

DE LA RUE NOTRE-DAME

Étude d'impact sur l'environnement
déposée au ministre de l'Environnement
Chapitre 1: Mise en contexte



Version finale

Août 2001

MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

Étude d'impact sur l'environnement
déposée au ministre de l'Environnement
Chapitre 1: Mise en contexte

Ministère des Transports
Direction de l'Île-de-Montréal, 800, rue du Square-Victoria, Montréal (Québec), H4Z 1J2

En collaboration avec :



Version finale

Août 2001

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2001
Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Canada, 2001

ISBN 2-550-37962-4 (ensemble)
ISBN 2-550-37963-2 (chapitre 1)

Photo de la page couverture : Pierre Lahoud

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION.....	1
1.1	PRÉSENTATION DU PROMOTEUR DU PROJET	1
1.1.1	Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire.....	2
1.1.2	Les politiques du ministère des Transports du Québec	2
1.1.3	Le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine.....	2
1.2	CONTEXTE ET RAISON D'ÊTRE DU PROJET	3
1.2.1	L'historique du projet	3
1.2.2	La situation actuelle	3
1.2.3	Les préoccupations du milieu	4
1.3	SOLUTION	8
1.4	ANALYSE DE LA SOLUTION	10
1.4.1	Les débits de circulation.....	10
1.4.2	Les analyses de capacité	12
1.4.3	Les déplacements automobiles.....	25
1.4.4	Le camionnage.....	34
1.4.5	Le transport collectif.....	35
1.4.6	Les déplacements piétonniers.....	35
1.4.7	Les déplacements à vélo	35
1.4.8	Les véhicules d'urgence.....	36
1.5	SOLUTIONS DE RECHANGE	36
1.5.1	La voie de desserte du port de Montréal.....	36
1.5.2	Le transport collectif	37
1.5.3	L'option « tunnel ».....	37
1.5.4	Un boulevard à 6 voies.....	37
1.5.5	Le <i>statu quo</i>	39
1.6	AMÉNAGEMENTS ET PROJETS CONNEXES.....	39

ANNEXES

Les annexes ci-dessous sont présentées dans un document distinct.

Annexe A	Avis de projet
Annexe B	Politiques
Annexe C	Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet routier
Annexe D	Analyse du territoire et des déplacements
Annexe E	Comptages
Annexe F	Analyse de capacité SIDRA – Situation actuelle
Annexe G	Découpage sectoriel des déplacements
Annexe H	Données sur le camionnage
Annexe I	Sécurité routière
Annexe J	Orientations de la Ville de Montréal
Annexe K	Correspondance avec le Canadien National
Annexe L	Correspondance avec l'Administration portuaire de Montréal
Annexe M	Résultats des simulations EMME/2
Annexe N	Débits projetés – Détails sur les voies de service et les axes nord-sud

LISTE DES FIGURES

Figure 1.1	Localisation du projet sur le territoire de l'est de l'île.....	3
Figure 1.2	Réseau de camionnage de l'est de l'île de Montréal.....	6
Figure 1.3	Réseau d'autobus et de métro pour l'est de l'île de Montréal.....	7
Figure 1.4	Norme - Route nationale à chaussées séparées en milieu urbain.....	9
Figure 1.5	Débits actuels 1999 - Débit journalier moyen estival (DJME) et débit journalier moyen annuel (DJMA).....	13
Figure 1.6	Débits actuels 1999 - Débits à la période de pointe du matin (6h00 à 9h00).....	14
Figure 1.7	Débits actuels 1999 - Débits à l'heure de pointe du matin (7h30 à 8h30).....	15
Figure 1.8	Débits actuels 1999 - Débits à la période de pointe du soir (15h00 à 18h00).....	16
Figure 1.9	Débits actuels 1999 - Débits à l'heure de pointe du soir (16h45 à 17h45).....	17
Figure 1.10	Débits projetés sur le nouvel axe routier - Débit journalier moyen estival (DJME) et débit journalier moyen annuel (DJMA), horizon 2001.....	18
Figure 1.11	Débits projetés sur le nouvel axe routier - Débit journalier moyen estival (DJME) et débit journalier moyen annuel (DJMA), horizon 2011.....	19
Figure 1.12	Débits projetés sur le nouvel axe routier - Débits de la période de pointe du matin (PPAM) et de l'heure de pointe du matin (HPAM), horizon 2001.....	20
Figure 1.13	Débits projetés sur le nouvel axe routier - Débits de la période de pointe du matin (PPAM) et de l'heure de pointe du matin (HPAM), horizon 2011.....	21
Figure 1.14	Impact du projet sur les débits de véhicules particuliers au moment de l'ouverture en 2001 - Projet versus <i>statu quo</i> - Horizon 2001.....	22
Figure 1.15	Impact du projet sur les débits de véhicules particuliers dix ans après l'ouverture - Projet versus <i>statu quo</i> - Horizon 2011.....	23
Figure 1.16	Variations de débits de véhicules particuliers dans une situation de <i>statu quo</i> - Horizon 2011 versus 2001.....	24
Figure 1.17	Distribution spatiale des déplacements automobiles utilisant le nouveau tronçon, par secteur d'origine - Horizons 2001-2011.....	28
Figure 1.18	Distribution spatiale des déplacements automobiles utilisant le nouveau tronçon, par secteur de destination - Horizons 2001-2011.....	30

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1.1	Déplacements automobiles par secteur d'origine (usagers du projet) - Période de pointe AM (21 secteurs) en 2001 et 2011.....	27
Graphique 1.2	Déplacements automobiles par secteur de destination (usagers du projet - Période de pointe AM (21 secteurs) en 2001 et 2011.....	29
Graphique 1.3	Distribution des déplacements automobiles (usagers du projet) - Période de pointe AM (21 secteurs) en 2001 et 2011.....	31
Graphique 1.4	Proportion des déplacements des utilisateurs automobiles du projet sur les déplacements totaux (automobiles) par paire O-D en période de pointe du matin (21 secteurs).....	33

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.1	Débits journaliers (DJMA) projetés en 2001 et 2011 (somme des deux directions) - Nouvel axe routier.....	11
Tableau 1.2	Débits projetés en période de pointe du matin, vers l'ouest en 2001 et 2011 - Nouvel axe routier.....	12
Tableau 1.3	Débits maximums en heure de pointe du matin direction centre-ville sur le boulevard (excluant bretelles d'entrée et de sortie).....	25
Tableau 1.4	Secteurs d'origine des usagers du nouvel axe routier - Période de pointe du matin.....	26
Tableau 1.5	Secteurs de destination des usagers du nouvel axe routier - Période de pointe du matin.....	26
Tableau 1.6	Distribution des déplacements automobiles du nouvel axe routier - Principales paires O-D (période de pointe du matin).....	26
Tableau 1.7	Distribution des déplacements automobiles du nouvel axe routier, par territoire (période de pointe du matin).....	32
Tableau 1.8	Résumé des différents indicateurs de performance.....	32

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal est une initiative du ministère des Transports du Québec.

En vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement, tout projet routier d'envergure doit faire l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement conforme à la directive du ministre de l'Environnement. Le ministère des Transports du Québec s'est par ailleurs doté d'une politique sur l'environnement qui constitue la reconnaissance de ses responsabilités en cette matière et qui lui permet d'encadrer ses interventions en fonction des besoins tant actuels que futurs.

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame s'inscrit dans les orientations du plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal. Il constitue un des éléments clés de la stratégie d'amélioration de la desserte de l'est de l'agglomération et de la revitalisation du développement économique et social de ce secteur.

Le chapitre 1 de la présente étude traite de la mise en contexte du projet. Ce chapitre présente la problématique à l'origine du projet ainsi que les enjeux environnementaux, sociaux et techniques du projet qui orientent le choix de la solution.

1.1 PRÉSENTATION DU PROMOTEUR DU PROJET

Le promoteur du projet est :

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Direction de l'Île de Montréal

Responsable : Paul-André Fournier, directeur

Tour de la Bourse, 800, Place Victoria – 13^e étage

Montréal (Québec) H4Z 1J2

Équipe de réalisation de l'étude :

Claude Paquet, ingénieur, chef du Service des projets

Jean-Michel Boisvert, B.Arch, M.Urb, chargé de projet

Line Gamache, ingénieure, spécialiste en acoustique

Daniel Robert, ingénieur civil

Nancy Badeau, ingénieure, spécialiste en circulation

Michèle Frappier, B.Géo, M.Env, D.S.A., spécialiste en transport en commun

Pierre-Olivier Laliberté, B.Sc, stagiaire (M.Env)

Martin Roy, B.Urb, stagiaire (M.Urb)

Le MTQ a été assisté par les partenaires suivants :

ROCHE

3075, chemin des Quatre-Bourgeois

Sainte-Foy (Québec) G1W 4Y4

Équipe de travail :

Yves Lortie, vice-président

Lyne Latouche, urbaniste, chargée de projet

Anne Motte, économiste, activité économique

Brigitte Holca, économiste, activité économique

Jacqueline Roy, biologiste, végétation / faune et habitats

Julie Michaud, architecte du paysage

Daniel Gamache, géomorphologue, expert en sites contaminés

Raynald Ledoux, ingénieur en circulation

Sous-traitants (de Roche) :

Claude Bergeron de Bergeron Gagnon, historien de l'architecture, patrimoine

Dominique Lalande, archéologue

Jean-Yves Pintal, archéologue

Claude Yockell de Yockell Boilard et ass., acousticien, milieu sonore

Jacques Boilard de Yockell Boilard et ass., acousticien, milieu sonore

Jean-Luc Allard de SNC-Lavalin, ingénieur, spécialiste de la qualité de l'air

Renaud Lemoine de SNC-Lavalin, spécialiste de la qualité de l'air

Guy Germain de GGC, urbaniste, mesure d'urgence, surveillance et suivis

Sabin Tremblay, sociologue, aspects socio-communautaires et modes de vie

Jean-Claude Belles-Isles de Riscan, biologiste, expert en toxicologie

DESSAU-SOPRIN INC.

759, Square Victoria, bureau 310

Montréal (Québec) H2Y 2J7

Équipe de travail :

Jean Hardy, ing.sr, MBA, chargé de projet

Bernard Clément, ing.sr, spécialiste en circulation

Suzanne Saint-Onge, ing.sr, M. Ing., spécialiste en circulation

David Therrien, ing. int., spécialiste en circulation

Sonia-Karine Larocque, ing. int., spécialiste en voirie

Pierre Michaud, tech. sr, spécialiste en voirie

Jean-Pierre Debastiani, dess.sr, spécialiste en voirie

Henryk Jdrzejak, tech. sr, spécialiste en ferroviaire

Sous-traitant (de Dessau-Soprin) :

Luc Noppen, chercheur et professeur titulaire, histoire

1.1.1 Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire

En 1994, le gouvernement du Québec a déposé un document¹ énonçant ses orientations en matière d'aménagement du territoire. Ce document définit la ligne de conduite du gouvernement dans ses interventions sur le territoire des Municipalités Régionales de Comté (MRC) et des municipalités locales, et sert de guide à celles-ci pour la révision des schémas d'aménagement et la préparation des plans d'urbanisme.

Les orientations sont regroupées en trois volets : la gestion de l'urbanisation, la mise en valeur des ressources et le renforcement des structures municipales.

« *La gestion de l'urbanisation* » est un volet qui vise à maîtriser le développement urbain et ses effets sur l'environnement et sur la population.

Ce volet comporte différentes orientations dont six présentent un intérêt particulier pour le projet de modernisation de la rue Notre-Dame :

- Consolider les zones urbaines existantes et revitaliser les centres-villes et les secteurs anciens (on veut, d'une part, s'assurer que toute nouvelle immobilisation contribue au maintien et à l'amélioration des services dans les zones urbanisées existantes et, d'autre part, maintenir et améliorer les infrastructures et les équipements gouvernementaux);
- Maintenir et améliorer les équipements et les services collectifs en maximisant les retombées sur le milieu urbanisé;
- Améliorer les conditions de l'habitat et les adapter au contexte socio-économique;
- Protéger, réhabiliter et mettre en valeur le cadre bâti, les espaces publics et les éléments du milieu naturel en milieu urbanisé;
- Arrimer aux objectifs d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement, la planification des infrastructures et des équipements à caractère public, et assurer leur viabilité;
- Optimiser les retombées des investissements publics et privés par une meilleure planification des espaces industriels et commerciaux.

À cet effet, il convient de souligner les attentes du gouvernement en matière de planification des équipements et des infrastructures :

« *En matière d'intégration des infrastructures routières, il s'agit de concilier des intérêts qui paraissent souvent contradictoires : la sécurité routière, l'efficacité de la desserte, la qualité de vie des riverains et la vitalité économique de l'artère.*

Ainsi, une infrastructure routière d'importance entraîne des nuisances et des risques incompatibles avec certains usages sensibles (école, résidence, institution). Une absence de contrôle adéquat des usages et de l'affectation des sols riverains peut accentuer ces problèmes et porter atteinte, à des degrés divers, aux conditions d'utilisation de la route : fluidité de la circulation, augmentation des problèmes liés à la sécurité, dégradation accélérée de la structure et changement de sa vocation initiale.

Les problèmes sont encore plus complexes dans le cas d'une route importante qui traverse une agglomération si les rôles d'accueil de la circulation de transit et de la circulation locale ne sont pas considérés. La route constitue alors souvent une coupure dans le tissu urbain. La sécurité des piétons et des cyclistes est souvent menacée par la trop grande vitesse des véhicules, les commerces sont amenés à se déplacer vers la périphérie en raison des problèmes de stationnement, et les nuisances pour les résidences riveraines sont considérables».

