare d'autobus Dalhousie et précise qui sera le propriétaire de la gare.**

2) Transfert modal

La Société du Havre mentionne à l'article 6.2 de son document du 3 mars 2009, que son projet offre une capacité pour les automobiles de 3300 à 3 700 véhicules/heure en considérant un déficit de 1 600 véhicules/heure. Considérant les sommes qui seront investis par les différents gouvernements pour le projet, nous remettons en question, au point de vue transport, la rentabilité du projet du corridor d'autobus de la rue Dalhousie.

À l'**annexe 1**, nous indiquons des mesures pouvant être mises en place pour augmenter le taux d'utilisation du transport en commun.

3) Voies réservées sur rues existantes

Nous croyons que d'autres tracés de voies réservées peuvent exister offrant un service équivalent à moindre coût. Les tracés que nous proposons ne comportent pas de nouvelles superstructures ni de modifications des structures du CN. Nous croyons qu'elles permettent de générer un développement structurant sur une plus grande superficie et améliore la desserte locale en transport en commun des quartiers traversés.

Nous proposons trois tracés d'implantation de voies réservées d'autobus que nous identifions avec les lettres de A à C.

3.1) Voie réservée - Option A

L'option **A** est une voie réservée bidirectionnelle sur la rue Peel et la rue Smith entre le boulevard René-Lévesque et la rue Brennan. Ce tracé permettrait de créer une voie réservée équivalente au corridor d'autobus Dalhousie proposé par la Société du Havre sans toutefois modifier l'infrastructure du CN. Voir **croquis no 1**.

3.2) Voie réservée - Option B

L'option **B** est une voie réservée bidirectionnelle sur la rue Peel, cette voie se prolongerait sur Wellington jusqu'à la rue Bridge, et sur Bridge, la voie réservée se poursuivrait jusqu'à la rue Carrie-Derick qui est située en aval du pont Victoria. Voir **croquis no 2**.

L'option B pourra être faite à la condition que les automobilistes voulant passer par le pont Victoria en période de pointe en après-midi soient redirigés sur l'autoroute Bonaventure de façon à libérer la rue Wellington et Bridge. Un accès privilégié, permettant aux automobilistes voulant emprunter le pont Victoria, serait construit à partir de l'autoroute Bonaventure. Voir **croquis no 3**.

3.3) Voie réservée - Option C

L'option C est de faire des voies réservées aux autobus unidirectionnels sur les rues University, Nazareth et Duke entre le boul. René-Lévesque et la rue Brennan. Ce scénario a été présenté dans les documents du promoteur mais a été jugé trop contraignant comme entrave à la circulation des automobilistes.

Sur la rue Duke, en direction Nord, nous croyons que des mesures pourraient être mises en place pour faciliter la mise en place des autobus régionaux dans la voie de gauche. Voir **croquis no 4 et croquis 4a**. Des mesures pour atténuer l'impact des voies réservées sur la circulation ont été indiquées à l'**annexe 2**.

Notes

Tramway éventuel sur la rue Peel

Dans le plan de transport de Montréal, il est prévu à moyen terme d'instaurer des voies de tramway sur la rue Peel. Dans les options A et B, nous considérons qu'il est possible de faire circuler des autobus et des tramways sur la même artère. Nous croyons que cette hypothèse est faisable et qu'elle mérite une étude plus exhaustive de la part du promoteur. Dans l'éventualité d'une mise en place d'un tramway sur la rue Peel, des voies réservées temporaires devront être prévues sur d'autres rues pendant la construction de l'infrastructure pour le tramway.

4) Transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain dans la zone du Technoparc

Dans les options A, B et C proposées, l'autoroute Bonaventure dans la zone du Technoparc serait transformée en boulevard urbain par l'instauration de feux de circulations afin de permettre l'accès au pont Victoria et de permettre un accès à un nouveau stationnement incitatif situé près du pont Victoria.

5) Reconfiguration des accès au pont Victoria

Nous proposons de reconfigurer l'accès du pont Victoria afin qu'il se fasse exclusivement par l'autoroute Bonaventure. Cette proposition réglerait la congestion routière du quartier Pointe-Saint-Charles qui est difficilement accessible pour ses résidents en autobus et en automobile en période de pointe l'après-midi et diminuerait grandement l'achalandage automobile sur les rues des Charlevoix, des Seigneurs, Peel et Wellington. Pour que cette option soit faisable, il faudra que les agences et les sociétés de transport augmentent leur offre de transport en commun en conséquence. **Voir croquis no 3.**

Recommandations :

- **Que le promoteur étudie plus attentivement un tracé de voie réservée sur la rue Peel ou d'autres rues nécessitant aucune structure additionnelle.**
- **Que la Ville de Montréal demande au promoteur qu'il étudie la possibilité de réduire significativement la circulation de transit aux ponts Wellington, des Seigneurs et Charlevoix en redirigeant la circulation automobile transitant par le pont Victoria par l'autoroute Bonaventure.**
- **Que l'autoroute Bonaventure située dans la zone du Technoparc soit transformée en boulevard urbain au moyen de feux de circulations.**
- **Qu'un stationnement incitatif soit créé dans la zone du Technoparc.**

Conclusions

Nous croyons que l'instauration de voies réservées d'autobus entre l'île des Sœurs et le centre ville comme un moyen essentiel et économique pour améliorer la qualité de l'air dans le centre ville et d'améliorer l'offre du transport en commun en attendant la venue éventuelle d'un train de type SLR dans l'axe nord/sud. Cette offre de transport sera suivie, si le zonage est modifié adéquatement, d'une reconsolidation du tissu urbain et d'une requalification des zones industrielles laissées en friche.

