

Quartier Bonaventure

Réaménagement de l'autoroute Bonaventure (phase 1)

Questions de la commission à la Société du Havre de Montréal

Question 1 - La complémentarité du projet de corridor d'autobus avec d'autres projets

Comment concevez-vous l'arrimage entre le projet d'un corridor d'autobus et des projets comme celui du système léger sur rail (SLR), de la navette ferroviaire vers l'aéroport, du tramway ou d'une gare Windsor réhabilitée dans une optique intermodale?

Réponse : Le projet privilégie le transport collectif par un corridor exclusif pour autobus et se veut un projet conçu en complémentarité avec les autres projets de transport en commun de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Le projet Bonaventure permet de maintenir et même d'améliorer le lien de transport collectif important entre le centre-ville de Montréal et la rive-sud.

La Société du Havre de Montréal a proposé un plan d'aménagement compatible avec le tracé prévu pour le futur SLR planifié par l'AMT ainsi que pour le futur tramway prévu dans l'axe de la rue de la Commune et de la rue Peel.

Pour ce qui en est de la possible implantation d'un deuxième terminus centre-ville de l'AMT au sud de la Gare Windsor, le corridor Dalhousie pourra le desservir tout autant que celui du 1000 de la Gauchetière.

Question 2 - La nature et la qualité de l'éventuel aménagement temporaire des futurs îlots

Le réaménagement des infrastructures publiques devrait s'achever en 2012 et le développement immobilier en 2030. Dans l'intervalle, quelles sont vos intentions en matière d'aménagement temporaire des îlots centraux et éventuellement de l'îlot de la Commune?

Réponse : En juillet 2009, la Société du Havre de Montréal a mandaté le Groupe IBI | DAA pour compléter la conception des plans et devis de l'aménagement des espaces libres publics. Ces consultants sont chargés de développer une programmation et un aménagement temporaire en lien avec la vision globale des aménagements publics pour les nouveaux quadrilatères avant leur développement immobilier. Ces aménagements seront de nature temporaire de façon à ne pas susciter d'attente de permanence dans l'avenir. Ils devront par ailleurs contribuer par leurs éléments, à l'embellissement et à la sécurité des lieux.

Question 3 - Le choix des usages de l'entrée de ville proposée

Quels sont les objectifs qui ont guidé le choix des usages de l'entrée de ville proposée?

Réponse : La Société du Havre de Montréal, la Ville de Montréal et les arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie souhaitent créer dans le nouveau Quartier Bonaventure un milieu de vie animé et convivial où se côtoieront une mixité de fonctions. Des études de potentiel de développement immobilier ont permis

d'identifier les composantes de l'offre et de la demande actuelles et futures pour chacun des créneaux du marché immobilier.

Cependant, les affectations des nouveaux quadrilatères bâtis ne sont pas arrêtées. La démarche de planification et les outils réglementaires qui en résulteront aux phases ultérieures du projet, viendront spécifier les affectations permises sur les nouveaux quadrilatères.

Question 4 - Le respect des grandes orientations dans les phases ultérieures

Comment entendez-vous procéder pour vous assurer, une fois les terrains libérés vendus, que les choix programmatiques et architecturaux des promoteurs respecteront les grandes orientations du projet proposé : sa vocation et sa morphologie urbaine, sa cohérence interne et sa valeur symbolique en tant qu'entrée directe au centre-ville de Montréal?

Réponse : La Ville de Montréal, les arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie devront harmoniser leur réglementation d'urbanisme afin d'assurer le développement futur du Quartier Bonaventure. Ainsi, des outils réglementaires appropriés seront développés pour le secteur d'intervention aux phases ultérieures du projet. Ces nouveaux règlements encadreront les affectations, le développement du domaine public, le gabarit et plusieurs autres caractéristiques morphologiques de futures constructions du projet.

Il sera recommandé à la Ville de Montréal de lier la vente de ces terrains à l'obligation formelle de conformité aux règlements développés et adoptés.

Question 5 - L'habitabilité des lieux

Les futurs immeubles des îlots centraux et de l'îlot de la Commune, à cause de leur emplacement, seront particulièrement exposés aux nuisances engendrées par la circulation véhiculaire et ferroviaire. Quelles garanties pouvez-vous apporter en matière de mitigation de ces nuisances?

Réponse : Les sources sonores nuisibles proviennent principalement des voies de circulation, des voies surélevées du Canadien National (CN) et des équipements de Chauffage et climatisation urbain de Montréal (CCUM). Des mesures d'atténuation seront recommandées dans le choix des matériaux de construction des futurs bâtiments pour minimiser l'impact sur le climat sonore surtout situé aux étages inférieurs.

La réduction du bruit émis par les équipements de la CCUM, l'optimisation de la gestion de la circulation et la construction de balcons et terrasses sur les façades non exposées des nouveaux bâtiments figurent parmi les autres mesures proposées.