¹ Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. Pour un aménagement concerté du territoire. Gouvernement du Québec. 1994.

1.1.2 Les politiques du ministère des Transports du Québec

Depuis environ une dizaine d'années, le ministère des Transports du Québec (MTQ) s'est doté de différentes politiques qui définissent ses orientations et encadrent ses interventions lors de la réalisation de ses activités. Ces politiques ont été adoptées, entre autres, dans le but de minimiser les impacts des interventions du MTQ sur l'environnement, sur les usagers du réseau routier et sur la population en général. Quatre politiques jouent un rôle déterminant pour la réalisation d'un projet routier comme celui de la modernisation de la rue Notre-Dame (voir à l'annexe B) :

- La politique sur l'environnement
- La politique sur la sécurité dans les transports – Volet routier
- La politique sur le vélo
- La politique sur le bruit routier

Ces quatre politiques impliquent une approche globale de mise en valeur du milieu, une amélioration de la sécurité des déplacements pour l'ensemble des usagers du corridor de la rue Notre-Dame, l'intégration du vélo comme mode de transport à part entière et la prise en compte du bruit routier.

1.1.3 Le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine

Le ministère des Transports a adopté en avril 2000 un plan de gestion des déplacements pour la région de Montréal². Ce plan propose des orientations et des solutions adaptées à la région pour répondre aux besoins actuels et futurs en matière de déplacements des personnes et des marchandises. Les quatre orientations suivantes ont encadré l'élaboration du plan :

- Privilégier les interventions qui soutiennent la compétitivité de l'économie régionale et québécoise;
- Privilégier les interventions qui favorisent la revitalisation et la consolidation du territoire au centre de l'agglomération et qui facilitent l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière d'aménagement et d'environnement;
- Donner la priorité au renforcement et à la modernisation des réseaux de transport existants; et,
- Assurer l'efficacité et l'équité du financement.

Le plan comporte une série d'interventions prioritaires dont, entre autres, une stratégie d'amélioration de la desserte de l'est de l'agglomération. À cet égard, le gouvernement confirme sa volonté de stimuler le développement économique et social de cette partie de l'agglomération en utilisant à bon escient l'effet structurant des infrastructures de transport.

« *L'est de l'agglomération et, en particulier l'est de la CUM, présente des déficiences significatives en matière d'infrastructures de transport. Ces déficiences se traduisent notamment par l'absence d'un système de transport en commun tel le métro, par une accessibilité moindre au réseau autoroutier et par un réseau municipal discontinu.*

L'est de l'agglomération de Montréal est doté d'un important potentiel de développement. Ce potentiel repose en grande partie sur les terrains industriels vacants situés sur l'île de Montréal, sur les espaces résidentiels disponibles à l'intérieur des périmètres d'urbanisation de l'île de Montréal, de Laval et des couronnes nord et sud »³.

² Plan de gestion des déplacements – Région métropolitaine de Montréal. Ministère des Transports du Québec – avril 2000

³ Plan de gestion des déplacements – Région métropolitaine de Montréal. Stratégie d'intervention prioritaire. Ministère des Transports du Québec – avril 2000

Outre les projets de transport collectif prévus dans ce secteur, un des éléments clés de la stratégie est certes le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Ce projet a comme objectifs, d'une part, de faciliter la mobilité des personnes et les mouvements des marchandises à la fois dans l'est de l'agglomération et entre l'est et les autres pôles économiques de la région et, d'autre part, d'améliorer, pour la population résidente et les entreprises de l'est, l'accès à certains axes routiers ainsi qu'au réseau de transport en commun.

1.2 CONTEXTE ET RAISON D'ÊTRE DU PROJET

Divers projets routiers dans le corridor de la rue Notre-Dame sont envisagés depuis trente ans. Cette histoire est sommairement présentée à la section 1.2.1 « L'historique du projet ». La situation actuelle en terme de problématique est détaillée à la section 1.2.2 « La situation actuelle ». Finalement, les préoccupations du milieu, connues au moment de planifier le projet, sont présentées à la section 1.2.3 « Les préoccupations du milieu ».

1.2.1 L'historique du projet

Au début des années 1970, un projet d'infrastructure autoroutière reliant l'ouest à l'est de l'île de Montréal, via le centre-ville, a été planifié pour raccorder l'autoroute Décarie (A-15) au tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine (A-25) et une première portion de l'autoroute Est-Ouest, par la suite renommée autoroute Ville-Marie (A-720), fut construite entre l'échangeur Turcot et la rue Saint-André. Toutefois, devant les protestations des citoyens et commerçants voisins des tronçons projetés plus à l'est, inquiets d'une modification à leur qualité de vie, le gouvernement du Québec décréta en 1977 un moratoire sur le prolongement de l'A-720 au-delà de la rue Saint-André. Le 31 mai 1978, le Conseil des ministres décida d'abandonner la construction d'une autoroute entre les rues Saint-André et Vimont et recommanda de construire un boulevard dans l'emprise déjà expropriée.

Le 19 août 1983, le ministère des Transports (MTQ) et la Ville de Montréal se sont entendus sur le projet de construction du boulevard Ville-Marie et sur la rétrocession des résidus fonciers entre les rues Fullum et Vimont. Pour faire suite à cette entente, un tronçon du boulevard Ville-Marie a été ouvert à la circulation entre les rues Saint-André et du Havre, en novembre 1986.

Deux ans plus tard, en novembre 1988, le MTQ a déposé un avis de projet pour compléter le raccordement jusqu'à l'autoroute 25.

Depuis 1997, le MTQ a procédé à la réévaluation complète du projet sur la base d'une mise à jour de la problématique du territoire à desservir (section 1.2.2 « La situation actuelle ») et des préoccupations du milieu (section 1.2.3 « Les préoccupations du milieu »). La localisation du corridor à l'étude est présentée à la figure 1.1.

