

Ville de Montréal
Système de gestion des décisions des instances
Sommaire décisionnel

Identification		Numéro de dossier : 1101009002
Unité administrative responsable	Direction générale , Cabinet du directeur général , Direction	
Niveau décisionnel	Comité exécutif	Au plus tard le 2010-08-18
Sommet	Chantier 1.1.1 - Centre de Montréal - Havre de Montréal	
Contrat de ville	-	
Projet	-	
Objet	Projet «Quartier Bonaventure» : approuver le projet révisé, assurer des mesures de mitigation pendant la durée du chantier et améliorer de manière durable la desserte en transport collectif entre la Rive-Sud et le centre-ville.	

Contenu

Contexte

La création de la Société du Havre de Montréal en 2002 découle directement de la tenue cette même année du Sommet de Montréal où l'importance de renforcer le Havre a été reconnue. Rappelons que ce territoire comprend l'ensemble des secteurs bordant le fleuve, depuis la pointe nord de l'île des Soeurs jusqu'à la pointe est de l'île Sainte-Hélène.

En 2004, la Société a rendu publique la Vision 2025 du Havre de Montréal après avoir complété une étude détaillée du territoire («L'état des lieux»). L'étude de pré faisabilité du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure (2005), «le Havre de Montréal - rapport final et recommandations» (2006) et le «Sommaire des études de faisabilité» (2007) ont ouvert la voie à la «Synthèse des études de l'avant-projet détaillé» publiée en 2009.

Le premier élément majeur quant à la mise en oeuvre de cette vision correspond à l'avant-projet détaillé de la phase 1. Il vise trois objectifs prioritaires : (1) aménager une entrée de ville prestigieuse; (2) privilégier les transports collectifs et actifs et (3) transformer la principale entrée de ville en un quartier habité et vivant dans le prolongement du centre-ville.

Cet avant-projet détaillé a fait l'objet entre novembre 2009 et janvier 2010 d'une consultation publique tenue par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).

Celui-ci a fait état de ses recommandations dans un rapport daté du 18 mars 2010.

Décision(s) antérieure(s)

CM05 0515 (29 août 2005) : Protocole d'entente entre la Ville et la SHM pour la réalisation d'une étude relative au réaménagement de l'autoroute Bonaventure et l'évaluation des retombées économiques d'un tel réaménagement - dépenses de 125 000 \$;

CE06 1703 (11 octobre 2006) : Contribution financière de 50 000 \$ à la SHM pour la réalisation d'une étude complémentaire sur la circulation dans le cadre de l'évaluation de la phase 1 du projet de

réaménagement de l'autoroute Bonaventure;

CE06 1874 (8 novembre 2006), CM06 0795 (28 novembre 2006) et CG06 0466 (30 novembre 2006) : Contribution de 150 000 \$ à la SHM pour la réalisation d'une étude complémentaire sur les aspects immobilier, économique, estimation des coûts et aménagement urbain dans le cadre de l'évaluation de la phase 1 du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure et approbation d'un protocole d'entente à cette fin;

CE07 1145 (11 juillet 2007) : Contribution de 50 000 \$ à la SHM, dans le cadre de la phase 1 du réaménagement de l'autoroute Bonaventure, pour validation des activités industrielles passées (évaluation environnementale), l'étude de potentiel archéologique et la planification de l'inventaire sur le terrain et d'approuver le protocole d'entente entre la Ville et la SHM établissant les modalités de versement de cette contribution;

CG07 0331 (30 août 2007) : Adopter un règlement autorisant un emprunt de 6 800 000 \$ pour le financement de l'avant-projet détaillé relatif à la phase 1 du réaménagement de l'autoroute Bonaventure;

CG07 0350 (20 septembre 2007) : Approuver un projet de convention de services professionnels entre la Ville et la SHM afin de réaliser l'avant-projet détaillé relatif à la phase 1 du réaménagement de l'autoroute Bonaventure pour un montant total approximatif 7 173 156 \$, taxes incluses;

CG08 0353 (19 juin 2008) : Octroyer un contrat de services professionnels à la SHM pour la confection des plans et devis définitifs pour le réaménagement de l'autoroute Bonaventure entre les rues Brennan et Saint-Jacques pour un montant de 5 000 000 \$, taxes en sus;

CG08 0279 (28 mai 2008) : Adopter un règlement intitulé « Règlement autorisant un emprunt de 20 500 000 \$ afin de financer les travaux de réaménagement de l'autoroute Bonaventure entre les rues Brennan et Saint-Jacques »;

CE09 1101 (17 juin 2009) : Adopter une résolution afin de mandater l'Office de consultation publique de Montréal pour tenir une consultation publique sur le projet, y compris sur le corridor de transport collectif Dalhousie et également pour mandater la SHM pour poursuivre la confection des plans et devis définitifs sur le concept intégral émanant du rapport de l'avant-projet détaillé, à l'exception du corridor Dalhousie, dans le cadre du mandat qui lui avait été confié par le conseil d'agglomération (CG08 0353);

CG09 0424 (24 septembre 2009) : Approuver un projet de convention par lequel la Société du Havre de Montréal s'engage à fournir à la Ville les services professionnels requis pour préparer les plans et devis définitifs du corridor de transport collectif dans l'axe de la rue Dalhousie, pour une somme maximale de 2 596 630,27 \$, taxes incluses.

