

L'avenir du secteur Bridge-Bonaventure

Mémoire présenté par Destination centre-ville
à l'Office de Consultation Publique de Montréal



Déposé le jeudi 26 septembre 2019

Table des matières

À propos de Destination centre-ville	2
Sommaire : Trois enjeux importants	3
Enjeu 1 : La construction d'un équipement sportif de grande envergure au pied du centre-ville	3
Enjeu 2 : L'amélioration des accès et des parcours Nord-Sud vers le centre-ville à partir du secteur Bridge-Bonaventure	5
2.1 Mobilité : Un secteur déjà congestionné et non performant	7
2.2 Des liaisons déjà difficiles avec le centre-ville à pied, en vélo et en transport collectif	8
2.3 La convivialité des axes Nord-Sud : Une grande vision pour l'avenir	9
2.3.1 Formaliser et poursuivre l'aménagement de la coulée verte dans l'axe de la rue de la Montagne	9
2.3.1.1 Le parc Ville-Marie	10
2.3.1.2 Le nouveau parc dans Griffintown à l'angle des rues William et de la Montagne	11
2.3.1.3 La traversée du canal Lachine : Parcs Canada et la Ville ont un rôle à jouer	12
2.3.2 La rue Wellington : compléter la piste cyclable	13
Enjeu 3 : La complémentarité des efforts de planification de la Ville de Montréal en matière d'urbanisme	14

À propos de Destination centre-ville

Organisme à but non lucratif, la Société de développement commercial Destination centre-ville regroupe près de 5000 entreprises membres qui emploient environ 300 000 travailleurs au centre-ville.

Fondée en 1999, elle constitue la plus grande société de développement commercial (SDC) au Canada et se consacre au développement, à l'amélioration et à la promotion du centre-ville de Montréal.

Entre autres objectifs, la SDC s'applique à améliorer l'image de marque du centre-ville, stimuler son achalandage et dynamiser la vie économique du quadrilatère compris entre l'avenue Atwater et les rues Saint-Antoine, Saint-Urbain et Sherbrooke. Contribuer à faire du centre-ville un endroit propre, sécuritaire et dynamique de classe mondiale où il est agréable de travailler, de magasiner et de vivre fait partie intégrante de nos activités et est au coeur de nos préoccupations.

Actions principales :

- Initiateur d'événements d'envergure tels que La Sainte-Catherine célèbre (vente-trottoir) et le Défilé du Père Noël qui attirent chacun plus de 300 000 personnes annuellement.
- Financement d'événements et d'activités majeurs pour le centre-ville : Formule 1 sur Peel et Crescent, Mode et Design, XP_MTL, ARTCH, la forêt urbaine du Musée McCord, 5KM Souterrain, Art Souterrain, Vitrines sur l'art, etc.
- Gestion d'une brigade propreté extérieure d'une quarantaine de personnes qui effectue le nettoyage et le déneigement léger des principales artères du centre-ville tout au long de l'année.
- Diverses interventions physiques telles que le verdissement des rues (1200 jardinières installées), la réalisation de murales artistiques, la réalisation du marché des ruelles, la pose de lumières décoratives pour la période hivernale (750 éléments), etc.
- Éditeur du magazine bilingue Montréal centre_ville (160 000 copies par an) qui reflète l'énergie, le talent, la créativité et la réussite des Montréalais. On y trouve des reportages sur la vie urbaine, économique et culturelle du coeur de la métropole ainsi qu'un guide sur les activités, les attraits et les commerces du centre-ville.
- Finalement, nous intervenons comme interlocuteur privilégié et porte-parole auprès des médias, des autorités tant municipales que provinciales et des principaux intervenants afin d'assurer le développement du centre-ville et de défendre les intérêts de nos membres en ayant toujours en tête l'amélioration de la qualité de vie de tous les usagers du centre-ville de Montréal.

Sommaire : Trois enjeux importants

Dans son mémoire déposé à l'Office de consultation publique de Montréal, Destination Centre-Ville souhaite faire connaître aux membres de la Commission son avis concernant trois enjeux importants pour maintenir et développer le dynamisme du centre-ville de Montréal : Le choix d'un site à proximité du centre-ville pour la construction d'un équipement sportif de grande envergure afin de consolider l'offre de celui-ci, l'amélioration des accès et des parcours Nord-Sud vers le centre-ville à partir du secteur Bridge-Bonaventure et la coordination des efforts de planification urbanistique pour les différents secteurs du centre-ville.

Enjeu 1 : La construction d'un équipement sportif de grande envergure au pied du centre-ville

La possibilité qu'un stade de baseball soit construit dans le voisinage des bassins Peel et Wellington est bien accueillie par Destination Centre-ville. En effet, Destination Centre-Ville se réjouit de la possibilité qu'un nouvel équipement à vocation sportive pouvant accueillir 30 000 personnes soit établi tout près du cœur des affaires de Montréal.