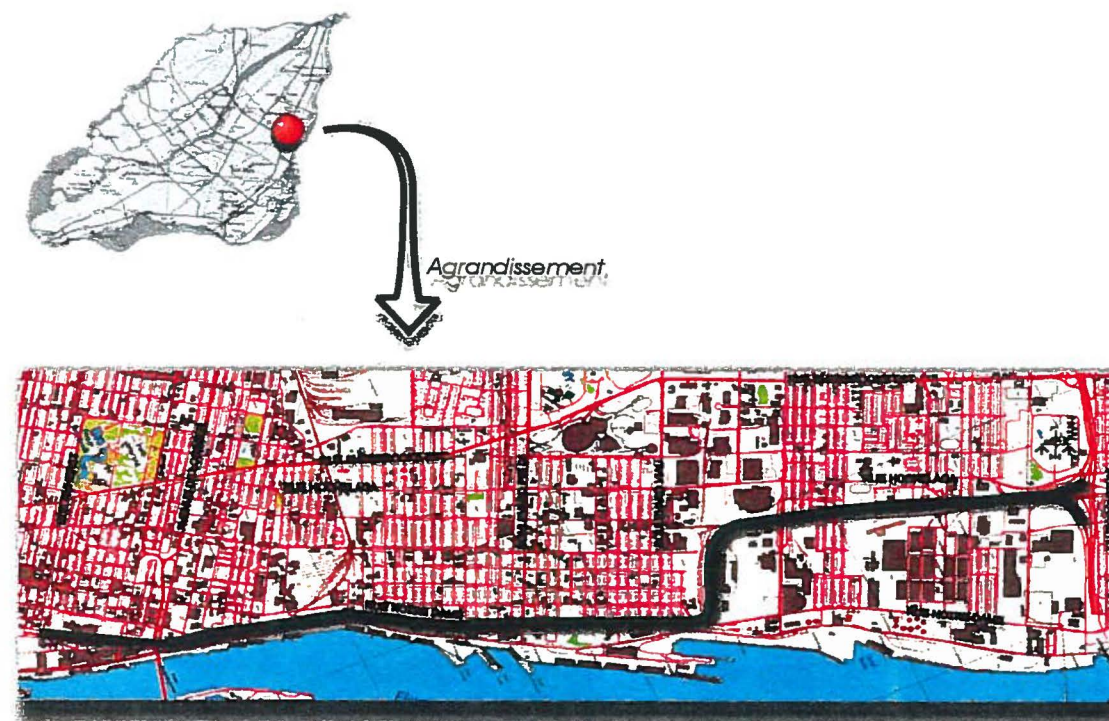
Le MTQ a déposé un nouvel avis de projet en mars 2000. Cet avis de projet est présenté à l'annexe A. L'étude d'impact a finalement été réalisée conformément à la directive présentée à l'annexe C.

1.2.2 La situation actuelle

La réévaluation d'un projet nécessite l'analyse des déplacements et des principales composantes du territoire à partir d'une mise à jour des informations déjà compilées au cours d'études antérieures. Dans le cas du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, l'analyse s'appuie sur les données déjà compilées dans l'« Étude d'option et de variantes de tracé du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 », réalisée par Roche Deluc-DiboConsult en 1996. Cette étude comporte des données ayant trait :

- Au profil socio-économique et démographique du territoire en cause ;
- Aux déplacements (débits, capacité, camionnage);
- À la sécurité routière; et,
- À la tenure foncière.

Figure 1.1 : Localisation du projet sur le territoire de l'est de l'île



La mise à jour de ces données est présentée aux annexes D (Analyse du territoire et des déplacements), E (Comptages), F (Analyse de capacité SIDRA – Situation actuelle), G (Découpage sectoriel des déplacements), H (Données sur le camionnage) et I (Sécurité routière).

Deux études complémentaires ont été réalisées en 1999. Ces études ont permis de dégager des orientations et des pistes d'intervention tenant compte des attentes du milieu et du potentiel du corridor. Ces études sont :

- « Atténuation du bruit routier en milieu résidentiel de moyenne et haute densité-Développement d'une approche intégrée et participative – Étude de cas – Corridor de la rue Notre-Dame à Montréal », Université de Montréal (1999);
- « Corridor de la rue Notre-Dame à Montréal – Morphogenèse du paysage et potentiel historique », Luc Noppen/Groupe Cardinal et Hardy (1999).

L'analyse de l'ensemble des études citées et des données mises à jour a permis d'identifier des problèmes en matière de transport (circulation, piétons), de sécurité, d'environnement et d'aménagement qui justifient une intervention et définissent les paramètres d'une solution.

De façon synthétique, les problèmes recensés sont :

➤ Circulation routière

- Congestion routière chronique sur la rue Notre-Dame durant les périodes de pointe du matin et du soir entre les rues Papineau et Dickson, ainsi qu'à l'intersection des rues Hochelaga et Dickson, qui pénalise la desserte des secteurs « CUM Centre-Est » et « CUM Est » (consulter la figure 1.17 pour connaître l'emplacement de ces secteurs) avec pour conséquence des « vitesses moyennes » de déplacement peu élevées;
- Fluidité de la circulation limitée par la présence d'un grand nombre d'entrées privées, de feux de circulation et de mouvements de camions;
- Problèmes de sécurité à certaines intersections et sur des segments de la rue Notre-Dame, notamment à Pie-IX, Alphonse-D.-Roy, Bourbonnière, Saint-Clément/Viau et sur les segments Sainte-Catherine/Dickson et Frontenac/Alphonse-D.-Roy, avec une forte représentation des véhicules lourds dans les accidents (voir « Diagnostic de la sécurité du boulevard Notre-Dame » présenté à l'annexe I);
- Lisibilité déficiente des parcours à suivre A-720 / A-25, soit entre le centre-ville et l'est de l'île de Montréal;
- Débordement de la circulation sur le réseau routier local, dont du camionnage en transit;
- Géométrie routière inadaptée aux besoins des camions (volumes et types de camions), notamment pour l'accès au port de Montréal et la desserte des industries riveraines.
- Géométrie temporaire problématique de l'avenue Souigny entre la rue Dickson et l'A-25 (viaduc Cadillac étroit, fusion rapide de trois voies en direction est et véhicules qui circulent sur l'accotement en direction est).

➤ Déplacements piétons et cyclistes

- Désuétude de certaines sections de la piste cyclable (géométrie, largeur, état du pavage);
- Présence de nombreux conflits entre les cyclistes, les piétons et l'environnement immédiat (i.e. traversées d'intersections et d'entrées privées comportant des débits automobiles et camions significatifs);
- Accessibilité problématique au parc Champêtre et au parc Bellerive.

➤ Transport en commun

- Délais significatifs du circuit d'autobus express 410 sur la rue Notre-Dame à l'est de la rue Papineau durant les périodes de pointe du matin et du soir (périodes de congestion chronique).

➤ Sécurité publique

- Absence, sur l'île de Montréal, d'un lien routier à grande capacité permettant de relier tous les ponts de la Rive-Sud et d'offrir une option efficace pour le rabattement de la circulation en situation d'urgence;
- Absence d'un lien routier à grande capacité (pour autos, camions et transport des matières dangereuses) permettant d'offrir une alternative à l'emprunt de l'autoroute métropolitaine (A-40), qui constitue le seul lien majeur continu est-ouest sur l'île de Montréal;
- Absence de raccordement direct au réseau routier supérieur pour la base militaire de Longue-Pointe.

