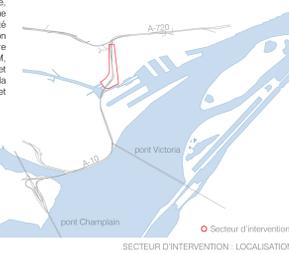


AVANT-PROPOS

La Ville de Montréal est propriétaire du tronçon de l'autoroute Bonaventure situé entre le milieu du canal de Lachine et la rue Notre-Dame, où les voies rapides prennent fin. Plutôt que d'investir pour prolonger la vie utile de cette structure sur pilotis construite en 1966, la Ville a choisi de la remplacer par un boulevard urbain au niveau du sol. Cette opération d'entretien, qui constitue le cœur du Projet Bonaventure, permettra de renouveler une entrée majeure du centre-ville et contribuera à réajuster les liens entre les secteurs qui étaient adjacents.

Au printemps 2009, un avant-projet détaillé est rendu public pour le Projet Bonaventure. La même année, l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) est mandaté afin de mener une consultation sur cet avant-projet. À la lumière des recommandations de l'OCPM, deux séries d'ajustements au Projet Bonaventure sont approuvées par la Ville respectivement en août 2010 et en décembre 2012.



SECTEUR D'INTERVENTION - LOCALISATION



SECTEUR D'INTERVENTION - SITUATION ACTUELLE

VISION

- Créer une entrée de centre-ville à la fois prestigieuse, fonctionnelle et conviviale.**
Dans une optique de renforcement de l'image de Montréal aux niveaux régional, national et international, la création d'un boulevard urbain se distinguant par sa qualité d'aménagement et son esthétique est prévue. Par ailleurs, il est essentiel que le réaménagement de l'axe Bonaventure se fasse en tenant compte de la variété des besoins de ses usagers.
- Favoriser le retissage des quartiers adjacents, autant dans l'axe nord-sud que dans l'axe est-ouest.**
Le tronçon surlevé de l'autoroute Bonaventure situé au nord du canal de Lachine constitue une barrière à la fois physique et psychologique qui nuit aux interactions entre les quartiers adjacents. Le projet vise à éliminer cette barrière et à recréer un environnement propice, entre autres, aux déplacements est-ouest et nord-sud.
- Soutenir le redéveloppement urbain par des interventions publiques stratégiques.**
Le faubourg des Récollections et le Griffintown connaissent présentement un redéveloppement significatif. Afin de soutenir ce dynamisme, le réaménagement du secteur situé à la jonction de ces deux quartiers apparaît impératif et opportun.

DESCRIPTION DU PROJET

D'ici la fin de 2017, la Ville de Montréal entend réaliser les interventions suivantes :

- modification de la limite nord de l'autoroute Bonaventure, qui se terminera désormais à la rue Wellington plutôt qu'à la rue Notre-Dame;
- démolition conséquente de l'actuelle autoroute sur pilotis au nord de la rue Wellington;
- réaménagement consistant des entrées et des sorties de l'autoroute Vieux-Montréal entre les rues Wilson et Notre-Dame;
- reconstruction de la rampe d'accès à l'autoroute Bonaventure située au sud de la rue Brennan;
- réaménagement des rues Duke et de Nazareth en voies urbaines encadrées d'arbres et bordées de larges trottoirs;
- aménagement d'une voie réservée aux autobus dans les rues Duke et de Nazareth;
- construction d'un embarcadere et d'un débarcadere d'autobus confortables et fonctionnels pour les usagers des autobus métropolitains;
- aménagement d'une importante séquence de lieux publics piétons à même les trottoirs dégagés par la démolition de l'autoroute;
- dans les portiers au nord et au sud des sites dégagés par la démolition de l'autoroute, aménagement de lieux publics de récréation ou seront notamment installés des œuvres d'art;
- réaménagement des rues transversales : de la Commune, Wellington, Ottawa, William, Saint-Paul, Saint-Maurice et Notre-Dame;
- réalisation d'aménagements cyclistes dans les rues Ottawa et William;
- embellissement de l'axe d'exercice canin situé au coin nord-ouest de l'intersection des rues Duke et Brennan;
- remplacement de la majorité des infrastructures souterraines et des utilités publiques situées dans le secteur d'intervention;
- ajout d'un dépôt sanitaire dans certains tronçons d'axe.