Nous considérons que le projet de prolonger la rue Dalhousie sous les voies du CN comporte beaucoup de risques techniques. La rénovation ou le remplacement de structures adjacentes seront probablement requis. Ces risques pourraient faire grandement augmenter les coûts du corridor Dalhousie qui sont présentement évalués à 85 millions de dollars.

Nous comprenons que le promoteur veut améliorer l'aspect visuel du quartier traversé par l'autoroute Bonaventure. Nous considérons que Montréal nécessite la mise en place d'infrastructures de qualité afin de permettre le déplacement des citoyens et des marchandises selon différents modes de transport. Compte tenu des tendances démographiques du Québec et de notre capacité de financer la construction et surtout l'entretien des infrastructures, nous croyons qu'il faut éviter la multiplication de nouveaux viaducs ou tunnels et réduire la capacité routière offerte aux automobilistes.

Nous croyons que les autorités tel que la Ville de Montréal, l'Agence métropolitaine de transport et le Ministère des transports procèdent à des investissements stratégiques qui limitent l'accessibilité aux automobilistes à faible coût par la création **de voies réservées sur rues** sans nécessiter de constructions de superstructures tel que de tunnel Dalhousie.

Nous croyons que nos recommandations présentées dans ce mémoire pourraient bonifier le projet du réaménagement de l'autoroute Bonaventure. De plus, la flexibilité qu'offrent les voies réservées que nous proposons permet aux sociétés de transport régionales de choisir un plus grand nombre de points de chute et d'embarquement de leurs clients que le corridor Dalhousie.

Regroupement pour des voies réservées
Janvier 2010

Option A - Voie réservée sur Peel - Smith et Brennan



Légende

-  Arrêt proposé autobus STM
-  Arrêt proposé autobus STM et certains autobus régionaux
-  Trajet proposé de voie réservée
-  Trajet proposé de voie réservée exclusif aux autobus régionaux
-  Feux de circulation transformant l'autoroute en boulevard

Croquis no 1- Option A

Option B - Voie réservée Peel - Wellington et Bridge

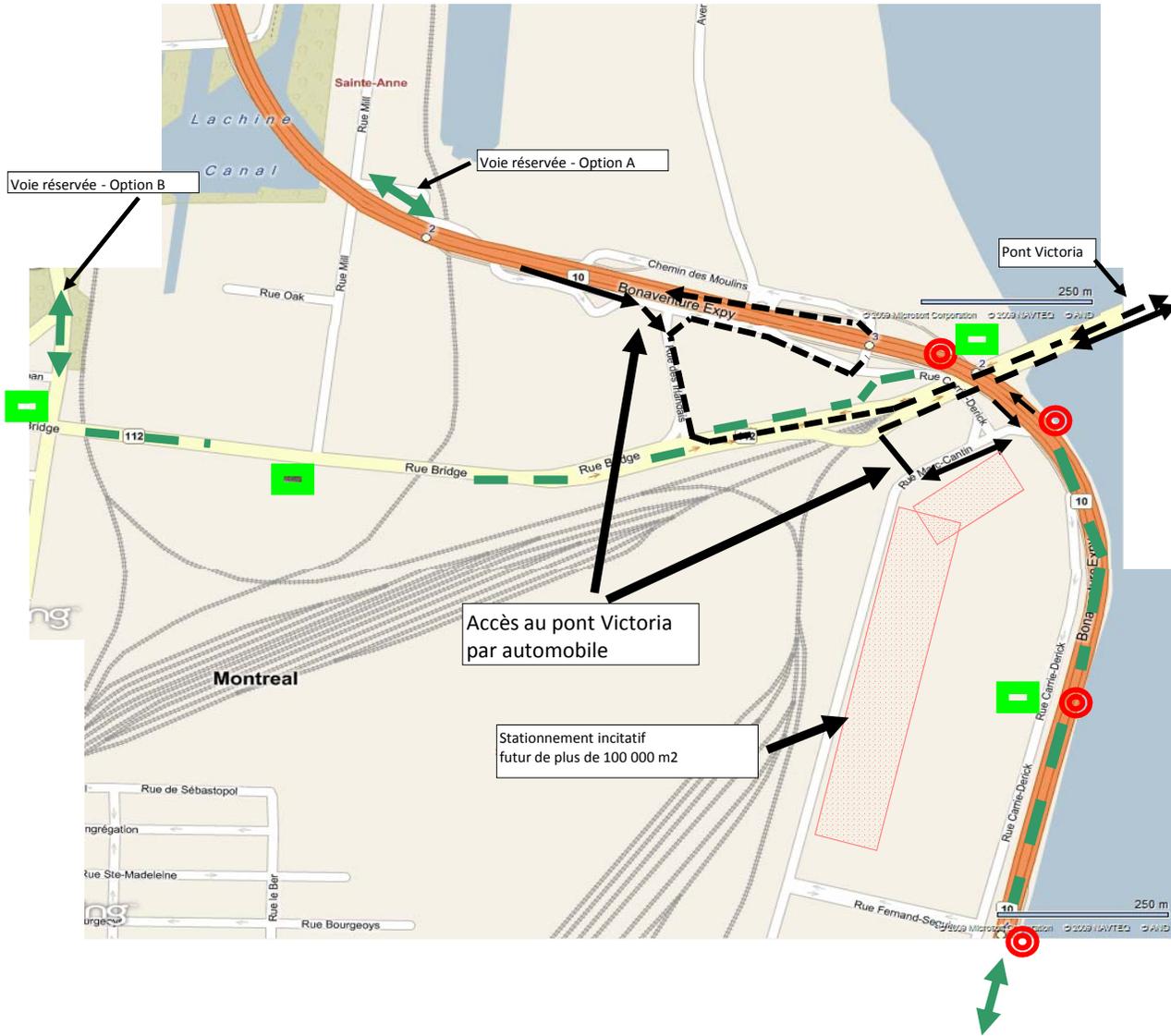


Légende

-  Arrêt proposé autobus STM
-  Arrêt proposé autobus STM et certains autobus régionaux
-  Trajet proposé de voie réservée
-  Trajet proposé de voie réservée autobus régionaux
-  Feux de circulation transformant l'autoroute en boulevard

Options A, B et C

Détail pour accéder au pont Victoria par automobile



Notes

Dans le but de désengorger la rue Bridge et le quartier Pointe Saint-Charles,

l'accès au pont Victoria se ferait **exclusivement** par le boulevard Bonaventure.

