

AXE CN versus AXE CSF

Document déposé dans le cadre des audiences publiques relatives au projet de modernisation de la rue Notre-Dame

Les fiches suivantes présentent un bilan comparatif de l'axe CN et de l'axe CSF, soit deux variantes de tracé permettant de raccorder l'avenue Souigny et la rue Notre-Dame.

Il faut ajouter à ces informations, des précisions sur l'impact des deux variantes sur les activités industrielles des compagnies **Standard Paper Box, Cascades, Camco (entreposage sur la rue Viau)** et éventuellement la compagnie **Canadian Steel Foundries** ainsi que sur les mouvements de train du port de Montréal.

Axe CSF Les travaux sous les voies du CN à proximité du Centre de soins prolongés de Montréal impliquent une perturbation du trafic ferroviaire entre ces industries et le port pouvant aller jusqu'à l'arrêt du trafic ferroviaire pendant plusieurs semaines, avec pour impact des pertes de revenus et la possibilité d'une perte définitive de clients (cette information est tirée de réunion de travail avec chacune des industries)

Axe CN Cet axe permet d'éviter (de contourner) la cour de triage et d'y maintenir en tout temps le trafic ferroviaire pour l'ensemble des usagers


Jean-Michel Boisvert
Service des projets
Direction de l'Île-de-Montréal
Ministère des Transports du Québec

MTR
Questions & Commentaires
MEUV

Impact d'impact

Tableau 1 : Avantages et inconvénients de la variante « CN »

1. Nombre et longueur des structures	
Viaduc l'Assomption : (voies rapides)	non discriminant (identique à la proposition via CSF)
Viaduc CN : (antenne vers le nord)	non discriminant (identique à la proposition via CSF)
Section sous une dalle : (secteur centre de soins)	non discriminant (égal ou plus courte que pour la variante « CSF »)
2. Délais de construction	
La variante « CN » implique au moins 2 mois de moins de travaux, i.e. moins de travaux en sous œuvre sous les voies ferrées avec maintien du service ferroviaire et moins de délais de construction y étant associé, ainsi que moins de structures.	
3. Acquisitions et coûts ferroviaires	
CSF :	Aucun impact sur les opérations de l'usine (la variante « CSF » nécessite l'acquisition de tous les bâtiments de service situés en bordure du CN)
CN :	Acquisitions de la cour de triage (total) et maintien de possible de 10 à 12 voies ferrées
Centre de soins Prolongés de Montréal :	Acquisition complète et relocalisation de la clientèle (sauvegarde de la partie de 1893 et de bâtiments plus récents possibles)

Tableau 1 (suite) :

4. Impact sur les opérations ferroviaires

(cour de triage et accès au port)

Longueur des voies :	Longueur maintenue
Nombre de voies :	10 voies avec chemin de service (8 voies requises selon CN)
Travaux :	Maintien des activités ferroviaires (la variante « CSF » nécessite des travaux en sous-œuvre sous l'ensemble des voies ferrées et la variante « CN » ne nécessite pas de travaux en sous-œuvre)

5. Impact sur les opérations portuaires

Mouvements de camionnage de l'A-25 et vers l'A-25 via un passage à niveau (intersection du boulevard de l'Assomption). Les mouvements de l'ouest et vers l'ouest (mouvements les plus importants en nombres) demeurent inchangés.

6. Bruit routier

Tronçon nord-sud : non discriminant
(la variante « CN » comprend une butte anti-bruit, aucun impact des voies rapides n'est appréhendé sur le milieu résidentiel. L'impact de la voie de service sur les habitations situées à la limite de la rue Ontario devra être vérifié)

Tronçon Notre-Dame : non discriminant (identique à la variante « CSF »)

7. Bruit ferroviaire et industriel

La mise en place d'une butte antibruit en bordure ouest de la voie de service (sens unique) projetée permet d'atténuer le bruit d'origine industrielle et ferroviaire, contrairement à la variante « CSF » qui ne comporte aucune mesure.

8. Vibrations

Non discriminants

9. Espaces verts

L'acquisition du Centre de soins prolongé, avec la variante « CN », offre davantage de possibilités d'aménagement d'espaces verts publics dans ce secteur, et permet de confirmer la fonction « espace vert » à une partie ou l'ensemble des terrains actuellement en friche.

Questions et Commentaires du MEUV

Questions et commentaires du HENV
E. de la rue imp. MIO

Tableau 1 (suite)

10. Piste cyclable

La variante « CN » permet l'aménagement d'une piste cyclable le long de la propriété acquise, permettant de relier le réseau cyclable le long de l'avenue Souigny au parc Viau (piste nord-sud possible de l'intersection l'Assomption à l'intersection Notre-Dame/Viau).

11. Développement économique local

La variante CN permet de raccorder A-25' et le boul. de l'Assomption (quartier Rosemont) aux rues commerciales Ontario et Sainte-Catherine. (possibilité de signaler le Marché Maisonneuve, les Promenades Ontario et les Promenades Ste-Catherine à partir des voies rapides depuis l'est).

12. Patrimoine

La variante « CN » implique la démolition d'une partie du Centre de soins prolongés. La partie ouest du centre, bâtie en 1893, peut être entièrement conservé.

13. Paysage et panorama

La variante « CN » permet de situer le corridor nord-sud dans l'axe des pyramides olympiques et de l'élevateur à grains du port, contrairement à la variante « CSF ».

14. Faune et flore

Comparativement à la variante « CSF », la variante CN implique la perte partielle (5 000 m²) ou totale (20 000 m²) du meilleur habitat faunique du secteur à l'étude, la friche arbustive située derrière le Centre de soins prolongés (voir section 2.4 du chapitre 2 de l'étude d'impact). Cette friche ne fait cependant l'objet d'aucune protection en ce moment. La perte de 20% de la superficie en friche peut être atténué par la protection de la valeur écologique de l'ensemble ou d'une partie de cet habitat faunique en milieu urbain de 15 000 m² non occupé par le tracé routier.

15. Sécurité publique

Centre de soins prolongés : Relocalisation possible de la clientèle

(La localisation actuelle semble jugée problématique par les administrateur du centre compte tenu de la proximité des activités industrielles lourdes, du camionnage et du trafic ferroviaire.

Services d'urgence : Amélioration des interventions en cas d'urgence dans les voies rapides nord-sud

(La variante « CN » permet aux divers services d'urgence d'intervenir rapidement dans les voies rapides en cas d'urgence et plus efficacement depuis la caserne la plus près, i.e intersection rues Ville-Marie/Hochelaga)

Tableau 1 (suite)

16. Circulation et sécurité routière

Tronçon nord-sud (voies rapides) : **Gain de fluidité et de sécurité**
(élimination des entrées / sorties de camions du Port de Montréal, et voies réservées pour les autobus)

Intersection Notre-Dame (viau) : **Géométrie simplifiée sans virages à gauche.**

17. Transport en commun

Longueur des voies réservées : **Ajout de 1,5 km par direction**

Feux et arrêts obligatoires : **Trois de moins en direction ouest
Un de moins en direction est**

Temps de parcours : **Gains significatifs**
(géométrie directe, simple et claire)

Sécurité routière : **Améliorée**
(Pas de partage de chaussée avec les camions entrant ou sortant du Port de Montréal)

étude d'impact MTC - Questions & Commentaires du MTC