Description

Le comité exécutif est appelé à prendre les décisions suivantes :

- approuver le projet révisé du «Quartier Bonaventure» prévoyant notamment, avec une signalisation et des mesures de contrôle adéquates, la diffusion des trajets de bus métropolitains par les rues de Nazareth, Dalhousie et Peel;
- entreprendre dès à présent, de manière à élargir les choix de transport collectif pendant la durée des travaux du projet «Quartier Bonaventure», des pourparlers avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT), le ministère des Transports du Québec (MTQ) et les sociétés ferroviaires dans le but d'accroître l'offre en trains de banlieue;
- initier avec le MTQ, l'AMT, les sociétés ferroviaires, la Société des ponts Jacques Cartier et Champlain et les municipalités concernées de la Rive-Sud un forum de discussion destiné à accélérer la mise en place à moyen et à long termes de solutions durables (SLR, trains de banlieue, tramways) en matière de transport des personnes et des marchandises entre la Rive-Sud et Montréal.

Justification

Le projet révisé

À la suite des recommandations de l'OCPM, les objectifs suivants sont retenus quant à la révision du projet «Quartier Bonaventure» :

- de manière équilibrée, aménager, d'une part, une «entrée de ville» comprenant l'accès en transport collectif et, d'autre part, soutenir le retissage urbain des quartiers adjacents à l'est et à l'ouest;
- diffuser les trajets d'autobus afin de minimiser leur impact sur les secteurs urbains traversés tout en assurant la performance adéquate du transport collectif;
- viser l'avènement d'un quartier habité et vivant en maintenant au coeur du site un potentiel de développement immobilier;
- créer plusieurs nouveaux lieux publics, aménagés en fonction des besoins multiples du secteur recomposé;
- mettre en valeur le patrimoine bâti de façon à permettre d'inscrire l'avenir dans la mémoire des lieux.

Après avoir évalué plusieurs scénarios de révision, nous recommandons celui illustré à l'annexe 1 qui apparaît optimal en fonction des objectifs retenus.

En voici les grandes lignes :

- aménagement d'une voie préférentielle aux autobus sur la rue de Nazareth (aux heures de pointe) accueillant tous les bus en direction de la Rive-Sud, y compris ceux de la STM;
- réaménagement de la rue Dalhousie, entre les rues Ottawa et Saint-Maurice, comme véritable rue qui accueillera transitoirement une voie préférentielle aux autobus (aux heures de pointe) utilisée seulement par les bus en charge provenant de la Rive-Sud, les bus vides empruntant la rue Peel;
- dans le respect de l'immeuble Rodier, prolongement de la rue Dalhousie, entre les rues Saint-Maurice et Notre-Dame, pour permettre le passage des bus;
- aménagement d'un corridor réservé aux autobus entre les rues Ottawa et Brennan s'insérant notamment entre l'immeuble de Climatisation et chauffage urbain de Montréal (CCUM) et le viaduc du Canadien National (CN), afin de donner accès aux bus se dirigeant vers la rue Dalhousie et pouvant éventuellement accueillir une infrastructure permanente de transport collectif;
- maintien des bus de la STM sur les rues Duke et de Nazareth;
- aménagement d'un nouveau lieu public entre les rues Duke, Notre-Dame, de Nazareth et William constituant le point focal de l'«entrée de ville» renouvelée;
- aménagement du domaine public en bordure des voies de circulation en cohérence avec le caractère des lieux;
- réaménagement de la rue Saint-Maurice, entre les rues Notre-Dame et Dalhousie, où la circulation véhiculaire sera restreinte.

Le projet révisé présente plusieurs éléments de bonification par rapport à l'avant-projet détaillé soumis à la consultation publique en 2009 :

- les débits d'autobus sur la rue Dalhousie seront réduits à moins de la moitié de ce qui était prévu dans l'avant-projet soumis à la consultation publique;
- la rue de l'Inspecteur retrouvera sa fonction locale;
- la nouvelle intersection Dalhousie/Notre-Dame éloignera la circulation des autobus d'une cinquantaine de mètres des habitations et permettra de restreindre la circulation sur la rue Saint-Maurice;
- l'aménagement d'une voie préférentielle aux autobus sur la rue Dalhousie aura un caractère transitoire et sera réalisé sans percer un nouveau passage à travers le viaduc ferroviaire du CN;
- le nouveau lieu public à caractère monumental, entre les rues William et Notre-Dame, constituera un point de repère à l'échelle du quartier et de la ville;
- l'immeuble Rodier, présentement en vente, sera substantiellement préservé et sa façade latérale améliorée dans le cadre du raccordement de la rue Dalhousie à la rue Notre-Dame.