Le centre-ville de Montréal est l'un des plus animés en Amérique du Nord. Durant le récent boom immobilier, peu de nouvelles tours de bureaux ont été érigées. C'est davantage la fonction résidentielle qui a été développée, favorisant ainsi la densification du centre-ville et une mixité accrue des usages. L'ajout d'un équipement sportif est bien accueilli par Destination Centre-ville, dans la mesure où il viendra diversifier les fonctions du centre-ville de Montréal, le rendant ainsi plus compétitif comme milieu urbain complet où vivre, travailler et se recréer à l'échelle métropolitaine.

L'arrivée d'un stade au voisinage du centre-ville plutôt qu'en périphérie est aussi bien accueillie car la région métropolitaine de Montréal a vu apparaître plusieurs nouveaux pôles d'activités établis en périphérie de l'île de Montréal ces dernières années. Ces pôles font concurrence au centre-ville, notamment en matière de commerce au détail et de diffusion culturelle et sportive.

Destination Centre-ville estime qu'un nouvel équipement sportif d'envergure sera bénéfique pour l'achalandage du centre-ville. Ce projet agira en complémentarité de l'importante offre commerciale et hôtelière du centre-ville.

Recommandation 1 : DCV recommande que la Ville de Montréal définisse des orientations d'aménagement qui permettront de réaliser le projet de stade de baseball à proximité du centre-ville.

Par ailleurs, Destination Centre-Ville accueille positivement la volonté du groupe Baseball Montréal de rendre accessible ses installations sportives aux résidents du secteur. En effet, selon certaines études, tant le district de Peter McGill¹² que le quartier Griffintown³ sont tous les deux dépourvus d'équipements sportifs accessibles à la communauté. Destination centre-ville salue la volonté du Groupe Baseball Montréal de rendre accessible ses installations aux résidents actuels et futurs des environs.

Recommandation 2 : DCV recommande au Groupe Baseball Montréal de conclure un accord bénéfique avec la communauté pour formaliser sa volonté de rendre accessible ses installations aux résidents des quartiers limitrophes.

Destination centre-ville se réjouit que ce nouvel équipement puisse amener un achalandage additionnel vers le centre-ville. Notamment grâce à sa proximité aux grands axes autoroutiers et au REM, même si l'emplacement de la future station du

¹ BC2 pour l'Arrondissement de Ville-Marie, Bureau de projets du centre-ville (8 juillet 2016) Étude sur le milieu de vie du centre-ville. Rapport d'étape 3.

Renforcer l'offre de services, parcs et espaces verts de proximité : Consolider et améliorer la desserte en parcs, équipements sportifs et récréatifs (Plan directeur des parcs et de leurs équipements sportifs et récréatifs, arrondissement de Ville-Marie, 2012); Améliorer l'offre de services dans certains secteurs, pour certains types d'équipements et pour certaines clientèles, tels que les adolescents et jeunes adultes, les personnes âgées et personnes à mobilité réduite (Plan directeur des parcs et de leurs équipements sportifs et récréatifs, arrondissement de Ville-Marie, 2012); Répondre à la problématique d'absence d'infrastructures communautaires, d'équipements de loisirs municipaux ainsi que du manque de locaux pour développer ou diversifier l'offre dans le secteur Peter-McGill (Études de besoins dans le quartier Peter-McGill, janvier 2014);

Source :

http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P83/3.4_2551501m_document_pour_consultation_20160708.pdf

² Arrondissement de Ville-Marie (2012) Plan directeur des parcs et de leurs équipements sportifs et récréatifs.

Source :

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VMA_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLAN_DIRECTEUR_DES_PARCS_VILLE_MARIE.PDF

³ Arrondissement du Sud-Ouest. (2019) Plan directeur des parcs et des espaces verts. Page 49. *Une offre sportive à bonifier. L'offre sportive de Petite-Bourgogne—Griffintown est insuffisante et mal répartie. Sur les vingt-quatre parcs de ce milieu de vie, seulement deux disposent de plateaux sportifs, tous deux localisés dans la Petite-Bourgogne. En outre, Petite-Bourgogne—Griffintown ne compte que cinq plateaux sportifs (terrains de soccer, de football, de balle, de bassetball, de tennis, de balle au mur et de patinoire), soit 7 des plateaux sportifs de l'Arrondissement (5 sur 71), alors que 20 de la population du Sud-Ouest réside dans ce milieu de vie. L'absence de parc de quartier et l'impossibilité d'aménager un espace de ce type dans Petite-Bourgogne—Griffintown empêchent effectivement l'aménagement de plateaux sportifs de grande dimension. Certains plateaux sportifs peuvent cependant être aménagés dans des espaces réduits.*

Source :

http://www1.ville.montreal.qc.ca/CartesInteractives/sud-ouest/PDPEV/doc/PlanDirecteurParcsEV_SO.pdf

REM n'a pas encore été décidé dans ce secteur. Que la station du Bassin Peel soit établie sur la rive Sud ou Nord du canal de Lachine, il demeure que la Ville de Montréal doit réaménager le domaine public du secteur du pont Wellington afin de faciliter l'accès à la gare du REM à partir des deux rives du canal de Lachine.