Deux accès à sens réversible seraient maintenus comme actuellement, soit la rue des Irlandais et la rue Marc-Cantin.

Des feux de circulation seraient nécessaires pour transformer l'autoroute en boulevard

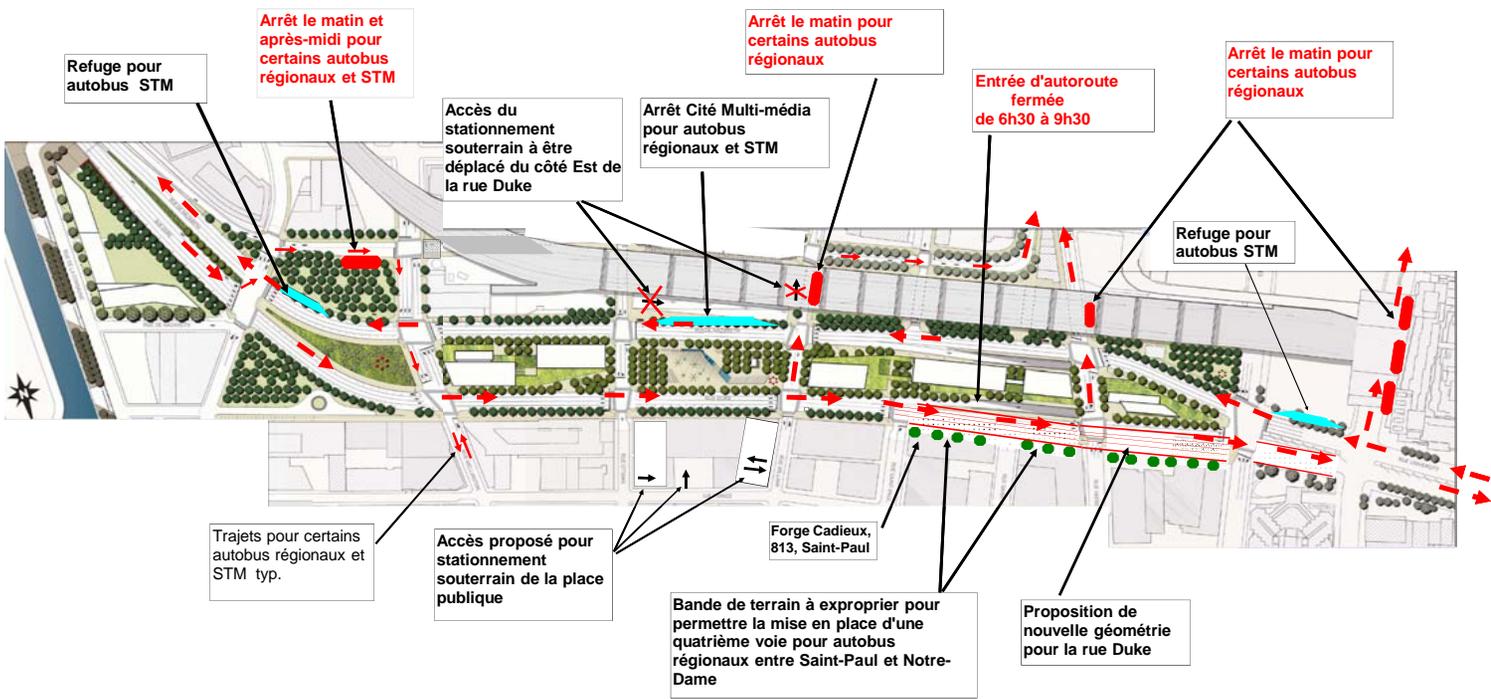
-  Arrêt proposé pour les autobus de la STM
-  Trajet proposé de voie réservée
-  Feux de circulation transformant l'autoroute en boulevard

Option C - Voie réservée Université - Duke et Nazareth



Légende

-  Arrêt proposé autobus STM
-  Arrêt proposé pour certains autobus régionaux
-  Trajet proposé de voie réservée
-  Trajet proposé de voie réservée pour autobus régionaux
-  Feux de circulation transformant l'autoroute en boulevard



Croquis 4a Vue globale de l'option C -Voie réservée University, Duke et Nazareth

Annexe 1

Transfert de la part modale

Bien que le rapport prévoit qu'il y ait un transfert modale et que le promoteur souhaite que les transporteurs publics offriront une augmentation de services et qu'un organisme compétent de covoiturage soit affecté à la promotion du covoiturage, nous croyons que d'autres mesures pourraient être mises en place pour réduire la quantité d'automobiles dans les quartiers environnants du projet :

1- Stationnement incitatif

L'instauration d'un stationnement incitatif d'environ 2 500 places sur les terrains vagues situés près du Technoparc permettra de réduire le nombre d'automobiles qui accèdent au centre ville par l'autoroute Bonaventure. Il est à noter que le stationnement incitatif devra être payant. Voir **croquis nos 1 à 4**.

2- Transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain dans la zone du Technoparc

La transformation de l'autoroute Bonaventure dans la zone du Technoparc en boulevard urbain par l'instauration de feux de circulation permettra l'accès au pont Victoria et permettra un accès à un nouveau stationnement incitatif situé près du pont Victoria.

3- Voie réservées pour covoiturage

D'autres mesures telles que la création d'une voie réservée aux approches du pont Victoria pour les véhicules ayant plus de trois passagers pourraient être mises en place.

4- Diminution du nombre de stationnements

Nous constatons un grand nombre de places de stationnements en surface au nord de la cité Multimédia et à l'ouest de la rue Dalhousie. Certains de ces places de stationnements sont disponibles à un coût équivalent au coût d'une passe mensuelle de la RTL ou de transporteurs régionaux de la deuxième couronne.

Pour augmenter le taux d'utilisation du transport en commun et réduire le nombre de places disponibles de stationnement qui défigurent le centre ville, nous proposons que la Ville de Montréal mette un mécanisme en place de réduction des stationnements. Un taux de diminution dans le secteur touché par le projet devra être établi et les espaces de stationnements enlevés seront transformés en parcelle de lots libre d'automobiles de façon permanente en attendant leur ré-urbanisation. Ainsi, chaque propriétaire de stationnement devra réduire sa superficie graduellement pour atteindre le taux de réduction prévu.

Les pertes monétaires du propriétaire seront compensées par une augmentation du coût des places de stationnement de par leur rareté grandissante.

Il est à noter que la tendance de construire des grands stationnements intérieurs par divers paliers gouvernementaux est contre-productive à l'objectif visé de réduire le nombre d'automobiles dans le secteur.

5- Tramway sur le pont Victoria

À très long terme, nous pourrions envisager le retour d'un tramway à la place de voies routières sur le pont Victoria. Il est à noter que pendant près de soixante années, le pont Victoria possédait deux voies de tramways desservant la ligne interurbaine M&SCRC et qu'en 1956 ces voies ont été converties en voies automobiles pour faire plus de place à l'automobile.

6- Réhabilitation du pont tournant du CN dans l'axe de la rue Smith

En remplaçant le pont tournant dans l'axe de la rue Smith et en rehaussant ses culées et son pivot central d'environ deux mètres, le lien qui traverse le canal Lachine pourrait être restauré. Ce pont pourrait servir comme voie réservée pour autobus.

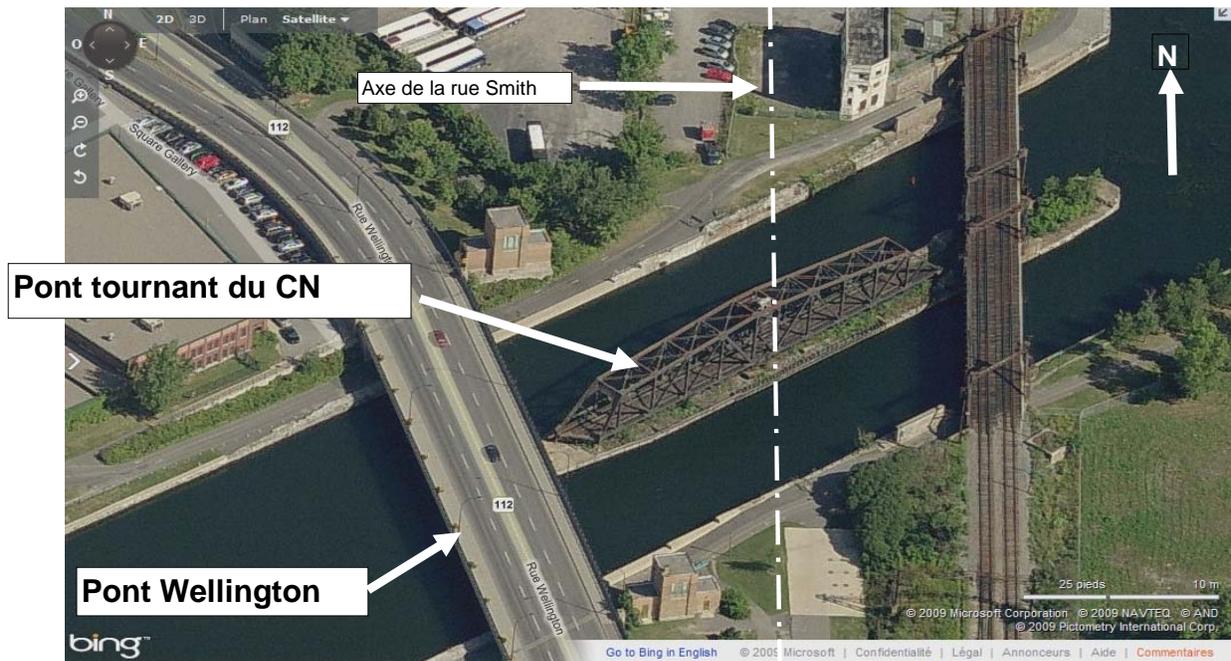
Au point de vue des usagers du canal Lachine, le droit de passage des cyclistes et des bateaux sous le pont serait conservé car le pont ferroviaire du CN serait surélevé sur des nouvelles culées afin d'avoir le même tirant d'air que le pont Wellington. Il est à noter que le pont serait placé en position fixe et ne pourrait plus se pivoter. Ne connaissant pas l'état de la charpente de ce pont, nous ne nous prononçons pas sur la faisabilité de cette option de réouverture de pont appartenant au CN. **Voir croquis no 5.**

Jumelé à la création d'un stationnement incitatif et de voies réservées pour co-voitureurs, nous croyons que le transfert de la part modale de voies réservées sur Peel, sur les rues Université, Nazareth et Duke serait supérieur à celui du projet de voie réservée d'autobus de la rue Dalhousie proposé par la Société du Havre de Montréal améliorant ainsi la fluidité des véhicules et la qualité de l'air des quartiers environnants du projet. L'ensemble des voies réservées proposées pour autobus permettraient d'augmenter sensiblement la capacité du réseau artériel à véhiculer les personnes par autobus voulant aller au centre ville diminuant la nécessité de maintenir la capacité routière actuelle.