➤ Environnement

- Niveau sonore supérieur aux limites recommandées dans la « Politique sur le bruit routier » du MTQ (la pollution sonore est causée par le bruit provenant de la circulation routière, notamment associé au nombre de véhicules, surtout de poids lourds, à la présence d'intersections qui occasionnent de nombreux freinages et démarrages, et au passage des véhicules sur les puisards de la chaussée);

- Bien qu'aucun problème de qualité de l'air aux abords immédiats du corridor routier n'ait été identifié lors des analyses (concentrations inférieures aux normes établies par la Communauté Urbaine de Montréal pour les données disponibles), la qualité de l'air demeure un problème potentiel durant les périodes de congestion (périodes durant lesquelles se développent des files d'attente aux intersections, lesquelles sont une source accrue d'émissions atmosphériques à proximité immédiate).

➤ Qualité de vie et mise en valeur du milieu

- État des lieux (rues locales, emprises, parcs et édifices divers) qui suscite un sentiment d'incertitude et d'insécurité en ce qui a trait à l'avenir du secteur (certains aménagements sont incomplets, peu entretenus et parfois en attente de décision quant à leur avenir; par ailleurs, certains lieux sont isolés et la présence de buissons, l'absence d'éclairage et le manque de visibilité contribuent à accentuer les inquiétudes de la population);
- Manque de structure du territoire, problèmes d'accessibilité à certaines fonctions (édifices, parcs) et aménagements urbains de piètre qualité qui accentuent le déclin du secteur aux plans commercial, industriel et résidentiel;
- Problème de lisibilité, de conservation et de mise en valeur du potentiel historique, patrimonial et ethnographique malgré la présence de nombreuses composantes d'envergure locale et même nationale (Pied-du-Courant, Chemin du Roy, caserne Létourneux, tonnellerie St-Lawrence Sugar);
- Problème de mise en valeur de nombreux panoramas métropolitains à caractère récréo-touristique et supports de l'identité collective métropolitaine et locale (Stade, Mont-Royal, pyramides olympiques, profil du centre-ville, élévateurs à grains).
- Difficulté d'accès visuel au fleuve et absence d'accès physique au fleuve dans ce secteur de Montréal.

CONCLUSION

Les problèmes recensés dans le corridor de la rue Notre-Dame sont nombreux et justifient une intervention. À ce titre, ces problèmes soulignent le caractère inacceptable du *statu quo* comme solution définitive.

Ces mêmes problèmes permettent de définir une problématique « transport et déplacements » à la fois locale et régionale (automobiles, piétons, cyclistes, camions et transport en commun). Ces problèmes montrent également que les particularités du milieu traversé et l'histoire du projet exigent une solution qui va au-delà de la problématique « transport » et mène vers une approche de type « projet urbain » intégrant évidemment la problématique « transport » (circulation, sécurité routière), mais également l'amélioration de la qualité de l'environnement et du cadre de vie, ainsi que le soutien au développement du milieu et le soutien au développement d'une identité collective.

1.2.3 Les préoccupations du milieu

Dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, différentes initiatives ont été entreprises afin de permettre à la collectivité d'exprimer son point de vue et ses préoccupations à l'égard du projet, en amont de la réalisation de l'étude d'impact. La solution proposée a pris en considération les commentaires formulés par le milieu (population résidente, industries locales) et par différents partenaires du projet.

➤ Préoccupations des citoyens

Les citoyens sont préoccupés depuis plus de trente ans par une intervention dans le corridor de la rue Notre-Dame. Ces préoccupations ont été analysées afin de cerner les enjeux préalables à l'élaboration d'une solution. Les cinq documents suivants résumant ces préoccupations :

- « *Rapport de la Commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est-ouest à Montréal* », octobre 1971;
- « *Rapport de la Commission de consultation populaire sur l'aménagement du boulevard Ville-Marie* » décembre 1983;
- « *Rapport d'audiences publiques locales du réaménagement de la rue Notre-Dame* », juin 2000;
- « *Atténuation du bruit en milieu résidentiel de moyenne et haute densité - Développement d'une approche intégrée et participative. Étude de cas : corridor de la rue Notre-Dame* », Université de Montréal, avril 1999;
- « *Modernisation de la rue Notre-Dame. Bilan des journées portes ouvertes* », Ministère des Transports du Québec, décembre 1999.

Le rapport déposé par l'Université de Montréal présente une bonne synthèse des préoccupations des citoyens, c'est-à-dire, de la population qui habite, travaille, possède un immeuble ou se divertit à proximité de la rue Notre-Dame. Afin de dresser un portrait exhaustif des préoccupations du milieu, l'Université a procédé à une revue de presse complète depuis les origines du projet et a effectué des enquêtes (sondages, enquêtes téléphoniques, entrevues) auprès de la population.

Le rapport résume ainsi les préoccupations :

- Les préoccupations relatives au patrimoine sont en croissance et constituent actuellement un enjeu dont le projet devra tenir compte. L'analyse du cadre bâti démontre le caractère hétérogène du secteur, qui se compose principalement de triplex et multiplex d'âge et de structures variés. Par ailleurs, huit zones plus homogènes, qui se distinguent par leur histoire et par leurs particularités architecturales, ont été identifiées.
- Les enquêtes sociales indiquent que la population interrogée considère la qualité de vie et de l'environnement du secteur inférieure à celle des quartiers voisins. Le taux de criminalité et l'insécurité sont au premier rang des préoccupations sociales.
- Les impacts des projets routiers majeurs sur la structure du secteur et sur la continuité dans la vie du quartier constituent un nouvel enjeu important. Dans le passé, le développement de la rue Notre-Dame a isolé certains bâtiments et espaces (c'est le cas des parcs Champêtre et Bellerive, ce qui explique pourquoi ils sont peu fréquentés par les populations résidentes). Cet isolement limite les possibilités de développement et de mise en valeur du quartier, et prive la population d'un accès au port et au fleuve, qui par ailleurs, sont à l'origine du développement du secteur.
- Le secteur est en déclin économique, particulièrement dans sa partie ouest. Certains bâtiments ont été abandonnés; des portions des rues Sainte-Catherine et Notre-Dame sont vacantes. Il existe tout de même une volonté locale de revitalisation du quartier et d'amélioration de la sécurité, comme les efforts qui sont consentis sur la rue Sainte-Catherine.
- En ce qui concerne le bruit routier, il ressort que : le bruit est un enjeu environnemental qui est perçu comme réel et pour lequel il convient d'intervenir; la méthode traditionnelle d'intervention (les murs antibruit) ne reçoit pas l'appui de la population locale, qui favorise plutôt la gestion de la circulation et, à certaines conditions, l'insonorisation des bâtiments (à noter que ceux qui appuient les aménagements de murs antibruit proviennent des secteurs extérieurs, comme les propriétaires non occupants); que les interventions sur la question du bruit devraient être associées à une planification intégrée d'interventions.