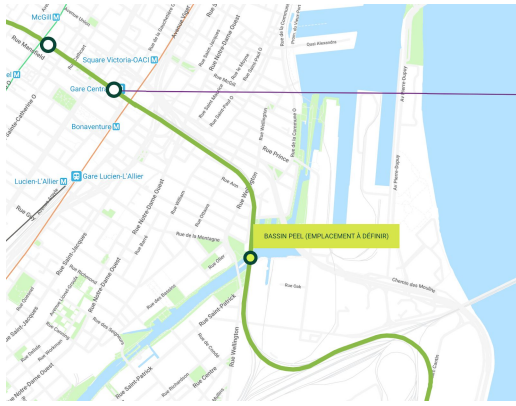
Recommandation 3 : DCV recommande à la Ville de Montréal de réaliser des aménagements conviviaux pour les piétons permettant d'accéder à la gare du Bassin Peel du REM à partir des deux rives du canal de Lachine, peu importe l'emplacement qui sera choisi.

Enjeu 2 : L'amélioration des accès et des parcours Nord-Sud vers le centre-ville à partir du secteur Bridge-Bonaventure

Le document d'orientation déposé par la Ville de Montréal ouvre la porte à de nombreuses recommandations pour le développement des liens de transport actifs. Destination centre-ville aimerait donc proposer une vision qui pourrait fédérer les acteurs de plusieurs quartiers limitrophes au secteur Bridge-Bonaventure en matière de mobilité active.

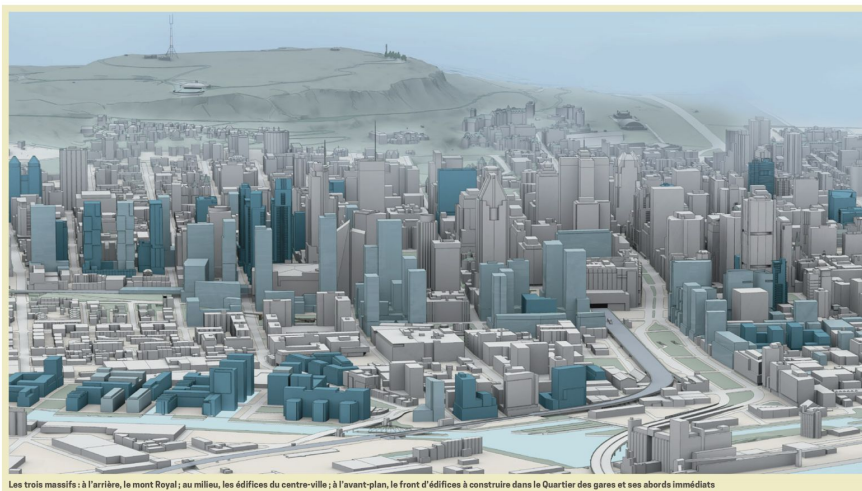
Le secteur Bridge-Bonaventure se situe à distance de marche et de vélo du centre-ville et de son centre des affaires. Il faut compter seulement 15 à 20 minutes à pied pour rejoindre la portion Sud du territoire desservi par Destination Centre-Ville depuis le secteur Bridge-Bonaventure.

L'emplacement non-choisi de la future gare du REM mobilise l'attention des décideurs et des observateurs dans le cadre de cette consultation publique. L'objet de la consultation semble avoir été dicté par un seul projet majeur de transport collectif, alors qu'il s'agit bel et bien d'une consultation publique pour connaître et anticiper les besoins en déplacements des résidents, des travailleurs et des visiteurs de plusieurs quartiers avoisinants pour les 10 ou 20 prochaines années. L'accessibilité du secteur Bridge-Bonaventure ne devrait donc pas se limiter à une station du Réseau Express Métropolitain. Plus largement, sur le fond, il faut réfléchir au retissage de la trame urbaine montréalaise avec la création de nouveaux accès névralgiques et de parcours piétons et cyclistes reliant le secteur Bridge-Bonaventure aux quartiers environnants.



Au-delà de la Gare Bassin Peel du REM, il faut retisser les liens entre les quartiers
 Source : REM

Le REM sera localisé à la jonction de deux quartiers en redéveloppement. À lui seul, le REM ne pourra pas répondre au grand défi de l'accessibilité. Il faut également travailler au retissage de la trame urbaine, en complétant les efforts proposés dans le PPU du Quartier des Gares, en travaillant sur la création de parcours conviviaux inter-arrondissements, en aménageant un nouveau point de traverse pour le canal de Lachine et en améliorant la trame urbaine au sein du secteur Bridge-Bonaventure.