Recommandations :

-Que le promoteur étudie et propose sur une zone étendue des mesures pour réduire la quantité d'automobiles dans le secteur Bonaventure et les quartiers environnants.

Restauration du pont tournant du CN dans l'axe de la rue Smith



Note

Un rehaussement des culées et du pivot central d'environ deux mètres doit être fait afin de garder le même tirant d'air que le pont Wellington.

Annexe 2

Précision sur l'option C –Voie réservée rue Université – Duke et Nazareth

L'option C est de faire des voies réservées aux autobus unidirectionnelles sur les rues Université, Nazareth et Duke entre le boul. René-Lévesque et la rue Brennan. Jugé trop contraignant comme entrave à la circulation des automobilistes, cette option n'a pas été choisie par le promoteur.

Nous croyons que des mesures pourraient être mises en place pour permettre la circulation des autobus régionaux dans cet axe routier. Nous vous proposons quelques précisions sur cette option :

Rue Duke et University, direction Nord période de pointe du matin et du soir,

À partir de l'autoroute Bonaventure, les autobus régionaux pourraient, à partir de la voie réservée située dans la voie de gauche de l'autoroute de continuer de rouler dans la voie de gauche sur une voie réservée située entre Brennan et René-Lévesque. Le virage à gauche serait interdit aux automobilistes durant la période de pointe du matin sur la majorité des rues à l'exception des autobus régionaux qui auraient la possibilité de tourner à gauche sur les rues suivantes : Brennan, Wellington, William, Notre-Dame (élimination du sens unique), Saint-Jacques, Saint-Antoine, de la Gauchetière et René-Lévesque. Voir **croquis no 4 et 4a**. Nous pourrions envisager que les automobilistes puissent tourner à gauche sur les rues au nord de la rue Notre-Dame avec une signalisation appropriée.

Rue University et Nazareth, direction Sud,

- Les autobus régionaux pourraient prendre une voie réservée qui est implantée sur la voie de droite sur la rue Université et Nazareth entre René-Lévesque et Brennan. À partir du terminus du 1000 de la Gauchetière les autobus régionaux pourraient y accéder principalement par la rue Notre-Dame, mais sur tout autre rue jugée convenable aux sociétés de transport en commun telles que les rues : de la Gauchetière, Saint-Antoine ou Saint-Jacques. Les automobiles en direction sud auraient le droit de tourner à droite sur certaines rues tel que Saint-Antoine ouest, William et Wellington, des mesures d'atténuation et de sécurisation devront être prises pour améliorer le flot des véhicules. Pour l'embarquement des passagers au Cité Multimédia, les autobus régionaux pourraient s'arrêter dans un élargissement de la rue (refuge) placé entre les rues Ottawa et William.

- Les autobus de la STM qui arrêtent sur les différentes rues perpendiculaires à la rue Nazareth pourraient eux aussi bénéficier de refuges placés aux endroits requis. Ces refuges permettraient aux autobus de sortir de la voie réservée pour prendre ou laisser des passagers. Ces refuges sont identiques à ceux prévus par le promoteur sur la rue Dalhousie qui permet aux autobus qui n'ont pas à arrêter de continuer tout droit.

Rue Duke, conflits avec les virages à gauche et l'accès à l'entrée de l'autoroute 720 Est

Le promoteur a soulevé la difficulté d'avoir une voie réservée pour les autobus régionaux en direction Nord sur la rue Duke du fait du croisement des véhicules à l'entrée de l'autoroute et des virages à gauche des automobiles sur la rue Duke pour aller en direction ouest. Nous proposons quelques solutions pour résoudre ce problème.

1- Fermeture de l'entrée autoroute 720 direction est

Pour l'entrée de l'autoroute 720 en direction est, nous pourrions explorer la possibilité de l'interdire aux automobiles en période de pointe matinale. Il serait rendu inaccessible aux automobiles de 6h30 à 9h30, soit 8 % du temps sur une base horaire annuelle, $(3h \times 5j \times 4sem \times 12mois / (24h \times 365jours)) = 8\%$. L'après-midi, compte tenu du nombre réduit de véhicules en direction Nord, nous pourrions envisager un croisement de véhicules (autobus/autos) si les conditions et le flux véhiculaire le permet.

Il est à noter que dans le tronçon Duke entre Saint-Paul et Notre-Dame, la rue Duke proposée par le promoteur est réduite à trois voies. Pour permettre de conserver la même capacité routière que le tronçon entre Brennan et Saint-Paul, nous proposons d'élargir la rue Duke à quatre voies à cet endroit. Voir item 2.

