

L'avenir du secteur Bridge-Bonaventure

Mémoire déposé à l'Office de Consultation publique de Montréal

Par la SDC Montréal centre-ville

8 juin 2023

**MONTRÉAL
CENTRE
—VILLE**

Table des matières

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| À propos de Montréal centre-ville | 2 |
| Préface | 3 |
| Amélioration des accès et des parcours Nord-Sud vers le centre-ville à partir du secteur Bridge-Bonaventure | 3 |
| Mobilité : Un secteur déjà congestionné et non performant | 4 |
| Des liaisons déjà difficiles avec le centre-ville à pied, à vélo et en transport collectif | 6 |
| La convivialité des axes Nord-Sud : Une grande vision pour l'avenir | 6 |
| Formaliser et poursuivre l'aménagement de la coulée verte dans l'axe de la rue de la Montagne | 6 |
| La rue Wellington : compléter la piste cyclable | 10 |
| La complémentarité des efforts de planification de la Ville de Montréal en matière d'urbanisme | 10 |

À propos de Montréal centre-ville

Fondée en 1999, Montréal centre-ville est la Société de développement commercial (SDC) du centre-ville de Montréal, un organisme à but non lucratif qui regroupe près de 5000 entreprises membres qui emploient plus de 300 000 travailleurs. Elle est la plus grande organisation du genre au Canada. Elle se consacre au développement, à l'amélioration et à la promotion du centre-ville de Montréal.

En tant qu'interlocuteur clé représentant le cœur de Montréal, sa principale mission est de contribuer au dynamisme économique et commercial, au rayonnement et à la qualité de vie du centre-ville de Montréal. Sa vision est d'être un partenaire influent pour le développement du centre-ville de Montréal, un quartier d'affaires et de vie de classe mondiale au caractère authentique, animé et créatif. L'ensemble des actions déployées pour assurer l'attractivité durable du centre-ville sont guidées par quatre valeurs : proactivité, collaboration, influence et ouverture.

Sommaire des recommandations

Recommandation 1 :

Montréal centre-ville recommande à la Ville de Montréal d'améliorer les accès et parcours Nord-Sud vers le centre-ville à partir du secteur Bridge-Bonaventure et de soumettre des orientations détaillées concernant les liens à tisser entre le secteur Bridge-Bonaventure, le Sud-Ouest et le centre-ville.

Recommandation 2 :

Montréal centre-ville recommande 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.

Recommandation 3 :

Montréal centre-ville recommande 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.

Recommandation 4 :

Montréal centre-ville recommande à Parc Canada de travailler sur un nouveau lien structurant entre la portion Sud et la portion Nord du canal de Lachine dans le secteur du Bassin Peel et d'en faire une véritable porte d'entrée vers le centre-ville.

Recommandation 5 :

Montréal centre-ville recommande à la Ville de Montréal d'assurer la construction de nouveaux logements tout en misant sur une architecture innovante digne d'une ville UNESCO du design et d'offrir les services de proximité pour les nouveaux résidents du centre-ville.

Préface

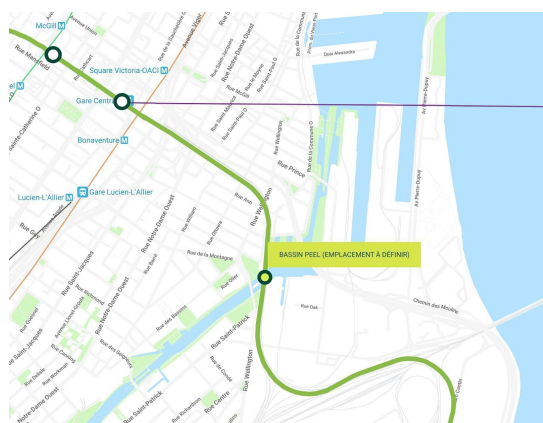
Pour donner suite à son mémoire déposé à l'Office de consultation publique de Montréal le 26 septembre 2019, Montréal centre-ville soumet un mémoire actualisé et bonifié, afin de faire connaître aux membres de la Commission son avis et ses recommandations concernant les enjeux prioritaires pour maintenir et développer le dynamisme du centre-ville de Montréal.

Amélioration des accès et des parcours Nord-Sud vers le centre-ville à partir du secteur Bridge-Bonaventure

Le Plan directeur de mise en valeur de la Ville de Montréal ouvre la porte à de nombreuses recommandations pour le développement des liens de transport actifs. Montréal 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.