Beaucoup d'emphase est mise sur le potentiel de développement immobilier de la portion Sud du centre-ville. Il faut toutefois accompagner cette densification immobilière par des aménagements de qualité du domaine public.
 Source : PPU du Quartier des Gares

C'est pourquoi Destination Centre-Ville souhaite insister sur la nécessité de se pencher sérieusement sur le Principe de mise en valeur 3 présenté dans le Document d'information de la Ville de Montréal (*Le renforcement des connexions et les déplacements en transports actif et collectif au cœur de la mobilité*)⁴, notamment la création de nouveaux liens menant au canal de Lachine et le traversant, et invite la Ville de Montréal à prendre

⁴ Ville de Montréal (2019) Secteur Bridge-Bonaventure. Document d'information. Source : http://ocpm.gc.ca/sites/ocpm.gc.ca/files/pdf/P103/3.1_document_dinformation_final_11avril2019_1.pdf

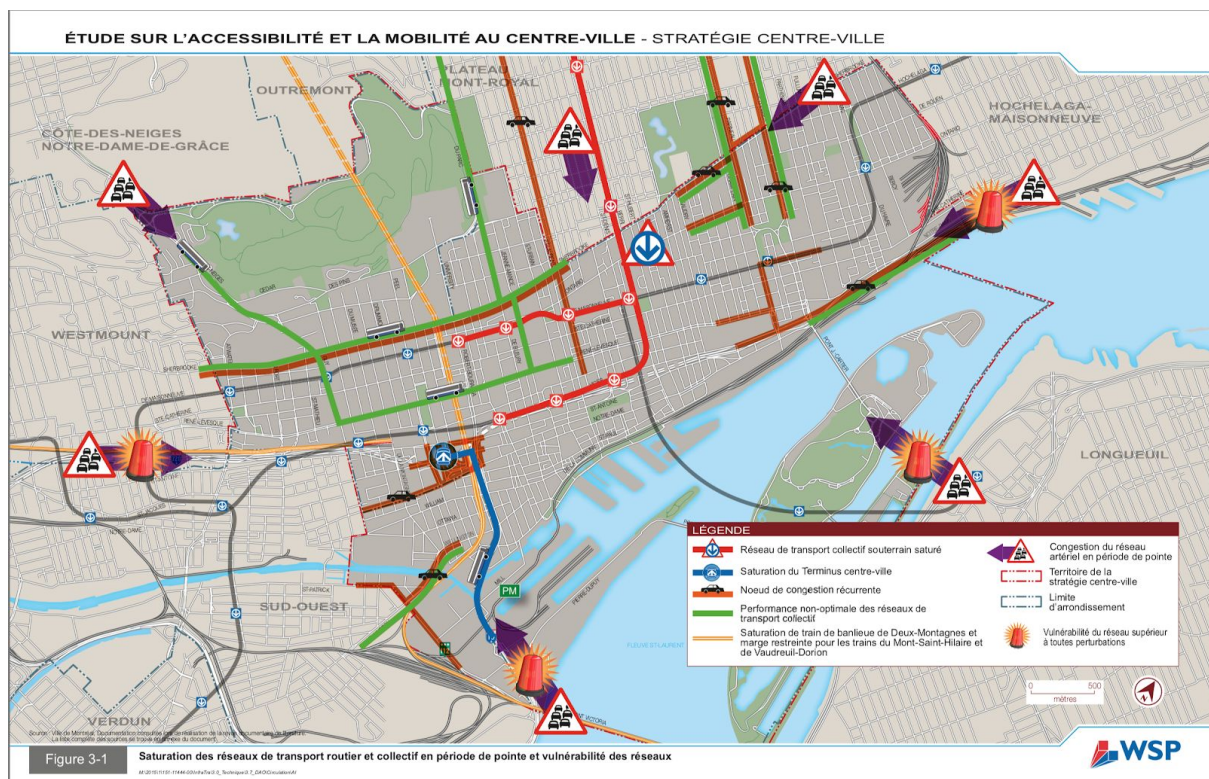
dès maintenant les mesures nécessaires pour développer des propositions de design urbain détaillées qui accompagneront un éventuel Programme particulier d'urbanisme pour le secteur Bridge-Bonaventure.

2.1 Mobilité : Un secteur déjà congestionné et non performant

Les problématiques d'accessibilité au centre-ville à partir du secteur Bridge-Bonaventure sont déjà connues. Destination centre-ville souhaite porter à l'attention des membres de la Commission l'existence des études ayant été réalisées dans le cadre de la Stratégie centre-ville.

La rue Wellington et son pont qui enjambe le canal de Lachine joue un rôle névralgique pour les déplacements entre le Sud-Ouest de Montréal et le centre-ville. Or, ce tronçon est trop souvent sujet à la congestion automobile.