2- Élargissement de la rue Duke entre Saint-Paul et Notre-Dame

Il est à noter qu'entre la rue Duke et la rue Dupré, il y a l'édifice de la forge Cadieux situé au 813 Saint-Paul, mais d'après-nous, son état de dégradation avancé et la présence d'un mur aveugle sur la rue Duke diminue l'intérêt de conserver ce bâtiment. À part ce bâtiment, il n'y a aucun édifice en place dans le quadrilatère formé par les rues Duke et Dupré, et les rues Saint-Paul et Saint-Jacques. Cette absence de bâtiments permettrait d'implanter sur la rue Duke entre Saint-Paul et Notre-Dame une quatrième voie pour que la voie réservée des autobus régionaux soit prolongée d'une façon continue vers le nord et permettre une reconfiguration acceptable comme entrée d'autoroute. **Voir croquis no 6 et 6a.**

3- Reconfiguration de l'entrée de l'autoroute 720

Une reconfiguration de l'entrée de l'autoroute pourrait aussi être envisagée. Un déplacement de l'entrée de 6 mètres vers l'Est demandera une implantation différente des nouveaux murs de soutènements prévus par le promoteur. Une reconfiguration de la géométrie du tunnel pourrait peut-être être définie afin de permettre que la voie réservée soit insérée entre le nouvel îlot d'habitation prévu par le promoteur et l'entrée d'autoroute.

N'ayant pas accès aux plans de l'autoroute, nous ne pouvons pas nous avancer sur la faisabilité de cette alternative.

4- Virage à gauche pour automobiles en direction nord sur la rue Duke

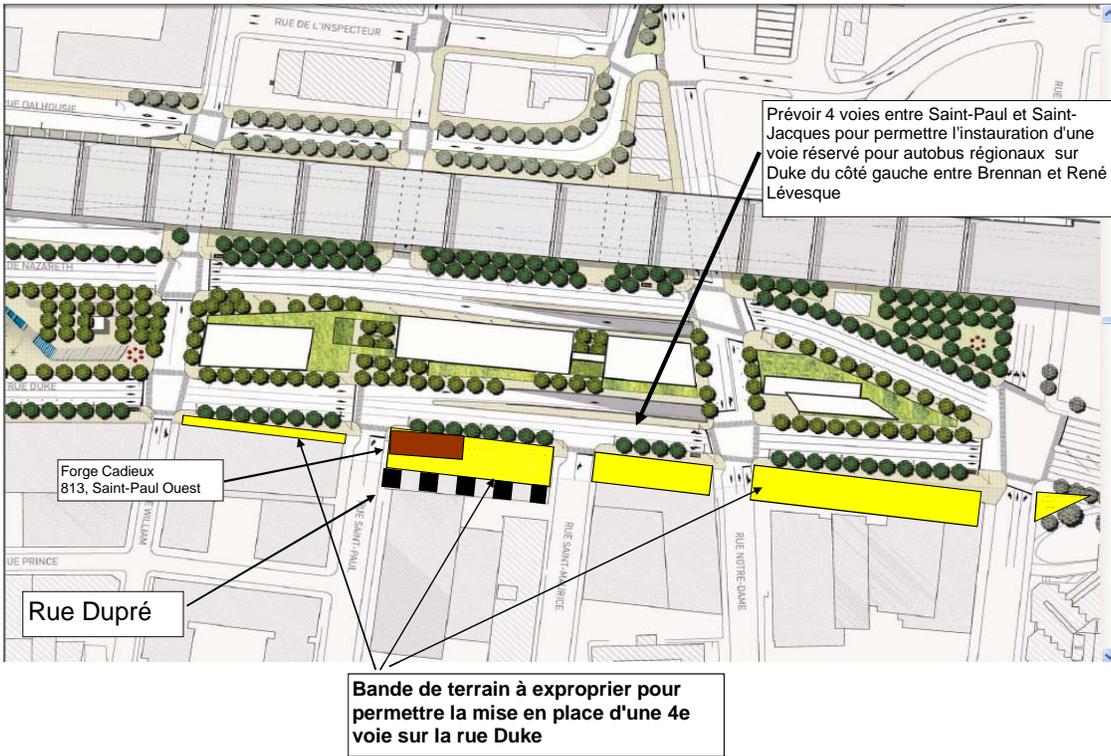
Nous proposons de prolonger les rues Queen et Prince au nord de la rue William. Ces prolongations de rues permettraient de recréer une trame de rues orthogonales dans le quartier Multimédia qui permettra aux automobilistes en direction nord sur la rue Duke d'accéder à l'ouest du nouveau boulevard Bonaventure en faisant une série de virages à droite.

Conclusion de l'option C

Nous croyons que ces mesures pourraient être mises en place pour favoriser les autobus régionaux qui pourraient circuler sur les rues Université, Nazareth et Duke pour desservir les 20 000 usagers du transport en commun régionaux qui cherchent à accéder au terminus du 1000 de la Gauchetière ainsi que tout autre débarcadère situé sur rue ou dans un futur terminus situé dans un nouvel édifice situé au centre ville.

Nous croyons que les mesures proposées pourraient être mises en place et qu'elles soient à un coût moindre que l'option choisie par le promoteur.

