

**Comité pour le sain redéveloppement de
Committee for the Sustainable Redevelopment of**



Quartier Bonaventure

**Présenté à l'Office de consultation publique de Montréal
Mardi le 12 janvier, 2010 à 20h10**

Un mandat pertinent, un projet inapproprié

Le Comité pour le sain redéveloppement de Griffintown est d'accord avec le mandat de la SHM :

- Démolition de l'autoroute
- Amélioration et favorisation des transports en commun
- Redéveloppement du secteur
- Mise en valeur de l'histoire et du patrimoine
- Reconnection des liens latéraux entre les faubourgs

Par contre, la proposition actuelle ne réalise pas l'énorme potentiel de redéveloppement du secteur. La proposition actuelle ne satisfait pas le mandat de la SHM.

Transformation de l'autoroute Bonaventure

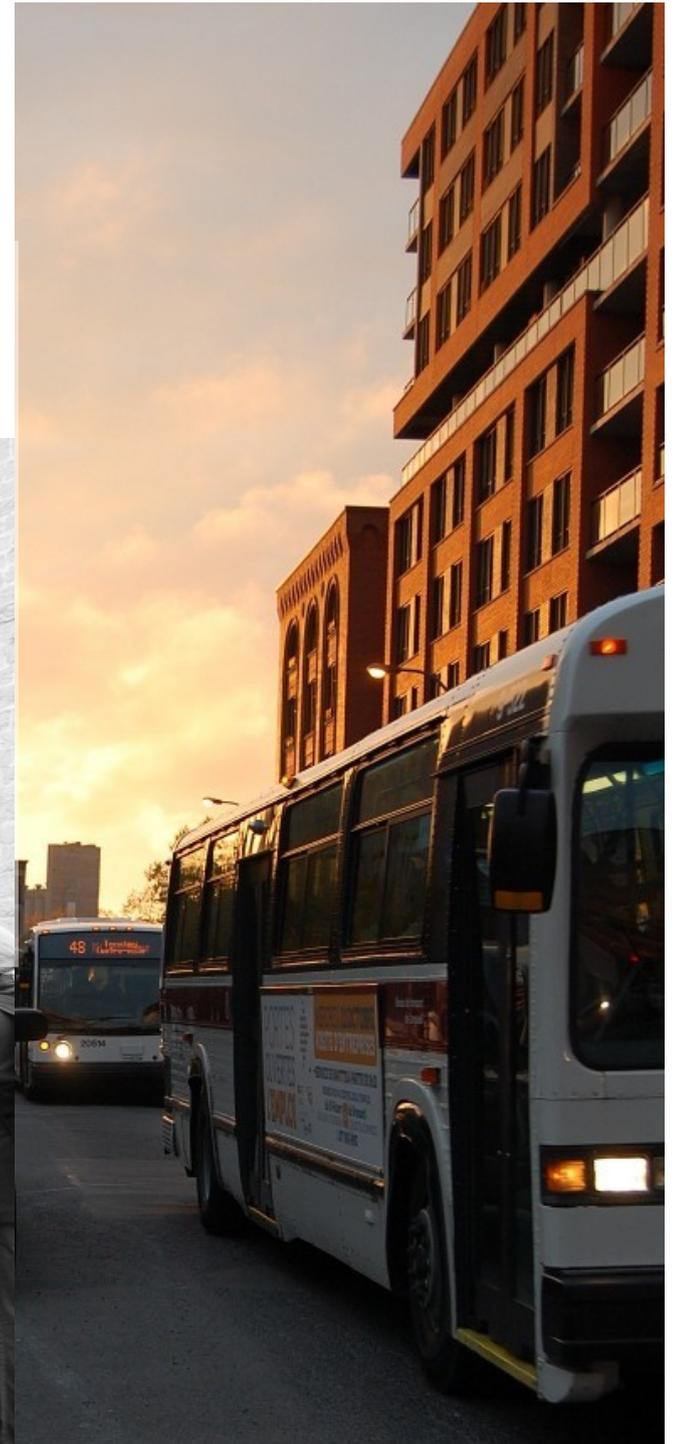
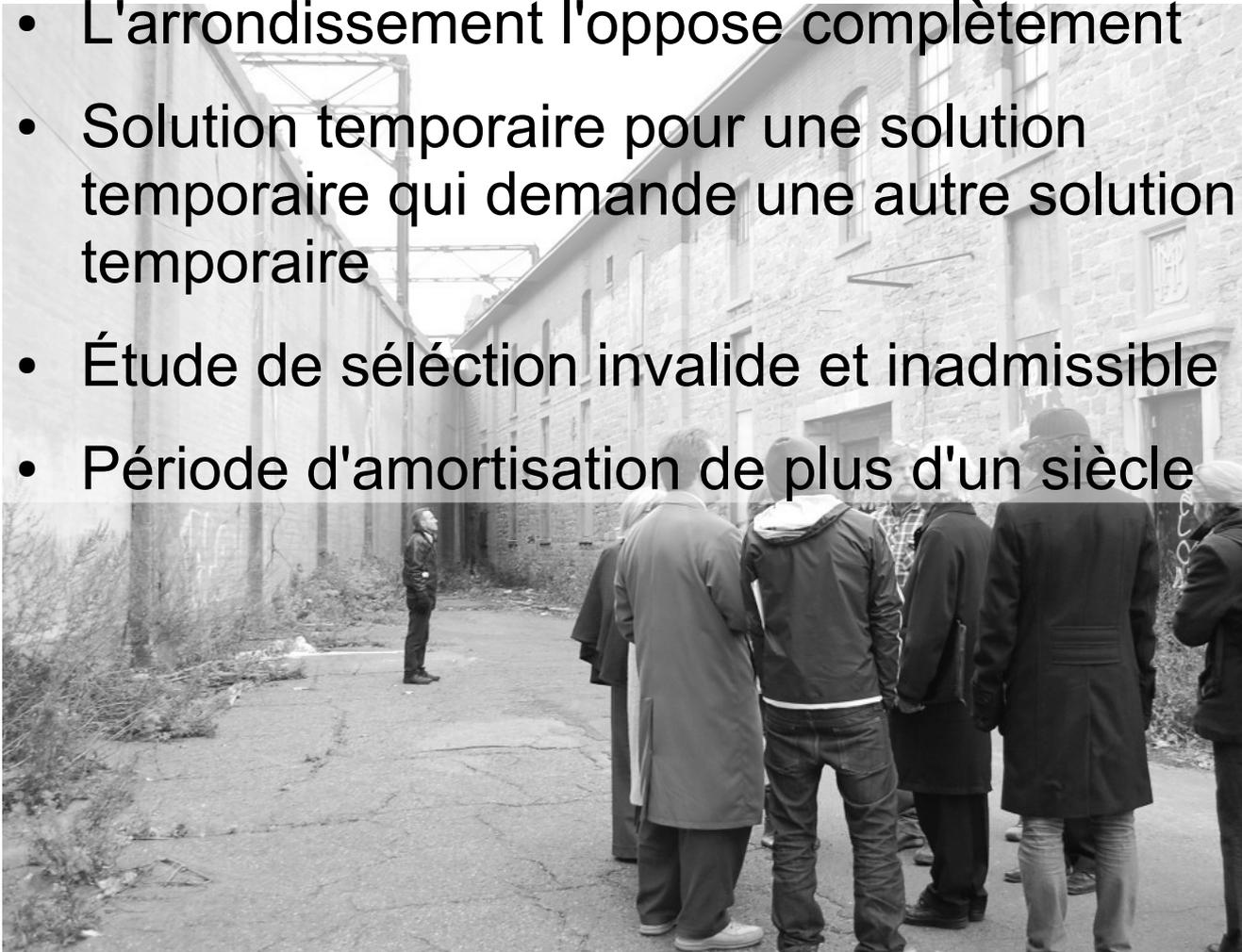
**Démolition
de
l'autoroute**



**Remplacement
par une
autoroute de
surface ou son
équivalent**

Le Corridor Dalhousie

- Son premier client (RTL) exprime que ça ne règlera rien
- L'arrondissement l'oppose complètement
- Solution temporaire pour une solution temporaire qui demande une autre solution temporaire
- Étude de sélection invalide et inadmissible
- Période d'amortissement de plus d'un siècle



Les autobus : un demi-siècle de solutions temporaires ?