De plus, l'axe Wellington n'est pas jugé assez performant pour assurer la fluidité du réseau de transport collectif actuel, qui unit les quartiers du Grand Sud-Ouest à ceux du centre-ville de Montréal.



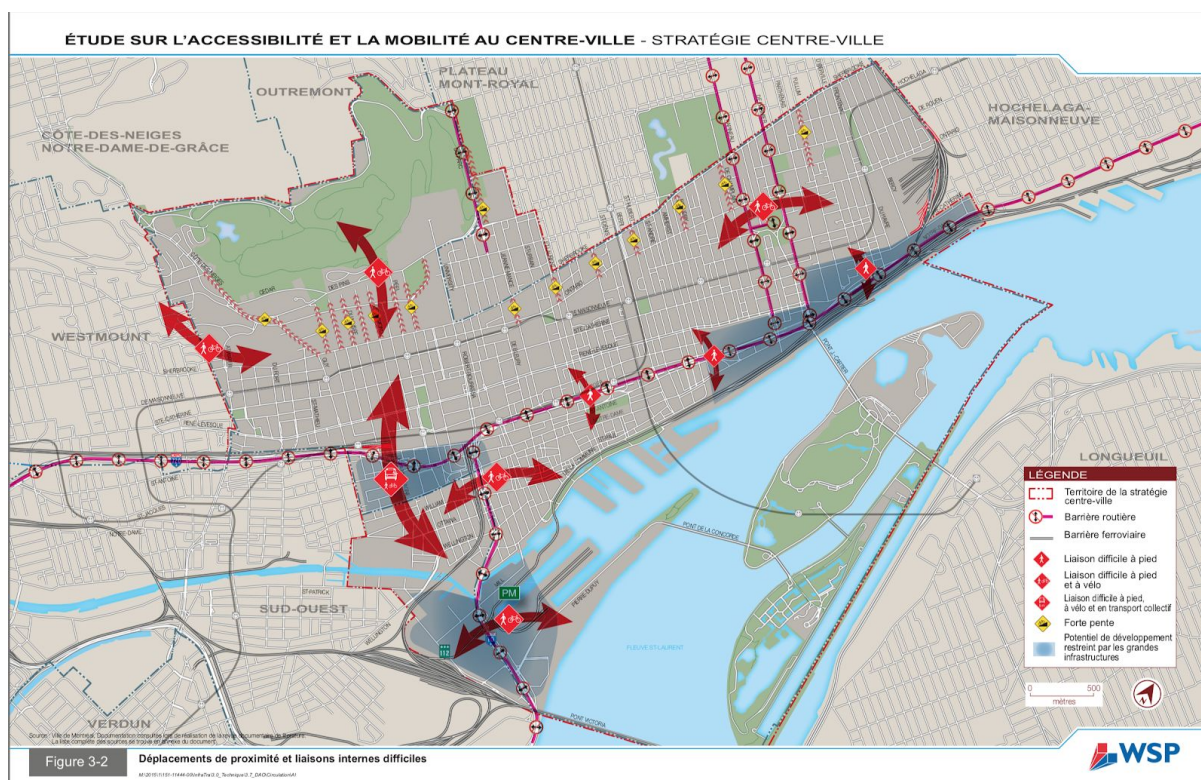
Des noeuds de congestion récurrente créent des problèmes d'accès au centre-ville entre celui-ci et le secteur Bridge-Bonaventure

Source : WSP

Recommandation 4 : DCV recommande à la Ville de Montréal de soumettre des orientations détaillées concernant les liens à tisser entre le secteur Bridge-Bonaventure, le Sud-Ouest et le centre-ville, autre que par le REM.

2.2 Des liaisons déjà difficiles avec le centre-ville à pied, en vélo et en transport collectif

Plus encore, le trajet entre le secteur Bridge-Bonaventure et le centre-ville, bien que court en distance, se fait difficilement à pied, à vélo ou en transport collectif⁵. Cela est dû à la présence de nombreuses barrières physiques, de noeuds de congestion récurrents et de la faible présence d'aménagements conviviaux pour le transport actif.



Ce n'est pas la distance de marche vers le centre-ville qui pose problème. C'est la convivialité des parcours

Source : WSP

Recommandation 5 : DCV recommande à la Ville de Montréal d'élaborer un guide complet de design urbain pour accompagner un éventuel Programme particulier d'urbanisme pour le secteur Bridge-Bonaventure. Ce guide viserait à résoudre la problématique des liaisons difficiles dans les secteurs limitrophes.