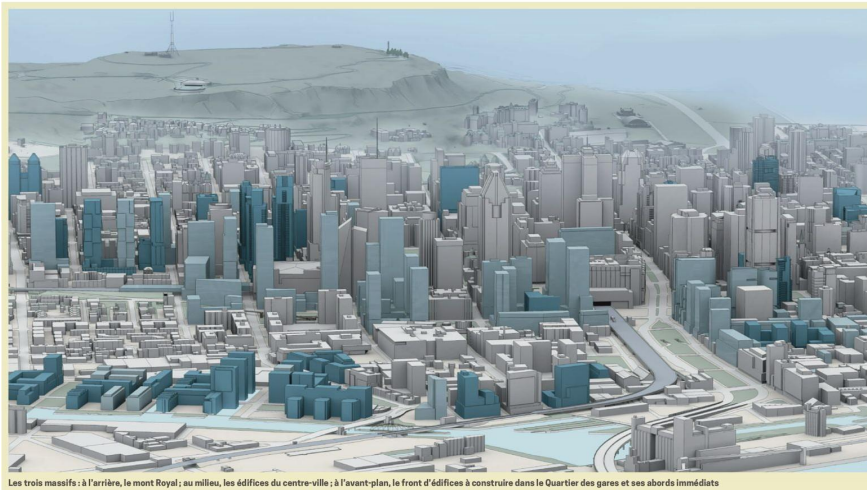
Le secteur Bridge-Bonaventure se situe à distance de marche et de vélo du centre-ville et de son centre des affaires. Il faut compter seulement 15 à 20 minutes à pied pour rejoindre la portion Sud du territoire desservi par Montréal centre-ville depuis le secteur Bridge-Bonaventure.

Il est important de connaître et d'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 sécuritaires 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 Montréal centre-ville souligne 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*¹), notamment *la création de nouveaux liens menant au canal de Lachine et le traversant*, et invite la Ville de Montréal à prendre 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.

Mobilité : Un secteur déjà congestionné et non performant

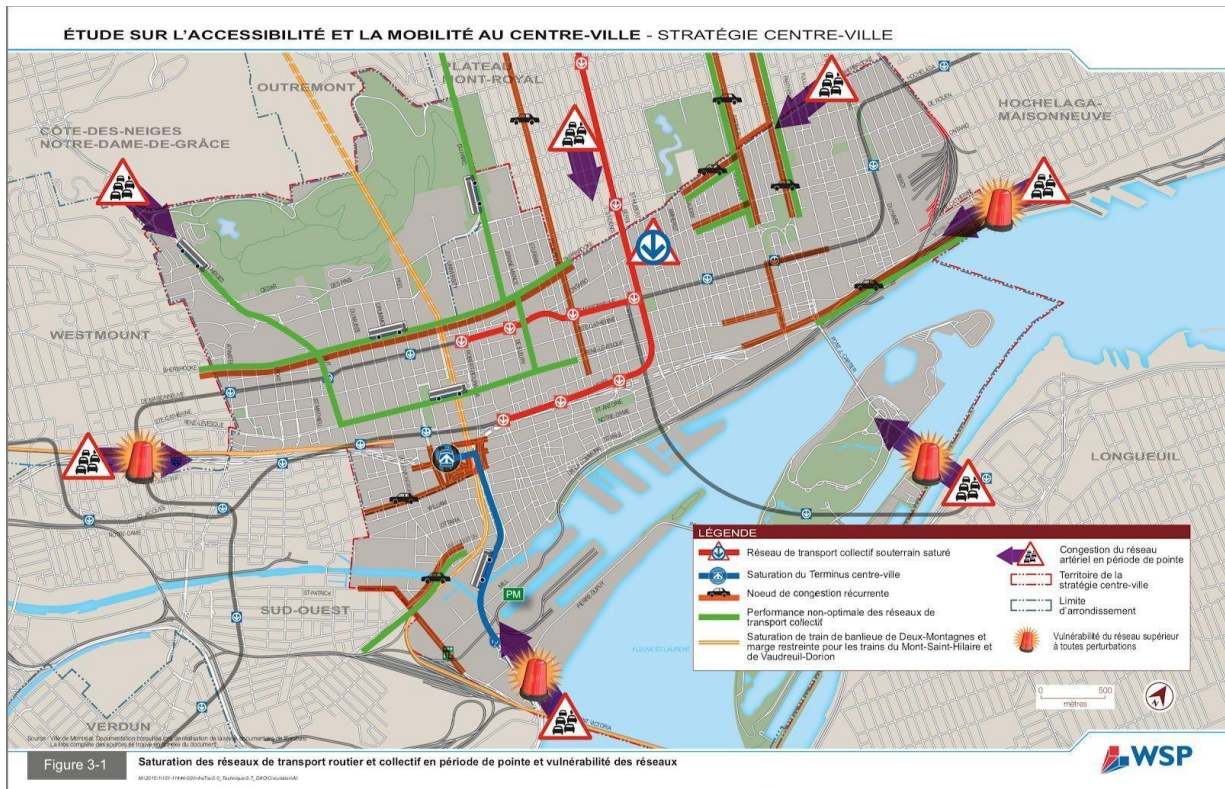
Les problématiques d'accessibilité au centre-ville à partir du secteur Bridge-Bonaventure sont déjà connues. Montréal centre-ville souhaite porter à l'attention des membres de la Commission l'existence des études ayant été réalisées dans le cadre de la Stratégie centre-ville.