Sur la place publique et les autres espaces publics, la présence d'eau favorisera la réduction de bruit ambiant.

Question 6 - Les espaces verts dans le voisinage

La Société du Havre de Montréal connaît-elle les besoins, ou a-t-elle demandé à la Ville de documenter les besoins en espaces verts (parcs, places, etc.) dans les quartiers limitrophes?

Réponse : En juillet 2009, la Société du Havre de Montréal a mandaté le Groupe IBI | DAA pour compléter la conception des plans et devis de l'aménagement des espaces libres publics. Une étude des besoins comprenant notamment les besoins en espaces publics est prévue dans ce mandat et est déjà amorcée. La Société du Havre de Montréal travaille également avec la Direction des grands parcs et de la nature en ville, les arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie afin de documenter les besoins en espaces publics dans le secteur et de déterminer la programmation des aménagements et équipements.

Question 7 - Le degré d'avancement de la concertation avec les acteurs clés

Plusieurs acteurs clés sont appelés à s'engager dans le projet comme la Ville de Montréal, les deux arrondissements concernés, le CN, l'AMT, le Ministère des Transports du Québec (MTQ) et plusieurs autres. Où en sont les démarches de concertation avec ces derniers? Est-ce que des ententes sont envisagées dans certains cas?

Réponse : La Société du Havre de Montréal travaille en mode concerté avec l'ensemble de ses partenaires, et ce, depuis le début du projet. Plusieurs comités de suivi et de comités techniques ont été mis sur pied afin de permettre aux partenaires ville (arrondissements ainsi que services centraux), aux partenaires riverains (Parcs Canada, CCUM, etc.) ainsi qu'aux sociétés de transport (Réseau de transport de Longueuil (RTL), Société de transport de Montréal (STM) et conseils intermunicipaux de transport (CIT) de suivre le développement du projet et d'en bonifier la planification tout au long du processus.

L'AMT et le MTQ participent à l'avancement du projet lors de réunions régulières. Quant au CN, ses représentants sont informés et consultés sur les orientations de la Société du Havre de Montréal. Ils se disent prêts à collaborer à mettre en place la vision de la Société du Havre de Montréal.

En termes d'entente, une lettre d'intention a été signée en mai dernier entre le MTQ, la Ville de Montréal et la Société du Havre de Montréal. Cette lettre d'intention fixant les paramètres d'un protocole d'entente à intervenir entre le MTQ et la Ville de Montréal concernant l'interface au réseau supérieur du MTQ dans le cadre du réaménagement de l'autoroute Bonaventure en artère urbaine.

Le projet de corridor Dalhousie est inscrit au PTI de l'AMT depuis décembre 2008.

Question 8 - La pertinence ou non du maintien de la jonction avec l'autoroute Ville-Marie

Est-ce que la suppression de la jonction avec l'autoroute Ville-Marie, et donc des bretelles d'accès et de sortie, a été envisagée?

Réponse : Oui, dès les premiers échanges avec le MTQ en début de projet, la suppression fut envisagée mais il fut conclu que l'élimination complète créerait une pression trop importante sur l'échangeur Turcot et sur les autres accès à proximité. Il a donc été convenu de maintenir le lien avec l'autoroute Ville-Marie,

mais en réduisant de deux à une seule voie d'entrée et de sortie. La décision de maintenir ces bretelles pourra cependant être reconsidérée dans un horizon de 8 à 12 ans après la réfection de Turcot.

Question 9 - La stratégie de mise en marché

Compte tenu du caractère novateur du projet, de son ampleur et de son effet multiplicateur, quelles stratégies commerciales sont envisagées pour stimuler le développement du secteur, notamment en intéressant les promoteurs actifs sur le marché international?

Réponse : Bien que la Société du Havre de Montréal n'ait pas à proprement parler de mandat spécifique de mise en marché, elle est approchée sur une base régulière par des promoteurs et investisseurs de toutes provenances qui s'intéressent au projet. Une stratégie systématique devra être développée et soumise à la Ville de Montréal afin que le développement se matérialise selon l'échéancier prévu.

Cependant, un premier exercice de dépistage auprès de promoteurs internationaux a été complété par la Société du Havre de Montréal en mars dernier lorsqu'elle a présenté le projet du Quartier Bonaventure au Marché international des professionnels de l'immobilier (MIPIM).

Question 10 - Les coûts de la décontamination et des mesures d'atténuation des nuisances

Dans le calcul des rentrées d'argent que la Ville tirera de la vente des terrains des îlots, quelles provisions ont été faites pour les coûts de la décontamination des sols et des mesures d'atténuation des nuisances?

Réponse : Les coûts reliés à la décontamination des terrains qui seront mis en vente ont déjà été pris en compte dans les prix de vente qui ont été utilisés dans l'analyse financière du projet. Ainsi, les coûts de décontamination seront défalqués du prix de vente des terrains ou la décontamination sera effectuée par la Ville puis les terrains cédés au prix du marché.