⁵ WSP (2016) RAPPORT NO 151-11144-00 Étude sur l'accessibilité et la mobilité au centre-ville. Rapport de consultation. Pages 23 et 24
http://ocpm.gc.ca/sites/ocpm.gc.ca/files/pdf/P83/3.5_151-11444-00_ocpm_version_v2.0_20160620.pdf

2.3 La convivialité des axes Nord-Sud : Une grande vision pour l'avenir

2.3.1 Formaliser et poursuivre l'aménagement de la coulée verte dans l'axe de la rue de la Montagne

Le centre-ville de Montréal se caractérise par la présence de plusieurs squares, qui sont reliés entre eux par des parcours. Un des parcours les plus connus est celui reliant la Pointe du Moulin au square Phillips, par les rues McGill et Beaver Hall. Ce parcours est ponctué de plusieurs squares et places publiques.

Dans la portion Ouest du centre-ville, Destination centre-ville note la volonté de la Ville de Montréal de créer un nouveau parcours sur la rue de la Montagne. Cette volonté s'exprime dans différents documents de planification, sans toutefois avoir fait l'objet d'une mise en commun des efforts des arrondissements du Sud-Ouest, de Ville-Marie et des services centraux de la Ville de Montréal.

Destination centre-ville souhaite profiter de la consultation en amont pour le secteur Bridge-Bonaventure pour présenter le potentiel de la rue de la Montagne comme axe privilégié pour les piétons entre le Bassin Peel et le centre-ville.

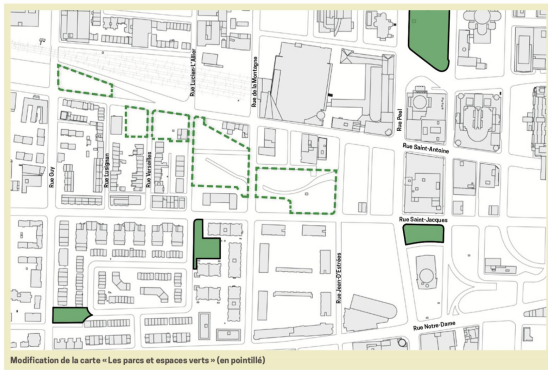
Ce parcours est composé d'une succession d'espaces publics existants et prévus dans différents documents de la Ville de Montréal.

- Les abords du bassin Peel : Parcs Canada prévoit y réaliser des interventions d'aménagement
- Square Saint-Patrick, situé sur la rive Sud du canal de Lachine
- Promenade Smith, située sur la rive Nord du canal de Lachine
- Parc du Faubourg Sainte-Anne
- Futur parc à l'angle des rues de la Montagne et William (La Ville est propriétaire du terrain depuis 2017 et l'Arrondissement souhaite aménager le terrain en parc dans son Plan directeur des parcs et des espaces verts adopté en 2019)
- Futur parc Ville-Marie prévu au PPU du Quartier des gares : Deux nouveaux espaces publics seront créés de chaque côté de la rue De La Montagne par la Ville de Montréal.

Tous ces espaces verts sont présentement planifiés séparément, sans prendre en compte les notions de parcours inter-quartiers pour les piétons. L'aménagement de cette coulée verte permettrait de relier ces espaces entre eux afin de créer un parcours Nord-Sud convivial entre le secteur Bridge-Bonaventure et le centre-ville.

Recommandation 6 : DCV demande à la Ville de Montréal de réfléchir à la possibilité d'aménager une coulée verte sur la rue De la Montagne, afin de créer une promenade qui reliera le secteur Bridge Bonaventure au centre-ville de Montréal.

2.3.1.1 Le parc Ville-Marie



L'aménagement du parc Ville-Marie est l'intervention majeure de verdissement prévue au PPU du Quartier des gares. Les deux espaces verts principaux sont situés de chaque côté de la rue de la Montagne.