1967 Autoroute Bonaventure

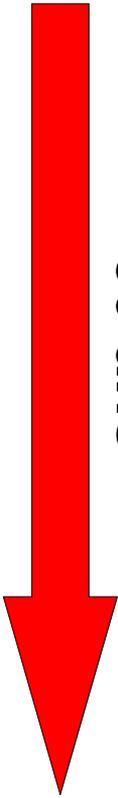
1978 Voie réservée à contresens
sur le Pont Champlain



2010

201x Corridor d'autobus Dalhousie

20xx Satellite du TCV



50 ans

Réseau de transport de Longueuil : «sa mise en service ne corrigerait pas les problèmes fondamentaux de circulation entre la Rive-Sud et le terminus Centre-ville»

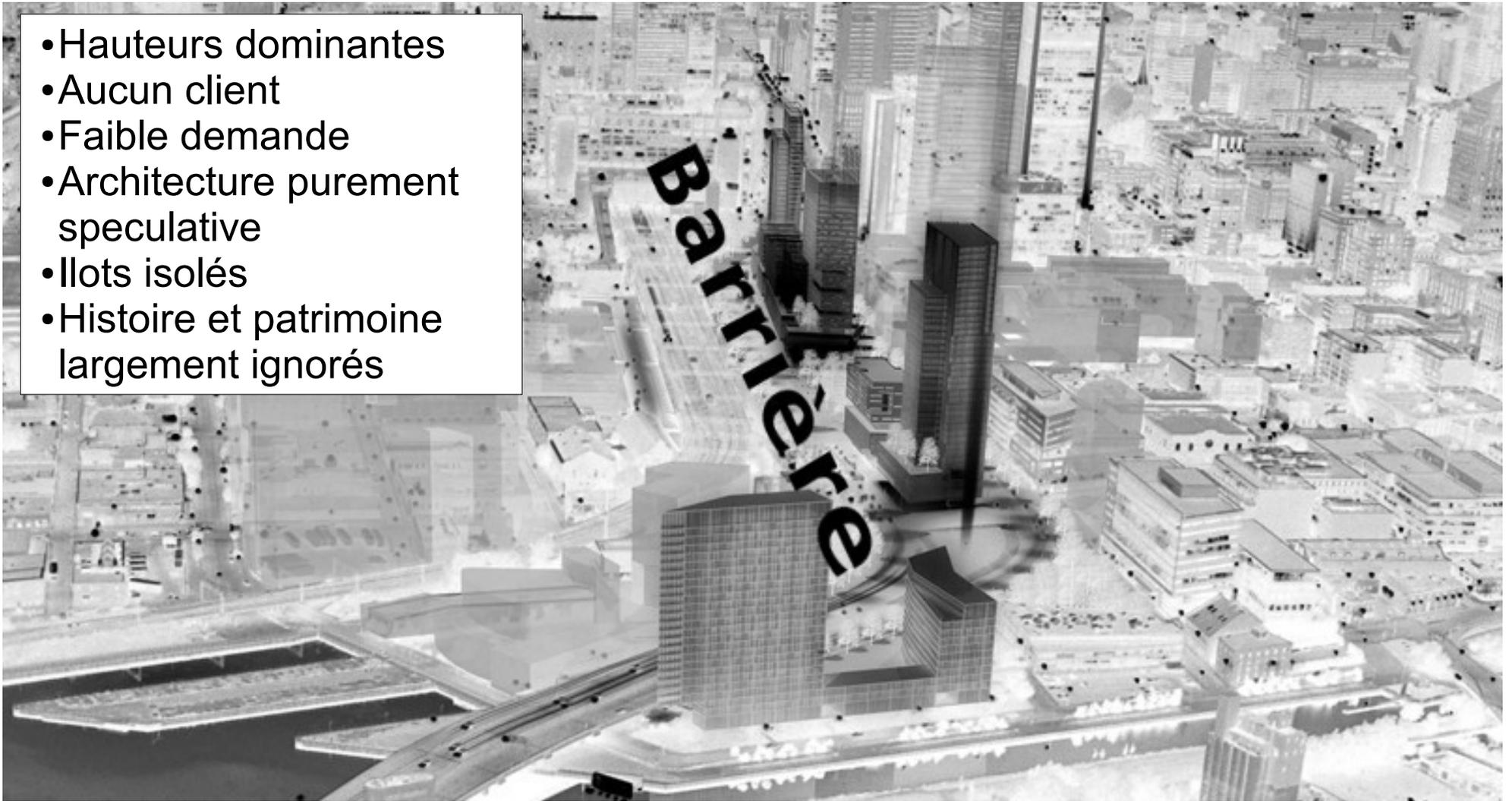
Des alternatives supérieures ?