AXE DE LA RUE DE NAZARETH - SITUATION PROJETÉE

DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EFFICACES ET BIEN INTÉGRÉS AU TISSU URBAIN

Le transport collectif

L'axe Bonaventure constitue un corridor majeur de transport collectif qui accueille, en plus de plusieurs lignes d'autobus exploitées par la Société de transport de Montréal (STM), des dizaines de lignes d'autobus provenant de la Rivière-Sud et desservant le terminus Centre-ville de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Malgré la réduction du nombre de voies de circulation entraînée par le Projet Bonaventure, il est prévu que les temps de parcours actuels des autobus puissent être maintenus. C'est notamment pour ce faire que des voies réservées aux autobus seront implantées à même les rues Duke et de Nazareth.

Afin d'accroître la qualité de l'offre en matière de transport collectif, l'aménagement d'un embarcadere et d'un débarcadere dédiés spécifiquement aux passagers des autobus métropolitains est également prévu entre les rues William et Ottawa. Ces équipements, dont le design exact est en voie d'être fixé en collaboration avec l'AMT, desserviront notamment les pôles d'emploi situés aux abords et au sud de la rue Notre-Dame : Cité du Multimédia, École de technologie supérieure et Quartier de l'Innovation, nouveaux espaces commerciaux prévus dans le Griffintown, etc.

Les déplacements à vélo

Encore afin de favoriser les déplacements à vélo, des démarches seront entamées prochainement afin de sensibiliser BIXI Montréal quant à la possibilité d'ajouter une ou des stations BIXI dans le secteur, notamment à proximité du débarcadere et de l'embarcadere d'autobus.

Enfin, mentionnons qu'un minimum de quatre supports à vélo pourront accueillir deux vélos chacun seront installés à chaque section de 100 m de trottoir dans les rues Duke et de Nazareth. Aux abords des bâtiments générant un acheminement cycliste important, des supports supplémentaires seront également implantés ou maintenus.

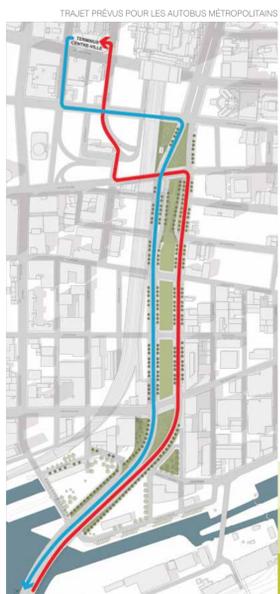
Les déplacements piétons

Le Projet Bonaventure vise à assurer le confort et la sécurité des piétons se déplaçant dans le secteur, autant dans le sens nord-sud qu'est-ouest.

Une série d'interventions sont prévues dans cette optique. En premier lieu, les trottoirs situés le long des rues Duke et de Nazareth seront élargis de façon significative et bordés d'arbres. Un corridor piéton dégagé, linéaire et continu d'environ 3 m sera aménagé en bord de trottoir, séparé de la chaussée par le mobilier urbain et les fosses de plantation.

Les intersections des rues et les traverses piétonnes ont également été conçues afin d'assurer le confort et la sécurité de tous. Parmi les interventions prévues en ce sens, on retrouve notamment l'installation systématique de feux à décompte numérique, la réduction des rayons de courbure des coins de trottoirs, l'aménagement d'avancées de trottoirs aux intersections permettant et le marquage clair de l'ensemble des traverses.

En plus d'orienter plusieurs des choix d'aménagement décrits ci-dessus, le principe de l'accessibilité universelle a également mené à l'ajout d'un certain nombre d'interventions spécifiques telles que l'installation de dalles productrices dans chaque biseau pavé-à la construction de biseaux pavés dotés d'un dimètre de 15 mm avec la chaussée.



Trajet prévu pour les autobus métropolitains à destination du Terminal Centre-ville