Source : PPU du Quartier des Gares

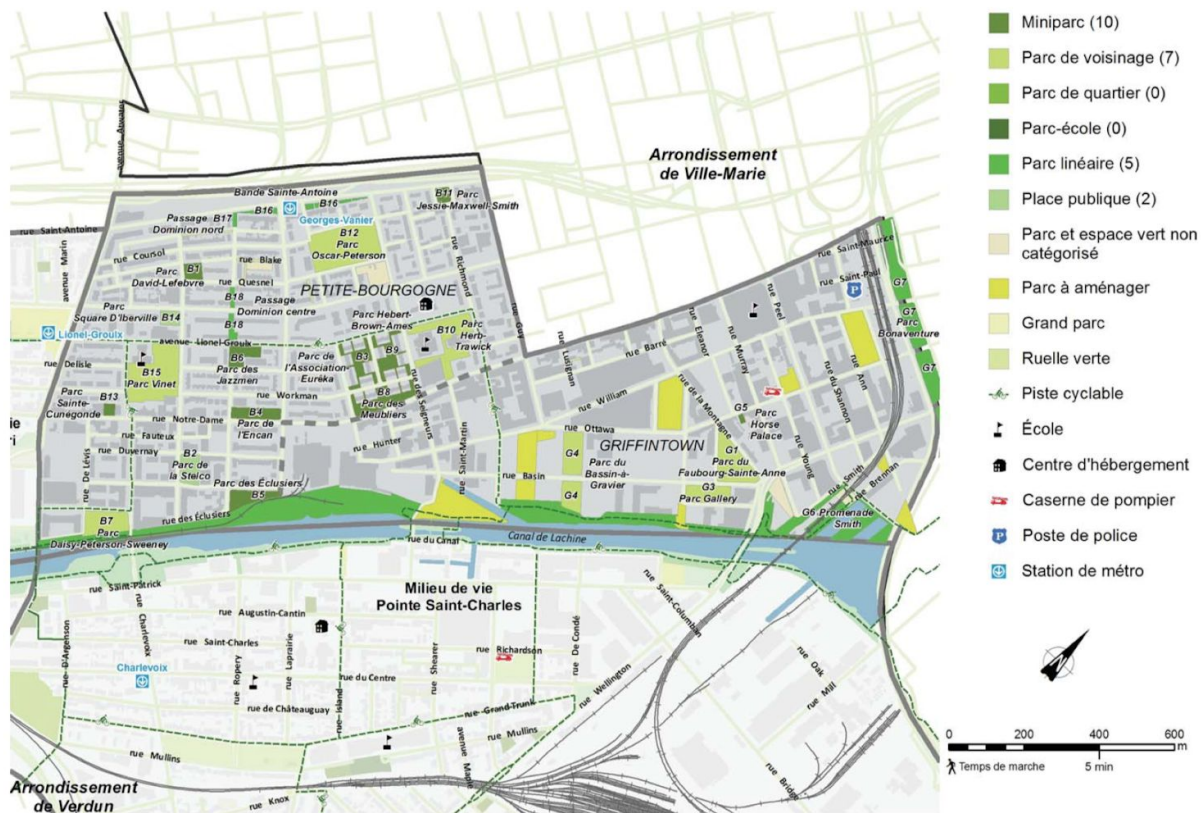
Recommandation 7 : DCV demande à l'Arrondissement de Ville-Marie de confirmer son intention d'aménager le parc Ville-Marie dans le cadre du PPU du Quartier des gares, en apportant des précisions concernant les prochaines étapes de réalisation de ce projet.

2.3.1.2 Le nouveau parc dans Griffintown à l'angle des rues William et de la Montagne

SOMMAIRE DE L'OFFRE

PETITE-BOURGOGNE—GRIFFINTOWN

LOCALISATION DES PARCS ET DES ESPACES VERTS



42 Plan directeur des parcs et espaces verts 2019-2024 - Version adoptée à la séance du conseil d'arrondissement du 10 juin 2019

Un nouveau parc est prévu à l'angle des rues William et de la Montagne

Source : Arrondissement du Sud-Ouest (2019) Plan directeur des parcs et espaces verts 2019-2024

Recommandation 8 : DCV demande l'Arrondissement du Sud-Ouest de préciser le calendrier de réalisation de l'aménagement d'un parc à l'angle des rues De la Montagne et William, sur le lot 1852821 acquis par la Ville en 2017, tel que prévu à son Plan directeur des parcs et espaces verts adopté en 2019.

2.3.1.3 La traversée du canal Lachine : Parcs Canada et la Ville ont un rôle à jouer



Les piétons, les moins favorisés du secteur Bridge-Bonaventure
Source image : REM

Dans sa Stratégie centre-ville⁶, la Ville de Montréal souhaite créer un réseau d'espaces publics riverains et faciliter leur accès. Elle indique que *“Les espaces publics aux abords du Bassin Peel seront également mis en valeur. Les parcours piétons et cyclistes pour s’y rendre feront partie de cette planification”*. La Ville ajoute vouloir *“Poursuivre la mise en valeur des lieux publics aux abords du Bassin Peel et de la Pointe du Moulin, ainsi qu’aux abords du canal de Lachine jusqu’à la Pointe des Seigneurs.”*

Parcs Canada est propriétaire des berges du Canal de Lachine et du pourtour du Bassin Peel. Dans son plan directeur⁷, Parcs Canada émet l’objectif suivant : *que le bassin Peel constitue une véritable porte d’entrée au canal et sa connectivité avec les milieux qui l’entourent est maximisée.*

- *Cible : En collaboration avec la Ville de Montréal, les principaux accès au bassin sont mieux signalés et identifiés et font l’objet d’aménagements invitatants d’ici 2025.*

⁶ Ville de Montréal. Stratégie centre-ville. Page 30.

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/proj_urbains_fr/media/documents/Plan_Action_Strategie_centre-ville_web.pdf

⁷ Parcs Canada (2018) Lieu historique national du Canal-de-Lachine. Plan directeur. Page 27.