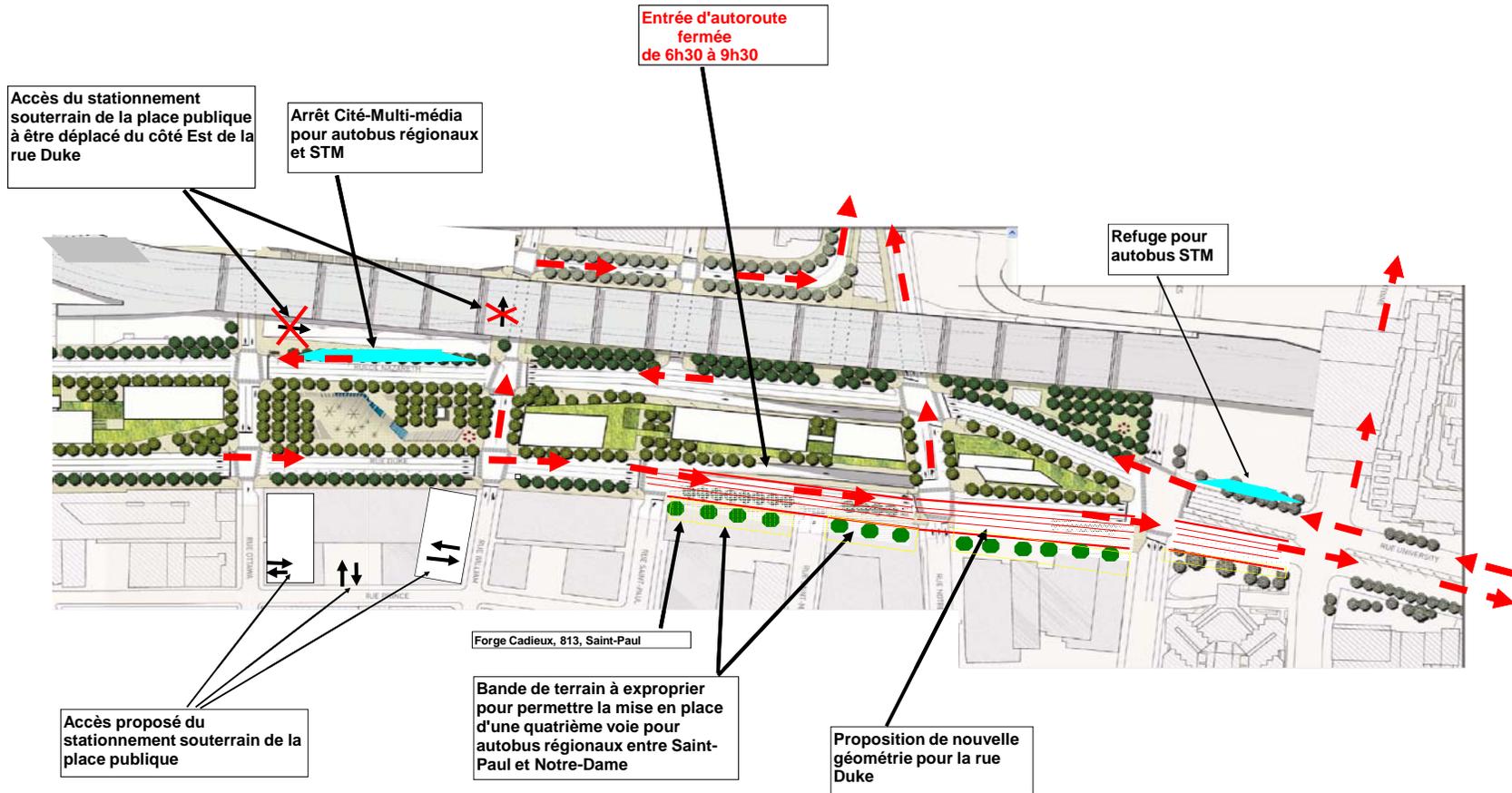
Pour les trajets de la STM, les documents du promoteur indiquent clairement le trajet que peut prendre les autobus no 168 provenant de l'île des Sœurs en direction du centre ville. Nous sommes d'accord avec les tracés proposés pour les autobus de la STM qui circuleront sur la rue Duke, Université et Nazareth (Option A). Voir les documents du promoteur article nos 1.1 et 1.2.1 p.11, Voies réservées corridor Bonaventure – Circulation des autobus et des automobiles – Option A



Option C
Élargissement de la rue Duke pour permettre voie réservée du côté gauche pour autobus régionaux sur la rue Duke



Vue aérienne



Croquis 6a Option C -Élargissement de la rue Duke

Annexe 3

Accès au stationnement de la place publique

Le promoteur propose de mettre un accès au stationnement de la place publique dans l'emprise de la rue William. Cette sortie du stationnement est placée directement sous le pont ferroviaire de la rue William, entre les rues Nazareth et Dalhousie.

Nous constatons que la sortie du stationnement proposée n'est pas placée dans un endroit convivial pour les piétons et les cyclistes, la configuration actuelle du pont ferroviaire avec une série de colonnes qui séparent le trottoir de la chaussée crée un sentiment d'insécurité pour les piétons qui empruntent ce passage.

Nous croyons que de grandes difficultés de construction pourraient survenir étant donné que la sortie proposée est située sous un pont ferroviaire existant. Cette configuration augmentera considérablement les coûts de construction du stationnement sous la place publique.

Nous vous rappelons que les structures ferroviaires du CN ont pris de l'âge et que la solution préconisée lors de l'ingénierie détaillée du stationnement publique sera probablement de reconstruire un nouveau pont à la rue William augmentant par le fait même les coûts du projet.

Nous proposons que les accès au stationnement sous la place publique soient faits à partir des édifices futurs situés dans les lots non développés situés à l'Est de la rue Duke entre William et Ottawa. Des négociations devront être faites avec les propriétaires de ces lots inoccupés.
Voir croquis no 7.

Recommandations :

- **Que le promoteur trouve des endroits plus conviviaux pour ses accès au stationnement de la place publique, car celui proposé n'est pas sécuritaire pour les piétons et les cyclistes. Le promoteur devra effectuer des démarches avec les propriétaires de lots qui satisfont les critères de convivialité.**

Annexe 4

Voies cyclables

Bien qu'une piste cyclable soit située du long du canal Lachine, nous croyons qu'un nouvel axe Est-Ouest devra être prévu au centre du quartier Griffintown et le quartier Multimédia pour relier les deux quartiers situés de part et d'autre de l'ancienne autoroute Bonaventure.