Selon les critères de l'étude des sept tracés, un **mega-pont** ou **mega-tunnel** d'autobus, ou même le **SLR** lui-même, gagnerait avec un score de 84%, comparé au 74% du Corridor Dalhousie !

		Corridor Dalhousie		Mega-Pont ou Mega-Tunnel	
Améliorer l'offre et la qualité du transport collectif	30 %	4	24 %	5	30%
Planter une voie réservée sécuritaire	10 %	3	6 %	5	10%
Minimiser les impacts de l'insertion sur le milieu local	20 %	5	20 %	5	20%
Gérer efficacement les déplacements	10 %	5	10 %	5	10%
Assurer de bonnes conditions d'exploitation et d'entretien à la voie réservée	10 %	5	10 %	5	10%
Éviter les interventions majeures, complexes, longues et coûteuses	20 %	1	4 %	1	4%
			74%		84%

Un sain redéveloppement ?

- Hauteurs dominantes
- Aucun client
- Faible demande
- Architecture purement speculative
- Îlots isolés
- Histoire et patrimoine largement ignorés



Si les îlots demeurent vacants, le Quartier Bonaventure se réduit à un projet d'abaissement d'autoroute !

Une alternative qui satisfait réellement le mandat de la SHM

- Système léger sur rails (SLR) à la place d'un corridor d'autobus
- Infrastructure routière adaptée aux besoins hors-pointe
- Zonage respectant et intégrant les quartiers avoisinants
- Réanimation du parc historique Haymarket Square et la rue St-Paul



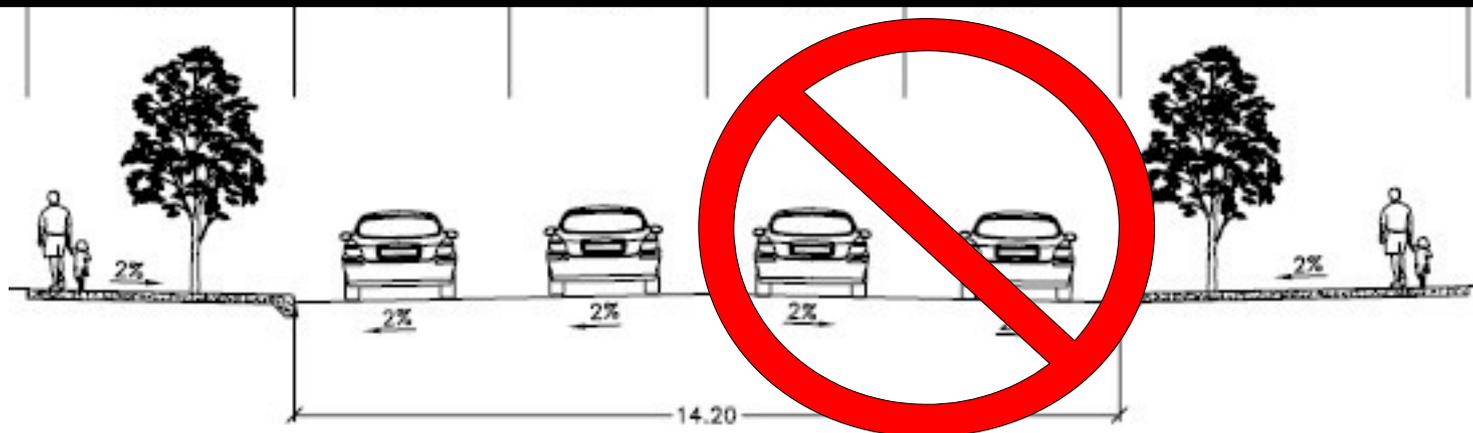
Avantages du SLR

- Système de transport moderne, efficace et électrique
- Excellente alternative à l'automobile disponible durant et après les travaux de transformation de l'autoroute
- Permet aux autobus de transférer leurs passagers sans devoir rentrer dans un environnement urbain : économie importante de temps, ressources et argent
- Élimine le besoin et les coûts associés à l'aménagement d'un corridor d'autobus et d'un satellite du TCV
- Encourage un développement dense autour de la Gare Multimédia, le coeur du Quartier Bonaventure
- Réduction importante de pollution d'air et de bruit dans un secteur affecté
- Possibilité de s'étendre jusqu'au Métro McGill

Infrastructure routière

À part aux heures de pointe, la capacité actuelle des rues Duke et Nazareth est suffisante pour supporter la circulation, même sans l'autoroute.

Il faut absolument éviter de construire de la surcapacité !



Une entrée (déjà) percutante

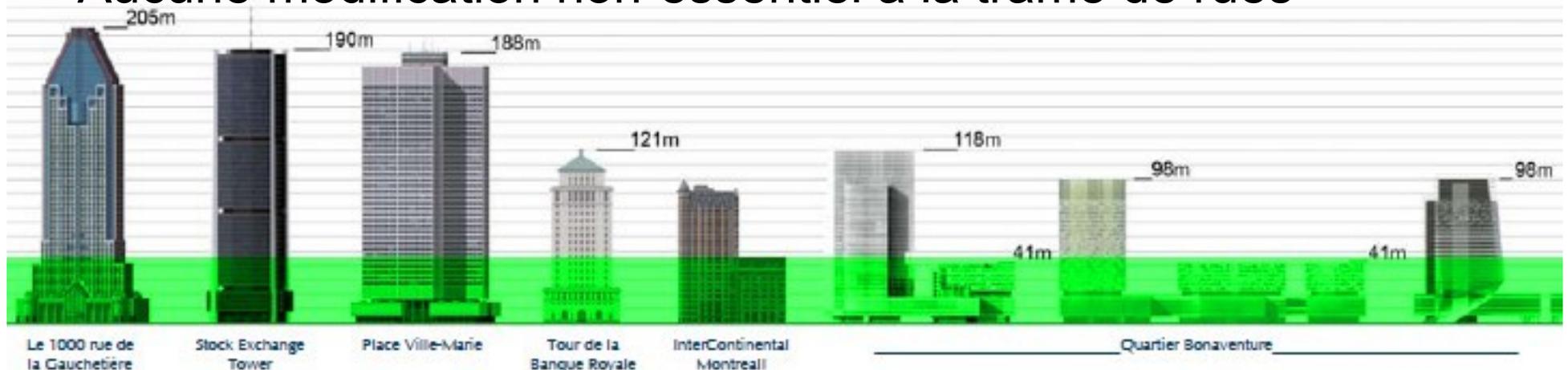


Il suffit de d'encourager les touristes de suivre les rues **Wellington** et **McGill** en installant des pancartes.