La rue Wellington et son pont qui enjambe le canal de Lachine jouent un rôle névralgique pour les déplacements entre le Sud-Ouest de Montréal et le centre-ville. Or,

¹ Ville de Montréal (2019) Secteur Bridge-Bonaventure. Document d'information. Source : http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P103/3.1_document_dinformation_final_11avril2019_1.pdf

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

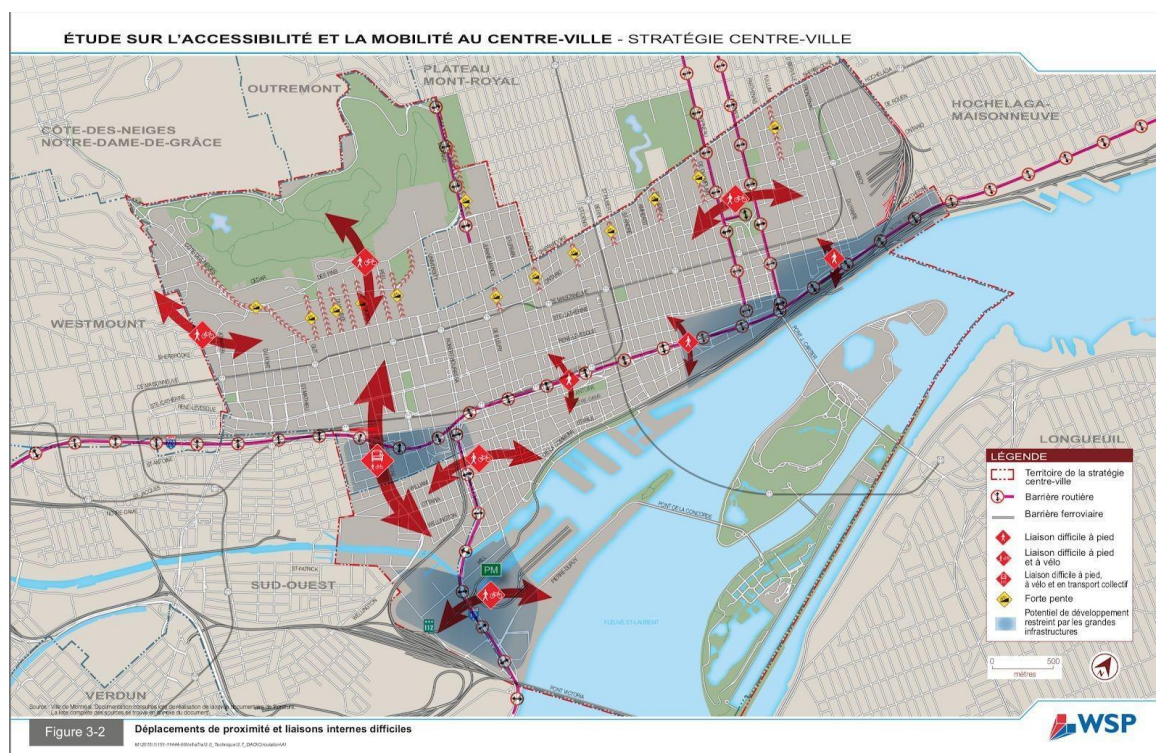
Source : WSP

Recommandation 1 :

Montréal centre-ville recommande à la Ville de Montréal d'améliorer les accès et parcours Nord-Sud vers le centre-ville à partir du secteur Bridge-Bonaventure et de soumettre des orientations détaillées concernant les liens à tisser entre le secteur Bridge-Bonaventure, le Sud-Ouest et le centre-ville.