Nous constatons que l'achalandage cycliste du canal Lachine augmente constamment depuis cinq ans et que des liens cyclables additionnels sont requis dans l'axe Est/Ouest. Nous croyons que le promoteur doit prévoir d'intégrer des voies cyclables dans l'axe Est/ouest de son projet pour offrir des solutions de rechange à l'accroissement constant des cyclistes navetteurs qui utilisent leur vélos comme moyen de transport.

Axe Est/Ouest

Nous proposons une bande cyclable unidirectionnelle sur la rue Ottawa en direction Est et William en direction Ouest pour sécuriser la circulation cycliste entre le quartier Griffintown et le quartier Multi-Média. Voir **croquis no 8**.

Axe Nord/Sud

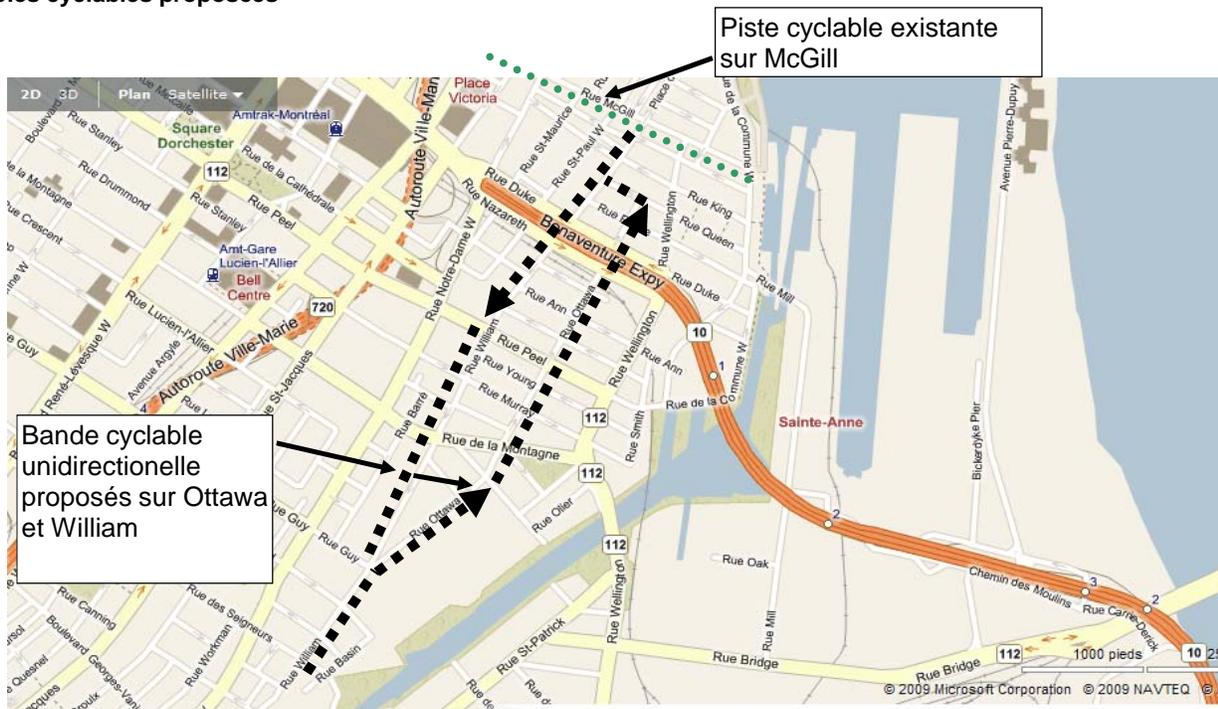
Nous ne recommandons pas de voies cyclables sur les rues Duke, Nazareth et University à cause du grand nombre de véhicules qui circuleront sur ses artères.

Par contre, nous croyons que la Ville de Montréal doit prévoir une infrastructure cycliste dans l'axe Nord/Sud pour les futurs résidents habitant au sud de la rue Notre-Dame et à l'Ouest de la rue Nazareth. Nous croyons que la rue Ann pourrait être la rue pouvant satisfaire ce besoin potentiel de transport cycliste.

Recommandations

Que la Ville de Montréal prévoit une bande cyclable sur les rues William et Ottawa et trouve un axe Nord/Sud acceptable pour les habitants situés au sud de Notre-Dame et à l'Ouest de Nazareth.

Voies cyclables proposées



Annexe 5 Coûts

Réaménagement de l'autoroute Bonaventure, de la rue St-Jacques à la rue Brennan
 SOMMAIRE DES COÛTS
 18-nov-08

	Sous-totaux¹	TOTAL (\$ 2008)
1 - ÉVALUATION INITIALE - Concept 2005-2006 (\$ de janvier 2007)	89 771 176 \$	
⇒ Montant actualisé ² (\$ août 2008)		100 866 894 \$
2 - COÛTS DIRECTS NON ESTIMÉS - Concept 2005-2006		
Chute à neige	6 546 750 \$	
Sols contaminés	5 476 677 \$	
Aménagement paysager et art public	17 119 228 \$	130 009 548 \$
3 - Estimé total - Concept 2008		
Incluant: la révision des coûts de "classe C", les coûts directs non estimés, l'agrandissement du corridor initial au Sud et le raccordement à Ville-Marie.		139 413 051 \$
4 - Projets parallèles		
Corridor Dalhousie		84 215 600 \$
Réfection des infrastructures souterraines hors site (incluant 16M\$ pour le collecteur William)		32 159 409 \$
Stationnement souterrain		47 182 934 \$

Notes:

1. Les totaux incluent les frais d'organisation de chantier, les imprévus, les services professionnels et de gestion de projet ainsi que les taxes applicables
2. Montant de janvier 2007 actualisé pour août 2008 selon l'indice des prix de la construction non résidentielle à Montréal en 2007-2008 (6% par année).