Quatre îlots présentant un potentiel de développement immobilier seront créés par le projet «Quartier Bonaventure» révisé, dont deux entre les voies du nouveau boulevard urbain.. Il est important de souligner qu'ils feront tous l'objet d'un aménagement paysager approprié dès leur dégagement, même si les bâtiments prévus ne sont construits qu'ultérieurement.

Les trains de banlieue pendant la durée des travaux

Pendant la durée des travaux, il sera important d'implanter des mesures de mitigation pour faciliter l'entrée et la sortie du centre-ville.

L'introduction d'un nouveau service de trains de banlieue en provenance de Brossard (terminus Chevrier) accédant au centre-ville par le pont Victoria permettrait de réduire de manière appréciable le nombre d'autobus transitant par le Quartier Bonaventure et, conséquemment, les impacts générés.

Par conséquent, la Ville de Montréal entend intervenir, en collaboration avec la Société du Havre de Montréal, auprès de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), du ministère des Transports du Québec (MTQ) et des sociétés ferroviaires pour que de nouveaux services de ce type soient offerts pendant la réalisation des travaux afin d'élargir les choix de transport collectif.

L'amélioration durable de la desserte en transport collectif entre la Rive-Sud et le centre-ville

Dans son Plan de transport, la Ville de Montréal s'engage au chantier 7 à agir dans le sens d'un accroissement de la capacité en transport collectif entre la Rive-Sud et le centre-ville.

En conséquence, la Ville entend initier avec le MTQ, l'AMT, les sociétés ferroviaires, la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain et les municipalités concernées de la Rive-Sud un forum de discussion destiné à accélérer la mise en place de solutions durables en matière de transport de personnes et de marchandises entre la Rive-Sud et Montréal. Ces solutions pourront inclure un système léger sur rails (SLR), des trains de banlieue et des tramways.

L'objectif sera d'offrir des modes de transport collectif performants, confortables et bien intégrés au milieu urbain.

Aspect(s) financier(s)

Les coûts des travaux compris dans le projet révisé sont estimés à 141,7 M \$ pour l'axe Bonaventure et à 61 M \$ pour le passage des autobus par la rue Dalhousie réaménagée.

Rappelons que les coûts relatifs à l'avant-projet soumis à la consultation publique à la fin de 2009 étaient aussi de 141,7 M \$ pour l'axe Bonaventure mais de 86 M \$ pour le passage des bus.

Impact(s) majeur(s)

La réalisation du projet de réaménagement prévu permettra à la fois de doter Montréal d'une «entrée de ville» renouvelée et prestigieuse et de soutenir le retissage urbain des secteurs bordant l'actuelle autoroute Bonaventure, incluant le faubourg des Récollets, le Griffintown et le Centre des affaires au sud des gares Centrale et Windsor.

Opération(s) de communication

Une opération conjointe de la Ville de Montréal et de la Société du Havre de Montréal permettra de communiquer aux partenaires et à la population l'ensemble des décisions prises par la Ville, les travaux prévus ainsi que le calendrier de réalisation afférent.

Calendrier et étape(s) subséquente(s)

août 2010 : opération de communication
août 2010 : mise en place du Bureau de projet mixte
automne 2010 : finalisation des plans et devis pour la première phase du projet
automne 2010 : début des travaux préparatoires sur le terrain
printemps 2011 : chantier en pleine opération

Échéancier initial de réalisation du projet

Début: Fin:

Conformité aux politiques, aux règlements et aux encadrements administratifs

Le projet prévu est conforme aux politiques, aux règlements et aux encadrements administratifs.

Validation

Intervenant	Sens de l'intervention
(Pierre BOUCHARD)	Avis favorable
(Luc GAGNON)	Avis favorable avec commentaires
(Sylvain VILLENEUVE)	Avis favorable avec commentaires
(Louise GUILLEMETTE-LABORY)	Avis favorable
(Claude CARETTE)	Avis favorable avec commentaires
(Erick SANTANA)	Avis défavorable
Autre intervenant	Sens de l'intervention

Responsable du dossier Pierre SAINTE-MARIE Cadre sur mandats spéciaux Tél. : 872-4781 Télécop. : 872-0049	Endossé par : Pierre OUELLET Directeur Tél. : 514 868-3871 Télécop. : 514 872-0049 Date d'endossement : 2010-08-03
--	---

Numéro de dossier : 1101009002