Source : http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P103/4.1.4_pc_clac-pd-final_fr_05-06-18-web.pdf

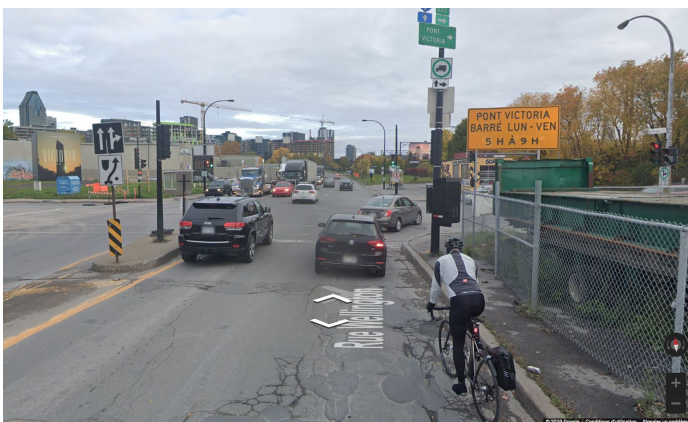
- *Cible : L'interconnection avec le Vieux-Port de Montréal fait l'objet d'un aménagement prioritaire et d'un traitement particulier d'ici 2022.*
- *Cible : Les liens et les parcours favorisant le transport actif sont développés d'ici 2027.*

Destination centre-ville estime que les cibles établies par Parcs Canada ne sont pas assez ambitieuses. Plus encore, Destination Centre-ville invite Parcs Canada à travailler sur un nouveau lien structurant entre la portion Sud et la portion Nord du Canal de Lachine dans le secteur du Bassin Peel. Le pont Wellington n'est pas un accès convivial pour les piétons et les cyclistes. Plus encore, advenant la construction d'un grand équipement sportif, le pont Wellington n'est pas assez bien aménagé pour accueillir de façon sécuritaire un grand afflux piétonnier.

Recommandation 9 : DCV recommande à Parcs Canada d'aménager un lien piéton structurant (par exemple une passerelle) au-dessus du canal de Lachine, à proximité du pont Wellington ou de l'intersection des rues Wellington et Bridge. DCV recommande à la Ville de Montréal de compléter le nouvel accès avec un aménagement sécuritaire et convivial du domaine public.

2.3.2 La rue Wellington : compléter la piste cyclable

La piste cyclable de la rue Wellington est interrompue sur une distance importante, entre le pont Wellington et le Square Tansey. Destination centre-ville est d'avis qu'il faudrait étudier la possibilité de compléter ce tronçon manquant du réseau cyclable afin de créer une piste reliant sans détour le centre-ville et le Grand Sud-Ouest, notamment l'Arrondissement de Verdun.



L'intersection des rues Bridge et Wellington. Piste cyclable interrompue à l'entrée du centre-ville et du secteur Bridge-Wellington.

Enjeu 3 : La complémentarité des efforts de planification de la Ville de Montréal en matière d'urbanisme

Durant les dernières années, la Ville de Montréal a travaillé sur différents documents de planification en matière d'urbanisme, de transports et de parcs et espaces verts. Certains exercices ont été menés tant par les Arrondissements de Ville-Marie que du Sud-Ouest. D'autres ont été pilotés par les services centraux de la Ville de Montréal.

À chaque reprise, des consultations publiques ont été tenues, tant par l'Office de consultation publique de Montréal (Stratégie centre-ville, PPU du Quartier des Gares) que dans les arrondissements (Plan directeur des parcs et des espaces verts de l'Arrondissement du Sud-Ouest). D'autres consultations publiques ad-hoc furent tenues par les équipes des services centraux de la Ville de Montréal (Réseau Express Vélo). CDPQ Infra a aussi tenu des consultations concernant l'arrivée du REM.

Il importe de tenir compte des nombreuses études d'experts qui ont été commandées au préalable dans le cadre de ces différents efforts de planification, de même que des recommandations qui ont été formulées lors des audiences qui ont été tenues.

Destination Centre-Ville souhaite que les documents de planification qui résulteront de cette consultation en amont à propos du secteur Bridge-Bonaventure présentent une analyse plus aboutie des dynamiques entre ce nouveau quartier et les quartiers existants, notamment en matière d'accessibilité.

Recommandation 10 : Destination Centre-ville demande à la Ville de Montréal d'élargir son territoire d'étude et d'intervention à la rive Nord du Canal de Lachine dans le cadre de l'élaboration d'un éventuel Programme particulier d'urbanisme pour le secteur Bridge-Wellington, afin d'y consacrer un chapitre complet sur les liens à développer entre les territoires.

Recommandation 11 : Destination Centre-ville suggère aux commissaires de prendre connaissance de certaines études qui ont été produites pour la Stratégie centre-ville, le PPU du Quartier des Gares, et les plan directeurs des parcs et espaces verts des Arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest.