




Représenté dans Ville-Marie et Le Sud-Ouest

Développement de la Ville à partir du réseau de transport collectif,
déplacements actifs, les familles en ville, la ville aux citoyens



***Critique et proposition
d'alternative au projet de
réaménagement de l'autoroute
Bonaventure***

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal

Le projet de la SHM

- Une autoroute rabaissée au sol : 58 000 véhicules/jour
- Une reconstruction du lien routier entre le pont Champlain et le centre-ville de Montréal
- Besoins de déplacements matin et soir de la Rive-Sud et de l'Île-des-Soeurs
- Transport collectif par autobus alors que le transfert modal est déjà effectué à 63 %
- Aberration d'un corridor d'autobus en milieu résidentiel
- Toujours la même vision des années 60 d'un développement de la ville à partir de ses routes
- Toujours dans la dépendance à l'automobile malgré le Plan de Transport de Montréal
- A l'ère de la hausse du prix du pétrole et des changements climatiques
- Piètre projet

Coût du projet de la SHM

- Investissement public de 260 M\$ dans la phase 1
- La participation de la Ville dans la phase 1 est passée de 90 M\$ en 2007 à 141,7 M\$ en 2009 soit une hausse de 57%.
- Cette majoration de 57% sur les 3 phases font passer le projet de la SHM estimé à 768 M\$ en 2007 à 1,2 milliards \$ aujourd'hui.
- Le tunnel sous le Viaduc du CN (payé par l'AMT) coûtera de 15 à 20 M\$. Le projet de corridor sur la rue Dalhousie est passé de 84 à 118 M\$.

Coût du projet SHM-AMT

- La totalité du projet SHM (3 phases) représente 1,2 milliard \$
- Le projet de SLR de l'AMT est évalué à 1,3 milliard \$
- Un total de **2,5 milliards \$**

Impacts du projet de la SHM

- 1300 autobus/jour sur Dalhousie
- Impacts sur le patrimoine bâti
- Intégration urbanistique du projet (développement Nord-Sud/Est-Ouest)
- Pas de lien avec l'histoire de Griffintown
- Accessibilité des logements (coût, usage familial, sécurité etc...)

Proposition de Projet Montréal

principe de base :

- Transit Oriented Development
- Pour favoriser le transfert modal de l'auto vers le transport en commun
- Réduire les avantages de l'auto et améliorer l'offre quantitative et qualitative du transport en commun

3 propositions de **Projet Montréal**

- 1) Démolir réellement l'autoroute Bonaventure
- 2) Un tramway reliant le bassin Peel au boul. Taschereau via le pont Victoria et un dans Pointe-Saint-Charles reliant l'île-des-Soeurs
- 3) Renoncer à l'approche affairiste de la Ville au profit d'un véritable projet d'aménagement urbain

1) Démolir l'autoroute Bonaventure

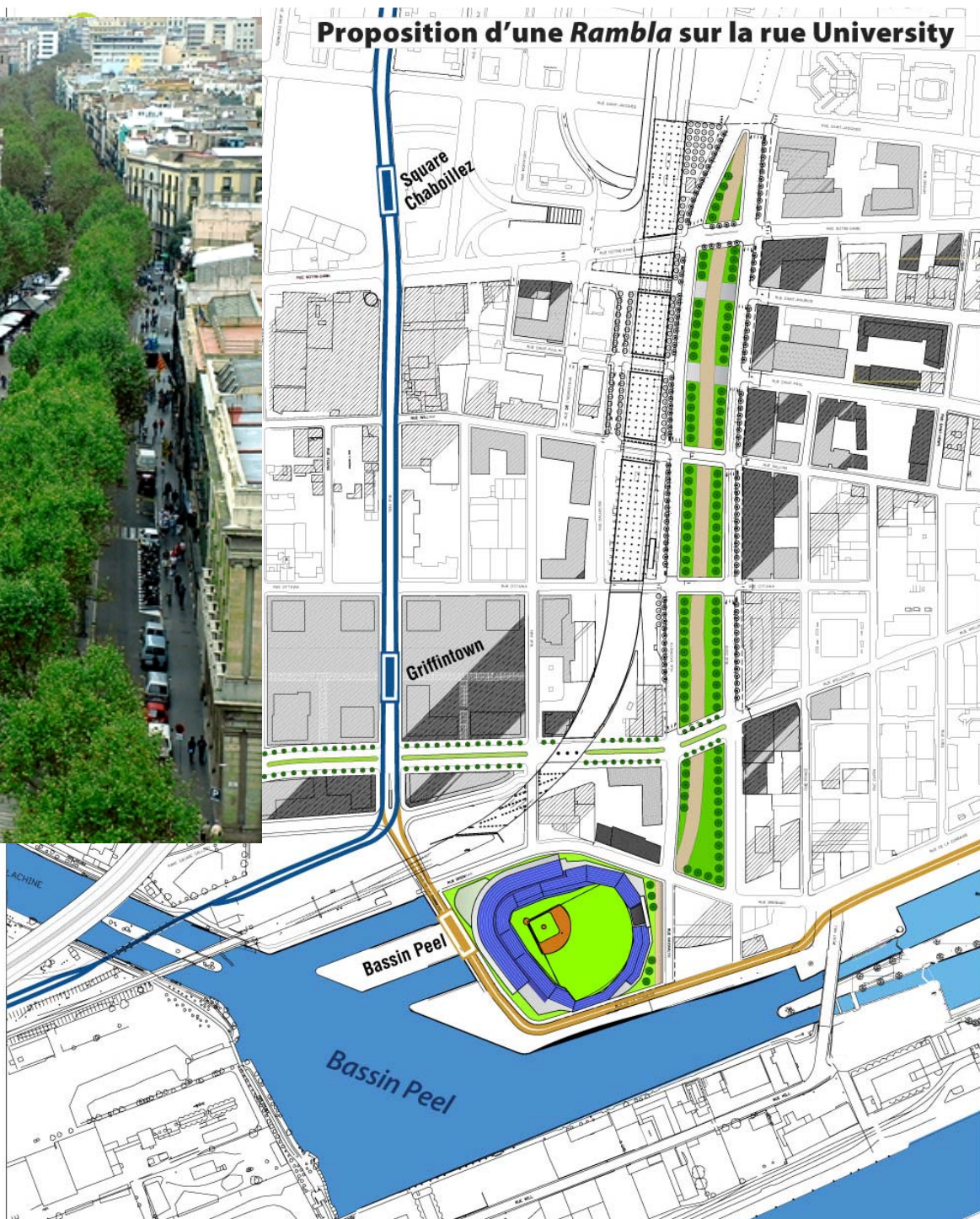




La Rambla de Barcelone

**Un parc de 800 m de long
à la place de l'autoroute
Bonaventure**

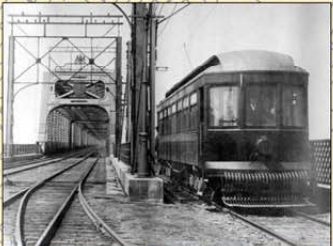
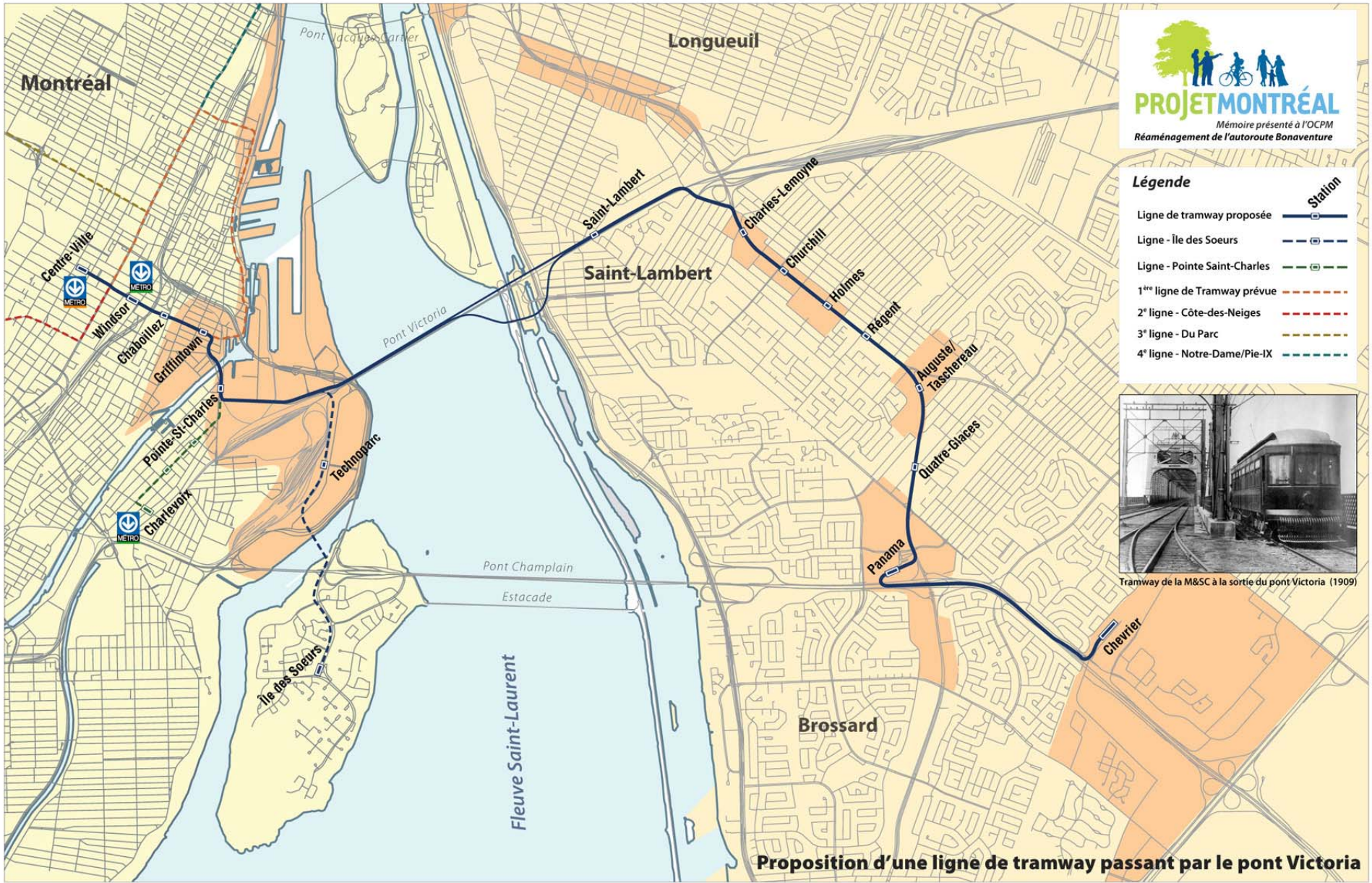
Proposition d'une Rambla sur la rue University





**2) Un tramway reliant le bassin Peel au
boul. Taschereau via le pont Victoria**

et reliant l'île-des-Sœurs par le boulevard
Marc Cantin au Sud de Pointe-Saint-Charles



Tramway de la M&SC à la sortie du pont Victoria (1909)

Déplacements dans l'axe Bonaventure

(nombre de personnes, pointe du matin - PAM)

Déplacements provenant de :		Automobile		
		Actuel	Projet SHM	Projet Montréal
Sud-Ouest et A-15		2 441	1 438	0
Île des Soeurs		2 509	2 266	1 200
Pont Champlain		7 248	6 426	8 064
Pont Victoria		2 009	1 712	0
Total		14 207	11 842	9 264
Part modale		37%	28%	19%

Déplacements provenant de :		Transport collectif		
		Actuel	Projet SHM	Projet Montréal
Île des Soeurs	(tramway)	1 250	1 750	2 615
Pont Champlain	(autobus)	22 450	27 950	6 960
Pont Victoria	(tramway)	269	292	29 772
Total		23 969	29 992	39 347
Part modale		63%	72%	81%

Source des données de base : Groupe MODYM et Ville de Montréal 2008, in *Quartier Bonaventure, Synthèse des études de l'avant-projet détaillé*, mars 2009, p. 37. Modélisation et calculs : Projet Montréal.

3) Renoncer à l'approche affairiste de la Ville au profit d'un projet urbain

- Hôtel: reste-t-il un marché pour un hôtel ?
- Développement résidentiel
- Espaces de bureaux

Grands projets de bureaux annoncés pour le centre-ville de Montréal

Promoteur	Localisation	Superficie (pieds carrés)
SITQ	900, De Maisonneuve Ouest	385 000
Homburg Invest Inc.	Gare centrale	1 000 000
Westcliff	Square Victoria	750 000
Sidev	Ste-Catherine Ouest	120 000
Canderel	1250, Square Philips	900 000
Hydro-Québec	Quadrilatère St-Laurent	240 000
Non encore identifiés	Îlot Balmoral, Quartier des spectacles	750 000
Magil-Laurentienne	701 University	1 700 000
Total		5 845 000

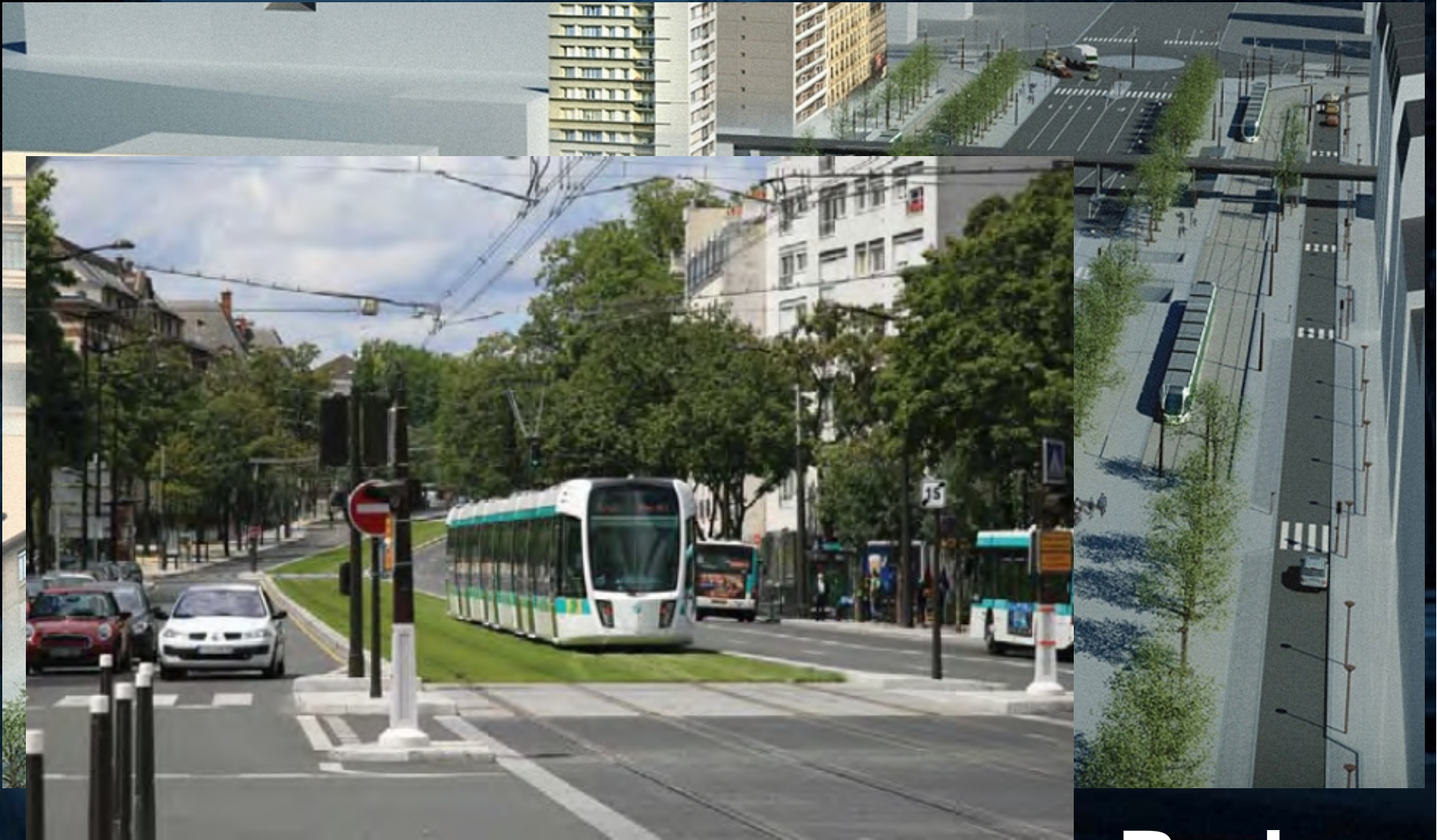
Coût de l'alternative Projet Montréal

- Du métro Peel au terminus Chevrier :
entre 500 et 600 M\$
- Démolition de l'autoroute
Bonaventure et création d'un parc
entre 180 et 200 M\$
- **Total: 800 M\$**
- Plus de 1,5 milliard de fonds publics
économisé

Conclusion

- **NON** à une autoroute ramenée au sol
- **NON** à un corridor d'autobus rétrograde
- **OUI** au tramway comme armature principale du développement urbain
- **OUI** à un quartier Griffintown est-ouest en reconstruction
- **NON** à l'approche mercantile de la Ville

Ailleurs dans le monde ...



Paris

Milwaukee





Portland



San Francisco