Des liaisons déjà difficiles avec le centre-ville à pied, à 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 collectif². Cela est dû à la présence de nombreuses barrières physiques, de nœuds 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

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

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.

² 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

Dans la portion Ouest du centre-ville, Montréal 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.

Montréal 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.

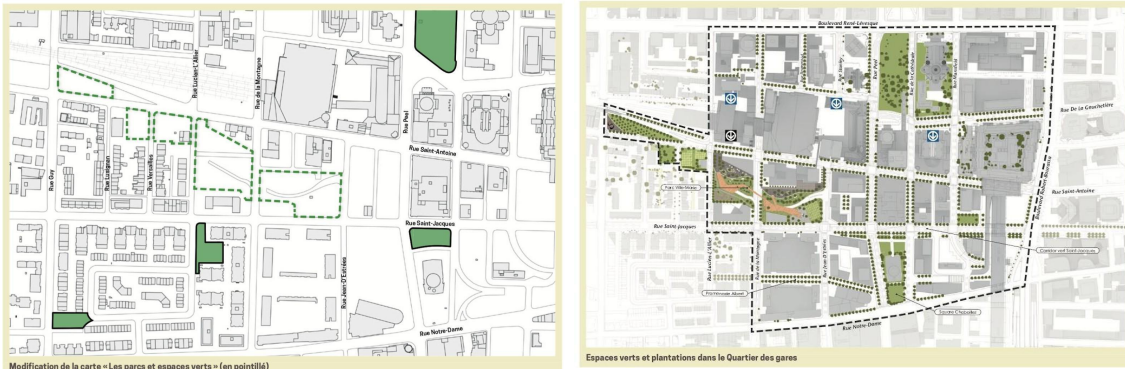
- Les abords du bassin Peel : Parcs Canada prévoit y réaliser des interventions d'aménagement
- Square Saint-Patrick, situé sur la rive Sud du canal de Lachine
- Promenade Smith, située sur la rive Nord du canal de Lachine
- Parc du Faubourg Sainte-Anne
- Futur parc à l'angle des rues de la Montagne 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 interquartiers 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 2 :

Montréal centre-ville recommande 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.

Le parc Ville-Marie



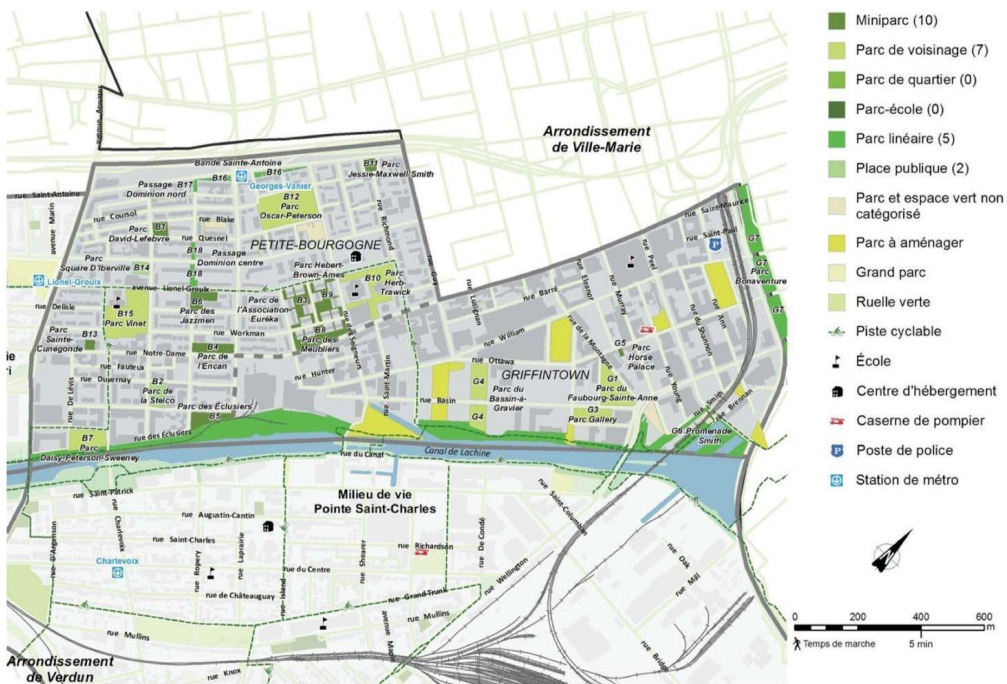
L'aménagement du parc Ville-Marie est l'intervention majeure de verdissement prévue au PPU du Quartier des gares. Les deux espaces verts principaux sont situés de chaque côté de la rue de la Montagne.
 Source : PPU du Quartier des Gares