Route touristique

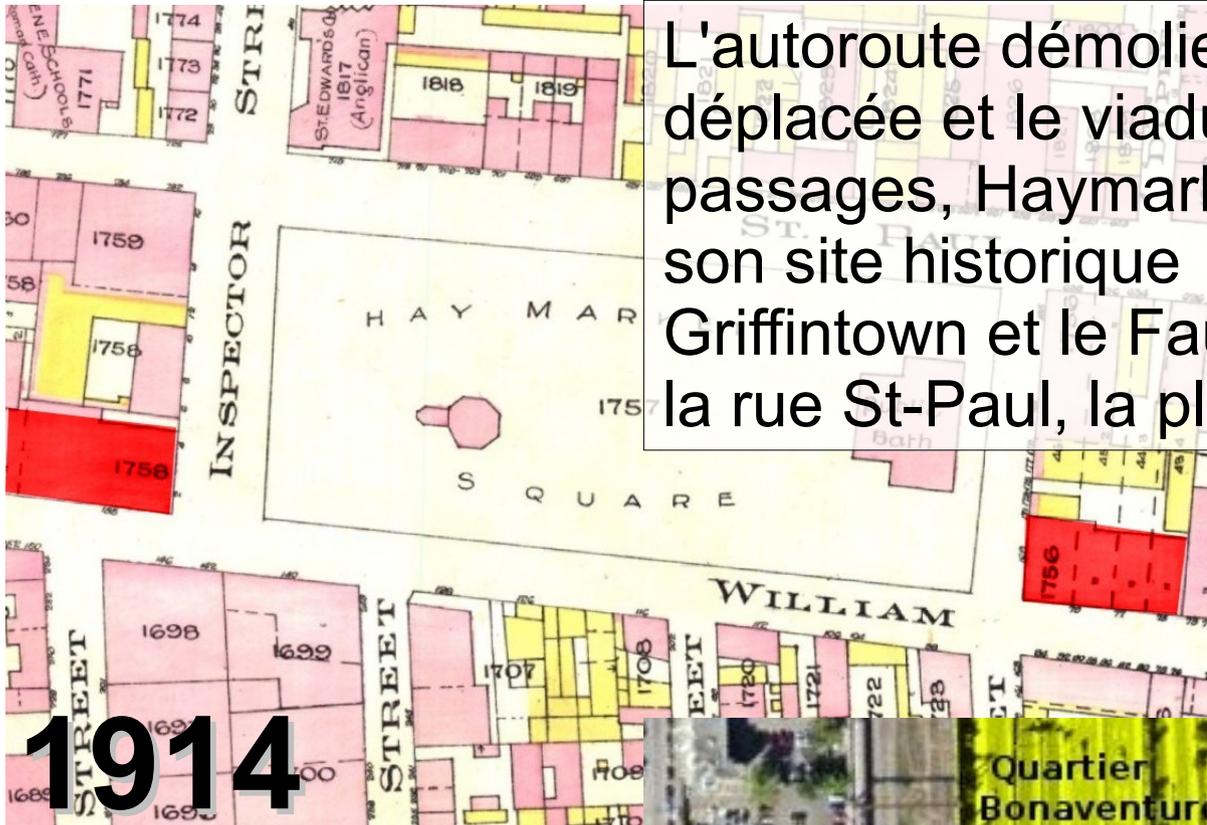
Urbanisme

- Gare Multimédia devient un pôle d'attraction et encourage fortement un redéveloppement dense
- Limiter les hauteurs aux hauteurs des secteurs avoisinants
- Respecter l'architecture et les matériaux de construction typiques au quartier
- Encouragement des pratiques de développement durable
- Espaces résidentiels mixtes
- Aucune modification non-essentiel à la trame de rues