En somme, le maintien et la mise en valeur du patrimoine, l'aménagement structuré du territoire et la revitalisation économique du secteur constituent les enjeux majeurs qui se dégagent des préoccupations du milieu. Ces enjeux ont par ailleurs été confirmés lors des journées « portes ouvertes » organisées par le MTQ pour discuter du projet avec la population (53 000 foyers invités, 3 jours et 6 soirées, 305 visiteurs). De ces rencontres sont ressorties les préoccupations suivantes : le bruit, la pollution et la poussière, l'aménagement des espaces verts, la circulation routière, les coûts, la qualité de vie et la revitalisation du quartier, la gestion de la circulation, et l'accès au fleuve.

CONCLUSION

Le milieu convient qu'un projet de modernisation de la rue Notre-Dame serait bénéfique pour la revitalisation et le développement du secteur en autant que le projet s'inscrive dans une approche intégrée d'amélioration de la qualité de vie, de l'aménagement et de la mise en valeur du territoire, ce qui permettrait de corriger les effets causés jadis par l'expropriation du corridor de l'autoroute Ville-Marie.

➤ Préoccupations de la Ville de Montréal

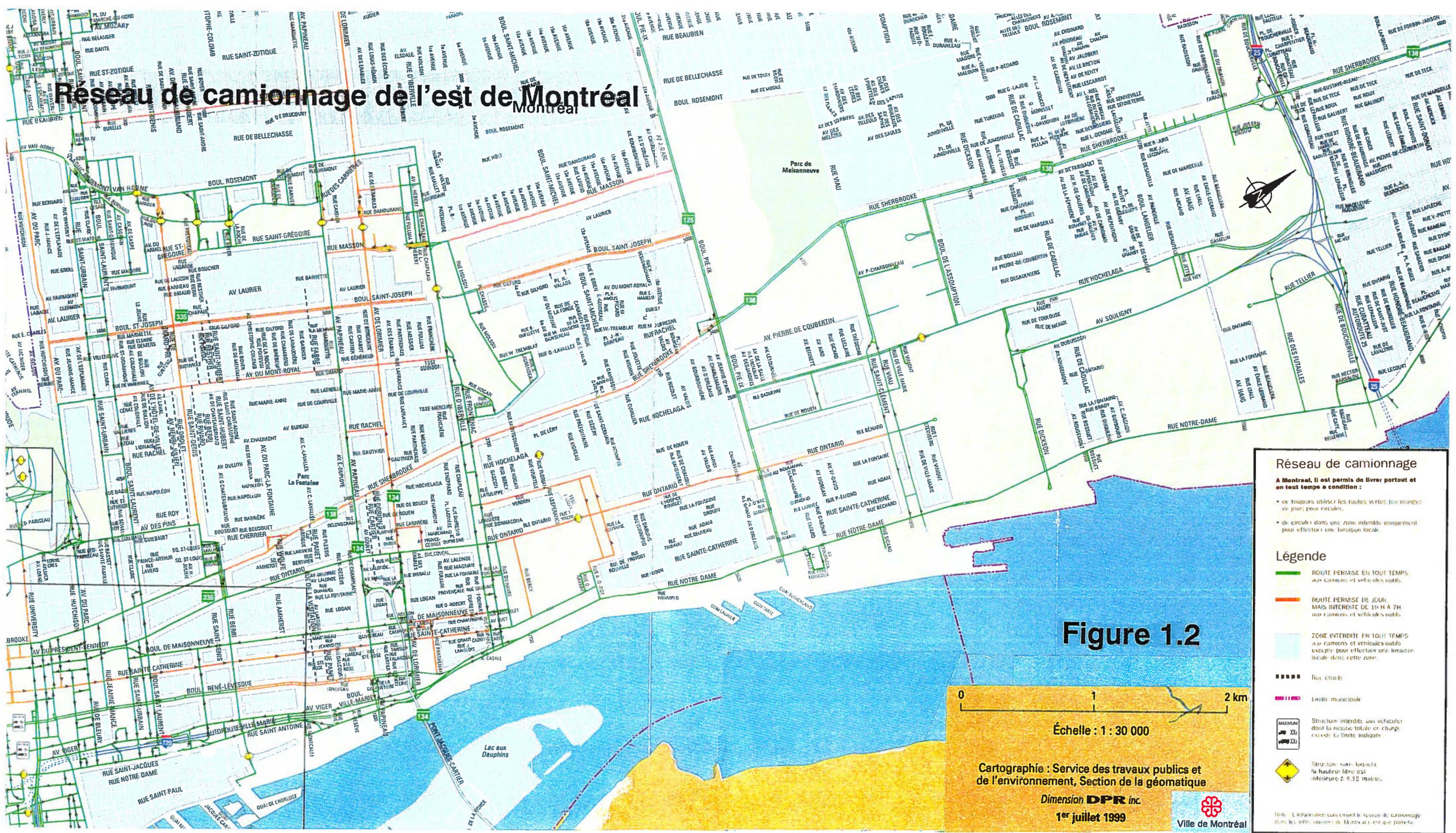
Le Comité exécutif de la ville de Montréal s'est prononcé le 22 décembre 1999 sur les orientations encadrant la définition du projet, en se basant sur les documents d'avant-projet soumis par le Ministère le 15 septembre et le 21 octobre 1999. Le document complet des orientations adoptées par le Comité exécutif de la Ville est présenté à l'annexe J.

Les quatre points suivants résumant les orientations générales :

- La Ville de Montréal appuie l'intention du MTQ de réaménager à court terme la rue Notre-Dame. Il s'agit d'un investissement public majeur dans les quartiers du sud et de l'est de Montréal, dont les impacts seront considérables pour l'avenir. Les secteurs Ste-Marie et du parc Champêtre sont considérés prioritaires.
- Le projet du MTQ devra prévoir un raccordement adéquat au réseau routier local compatible avec sa hiérarchisation et le réseau de camionnage illustré à la figure 1.2, de manière à améliorer la circulation et pour favoriser une meilleure qualité de vie.
- La proposition retenue devra permettre de maintenir la vocation résidentielle existante aux abords de la rue Notre-Dame dans les quartiers Ste-Marie, Hochelaga et Maisonneuve.
- Le projet devra atténuer les nuisances environnementales de l'actuelle rue Notre-Dame, notamment en ce qui a trait au bruit occasionné par la circulation.

➤ Préoccupations de la STCUM

La Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM) se préoccupe du maintien et de l'amélioration du service actuel sur la rue Notre-Dame, soit la ligne express 410. La Société attache également une importance aux aménagements prévus pour les circuits locaux nord-sud qui effectuent actuellement une boucle sur la rue Notre-Dame, soit la ligne 139 à l'intersection du boulevard Pie-IX et la ligne 34 à l'extrémité est de la rue Sainte-Catherine. Le réseau d'autobus et de métro de la STCUM pour l'est de l'île de Montréal est illustré à la figure 1.3.



Réseau de camionnage de l'est de Montréal

Réseau de camionnage

À Montréal, il est permis de livrer partout et en tout temps à condition :

- de toujours utiliser les routes vertes (ou orange) de jour pour circuler;
- de circuler dans une zone interdite uniquement pour effectuer une livraison locale.