Recommandation 3 :
 Montréal centre-ville recommande 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.

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

SOMMAIRE DE L'OFFRE PETITE-BOURGOGNE-GRIFFINTOWN

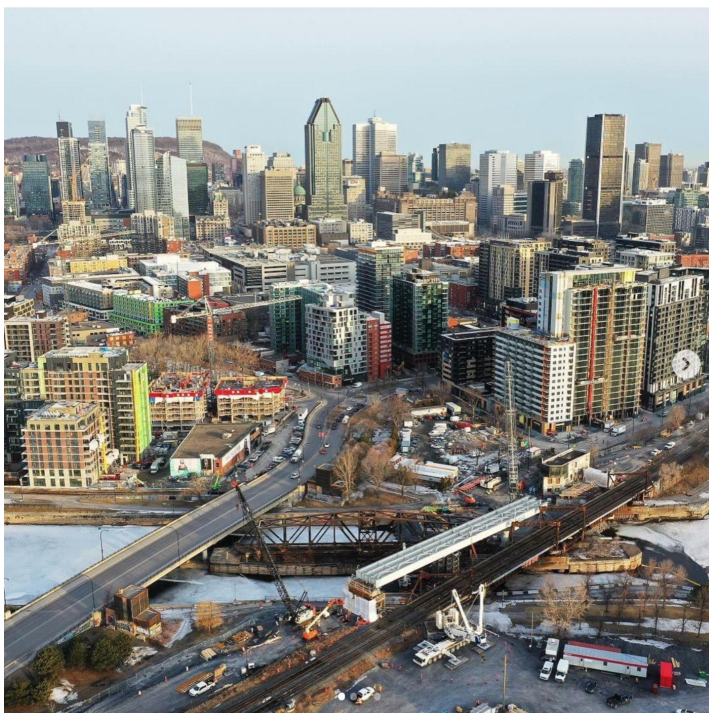
LOCALISATION DES PARCS ET DES ESPACES VERTS



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

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



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

Dans sa Stratégie centre-ville³, 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 directeur⁴, 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.

³ 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

⁴ 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

Montréal 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.

Recommandation 4 :

Montréal centre-ville recommande à Parc Canada de travailler sur un nouveau lien structurant entre la portion Sud et la portion Nord du canal de Lachine dans le secteur du Bassin Peel et d'en faire une véritable porte d'entrée vers le centre-ville.

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.

Montréal 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 secteur et les quartiers existants, notamment en matière d'accessibilité.

Pour conclure et en complément aux idées développées dans ce mémoire, Montréal centre-ville souligne l'importance de :

- **Offrir les services de proximité** pour les nouveaux résidents du centre-ville (écoles, bibliothèque, espaces verts, parcs pour enfants, etc.) ;
- **Ajouter +/- 9 000 logements** qui contribueront à renforcer la croissance démographique record du centre-ville de Montréal (c'est le centre-ville canadien qui note la plus forte croissance selon les données les plus récentes de Statistiques Canada) ;
- **Miser sur une architecture innovante** qui rehausse l'expérience des résidents et

visiteurs et qui contribue à l'attractivité et le rayonnement du centre-ville et de nos talents.

Recommandation 5 :

Montréal centre-ville recommande à la Ville de Montréal d'assurer la construction de nouveaux logements tout en misant sur une architecture innovante digne d'une ville UNESCO du design et d'offrir les services de proximité pour les nouveaux résidents du centre-ville.