Haymarket Square & rue St-Paul

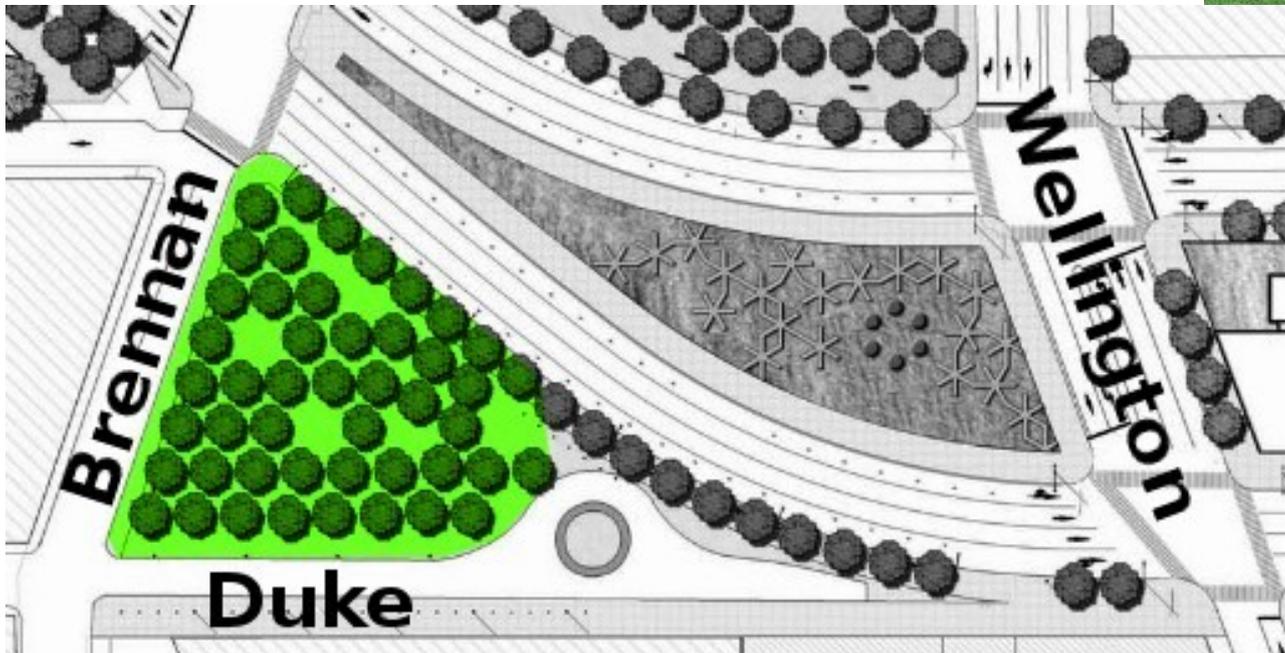
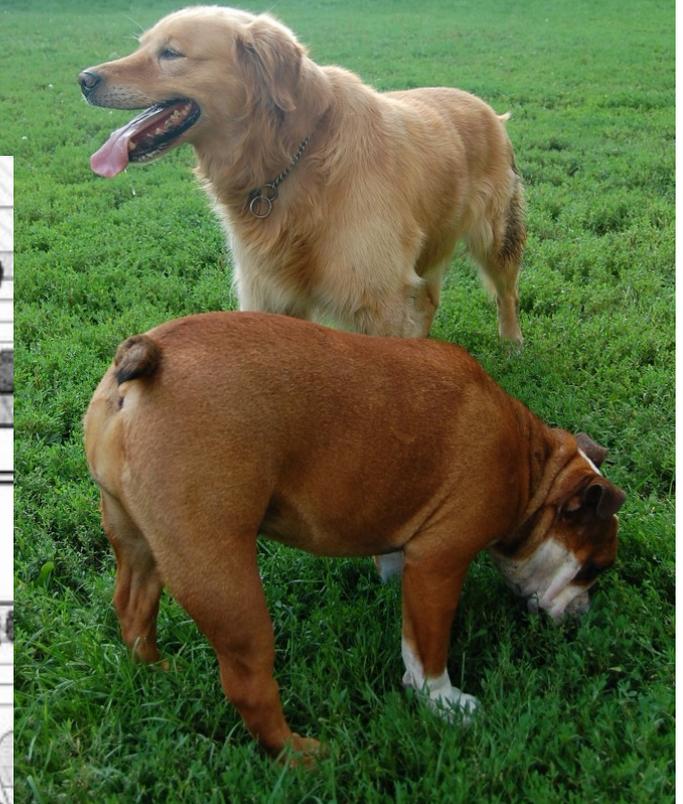
L'autoroute démolie, la poste de police déplacée et le viaduc CN ouvert aux passages, Haymarket Square peut réclamer son site historique et relier réellement Griffintown et le Faubourg des Récollets via la rue St-Paul, la plus vieille à Montréal



Parc Pilote : renaissance des liens entre les faubourgs

Seul lien «vivant» qui rejoint les résidents des deux côtés de l'autoroute

Le parc doit figurer dans les plans finaux du Quartier Bonaventure



Résumé et conclusions

L'OCPM a l'obligation de corriger le projet pour qu'il puisse satisfaire entièrement le mandat de la SHM et réaliser l'énorme potentiel de redéveloppement du secteur. Pour arriver au projet que Montréal et ses citoyens méritent, il faut :

- Annuler le Corridor Dalhousie
- Transférer le contrôle à l'AMT pour la finalisation immédiate d'un lien de rail électrique reliant (au moins) Place Bonaventure et le sud du Bassin Peel
- Limiter l'aménagement des rues Duke et Nazareth à une capacité qui satisfait les besoins hors-pointe
- Ajuster le zonage pour un développement durable et pratique qui s'intègre bien dans son voisinage
- Relier les faubourgs et réanimer l'histoire du quartier en réclamant le parc Haymarket Square et en reconnectant les deux bouts de la rue St-Paul
- Garantir la protection du Parc Pilote par son inclusion dans les plans finaux