Légende

- ROUTE PERMISE EN TOUT TEMPS aux camions et véhicules outils.
- ROUTE PERMISE DE JOUR MAIS INTERDITE DE 19 H À 7 H aux camions et véhicules outils.
- ZONE INTERDITE EN TOUT TEMPS aux camions et véhicules outils excepté pour effectuer une livraison locale dans cette zone.
- Rue étroite.
- Limite municipale.
- Structure interdite aux véhicules dont la masse totale ou charge excède la limite indiquée.
- ▲ Signalisation verticale de hauteur libre est inférieure à 4,15 mètres.

Figure 1.2

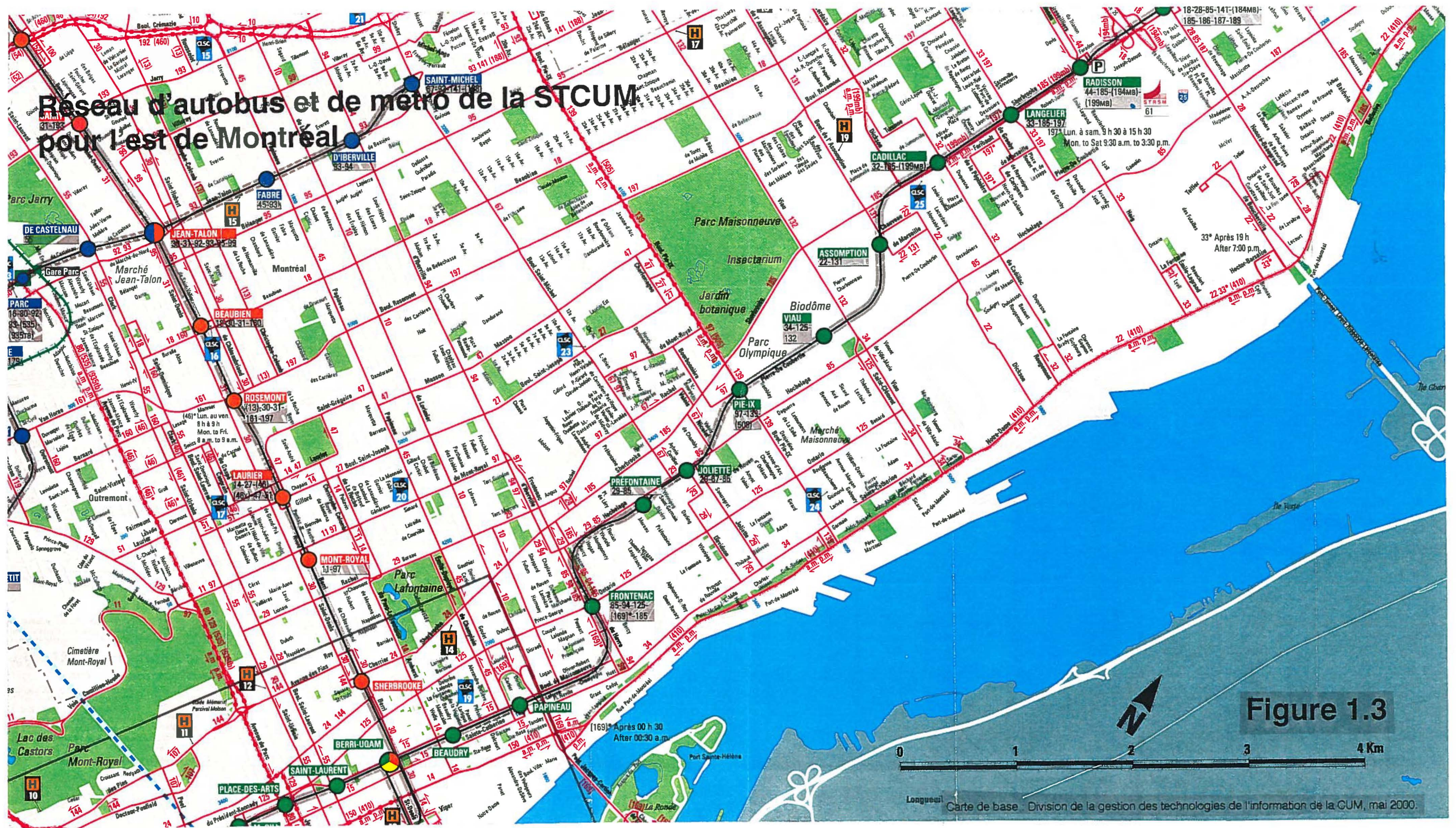
0 1 2 km

Échelle : 1 : 30 000

Cartographie : Service des travaux publics et de l'environnement, Section de la géomatique
Dimension DPR inc.
1^{er} juillet 1999

Ville de Montréal

Remarque : L'information relative au réseau de camionnage dans les villes voisines de Montréal est à titre indicatif.



➤ Préoccupations de l'AMT

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) a pour mission d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes, dans la région métropolitaine de Montréal, en favorisant l'utilisation des transports en commun. Elle a notamment comme mandat de développer, de consolider et de compléter le réseau métropolitain de transport collectif (le réseau local de transport en commun est sous la responsabilité de la STCUM).

Pour l'AMT, l'implantation d'une voie réservée aux autobus à même le projet de modernisation de la rue Notre-Dame s'inscrit dans une stratégie globale d'intervention visant l'implantation d'un corridor de transport en commun en site propre et l'instauration de services express de transport en commun entre Repentigny et le centre-ville de Montréal. L'objectif principal de la stratégie d'intervention mise de l'avant est de mieux desservir les citoyens de l'est de la CUM et de la MRC l'Assomption qui se destinent au centre-ville et augmenter la part de marché du transport en commun. La stratégie d'intervention a aussi pour objectifs :

- d'attirer une nouvelle clientèle au transport en commun par des aménagements qui confèrent aux usagers du transport en commun un temps de parcours compétitif par rapport aux automobilistes;
- de conserver et d'améliorer la desserte en transport en commun des principaux pôles d'activité dans le corridor;
- d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes et planifiées de transport (transport en commun et projets routiers).

➤ Préoccupations du CN

Le Canadien National faisait connaître ses commentaires sur le concept de 1996 (Roche-Deluc / DiboConsult 1996) qui proposait d'aligner le tracé de la route au travers de la cour de triage ferroviaire de Longue-Pointe. Une copie de la correspondance est jointe en annexe K. Comme on peut le constater à la lecture de cette correspondance, le CN s'est montré, à l'époque, favorable à cette option (en cédant en tout ou en partie la cour de triage), mais s'est ravisé depuis (maintien d'une grande part de sa capacité de triage).

Dans sa lettre du 8 octobre 1999, le CN a finalement expliqué de quelle façon il entendait faire usage de ces espaces: huit voies dans la cour de triage de Longue-Pointe (cinq à court terme et trois supplémentaires à long terme) ainsi que trois voies le long de l'avenue Souigny.

➤ Préoccupations de l'Administration portuaire de Montréal

L'Administration portuaire de Montréal se préoccupe principalement de l'amélioration globale de la desserte routière du secteur portuaire situé entre l'accès Pie-IX et l'accès de Boucherville le long de la rue Notre-Dame. La solution devrait donc favoriser la fluidité aux différents accès du port pour les camions (c'est-à-dire aux intersections Pie-IX, Viau, Bossuet, de Boucherville et Curatteau), prévoir un accès direct du port sur la nouvelle route, et assurer la compatibilité des nouveaux aménagements avec les activités du port.

L'Administration portuaire a clairement indiqué les enjeux liés à l'aménagement du nouvel accès. Dans sa lettre du 25 mai 2000 (annexe L), l'Administration portuaire mentionne que cet accès devrait être aménagé entre la rue Viau et les installations de Montank.

Enfin, pour éviter tout problème environnemental direct ou indirect, l'Administration portuaire souhaite que la solution tienne compte du caractère industriel de ses activités. À cet effet, elle a rappelé, à maintes reprises, l'expérience vécue dans le secteur Cathy-Bruneau (secteur résidentiel exproprié à grands frais par les différents intervenants parce qu'entouré d'activités industrielles, dont celles du port).

CONCLUSION

Pour qu'une intervention soit possible, acceptable et réalisable dans des délais prévisibles, celle-ci doit être acceptable pour les partenaires qui sont nombreux, et intégrer leur position. Cette intervention doit de façon succincte :

- **Contribuer à la revitalisation du milieu traversé et à la qualité de vie de la population (citoyen qui vit, travaille, visite);**
- **Permettre un service de transport collectif flexible et de qualité, de manière à concurrencer l'automobile;**
- **Proposer une solution qui n'empiète pas dans la cour de triage ferroviaire de Longue-Pointe du CN; et**
- **Améliorer la desserte routière du port de Montréal et faire en sorte que les aménagements d'ensemble soient compatibles avec le caractère industriel des activités du port.**

1.3 SOLUTION

La solution retenue pour les fins de l'analyse technique qui suit et pour la définition d'un concept d'aménagement détaillé (chapitre 3) consiste, sur le plan « transport », à :

- Élargir la rue Notre-Dame en y ajoutant une voie dans chaque direction;
- Aménager les accotements et certaines voies de desserte pour la circulation des autobus en période de pointe (voies réservées);
- Raccorder la rue Notre-Dame à l'autoroute 25 via le prolongement de l'avenue Souigny à travers la propriété de la Canadian Steel Foundries (CSF) à l'aide d'un nouvel axe à créer entre le bâtiment principal de CSF et la limite est de la cour de triage de Longue-Pointe du CN (un tracé via la cour de triage n'a pas été retenu compte tenu de l'opposition des citoyens à un corridor routier à proximité des habitations, du coût élevé sans avantage technique de la relocalisation de l'ensemble des voies ferrées ainsi que des courbes routières trop serrées. Un tracé via la rue Dickson n'a pas été retenu non plus car il induit des courbes également trop serrées pour le type de corridor à l'étude, ou la démolition d'immeubles et d'infrastructures majeures pour obtenir un tracé sécuritaire).
- Prolonger le boulevard l'Assomption jusqu'à la rue Notre-Dame.

La figure 1.4 illustre le profil-type d'une route nationale à chaussées séparées en milieu urbain. Le profil C « six voies sans stationnement », qui est tiré du Volume 1 des Normes du ministère des Transports du Québec, a servi de base pour l'élaboration de la géométrie du projet. Cependant, afin d'améliorer la sécurité des déplacements, compte tenu des particularités du corridor routier, le terre-plein central sera muni d'une glissière rigide infranchissable et les trottoirs seront localisés hors de l'emprise des voies de circulation.

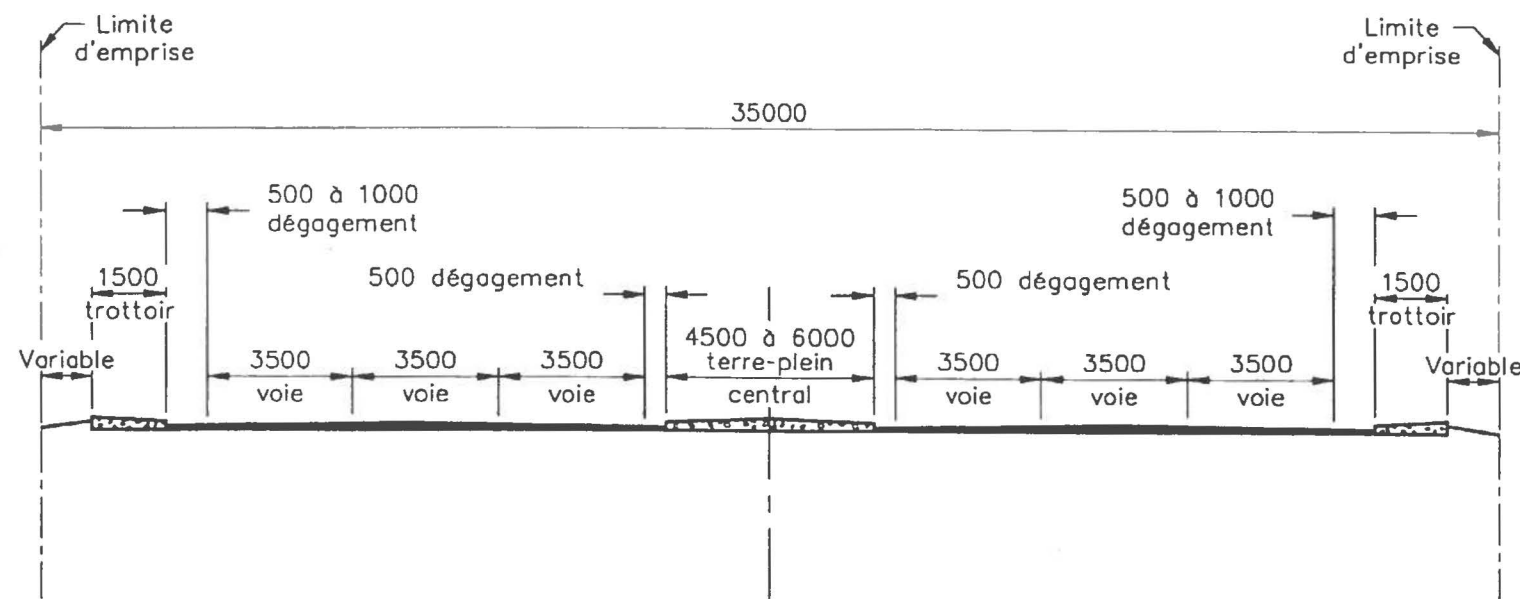
NORME

DESSIN NORMALISÉ

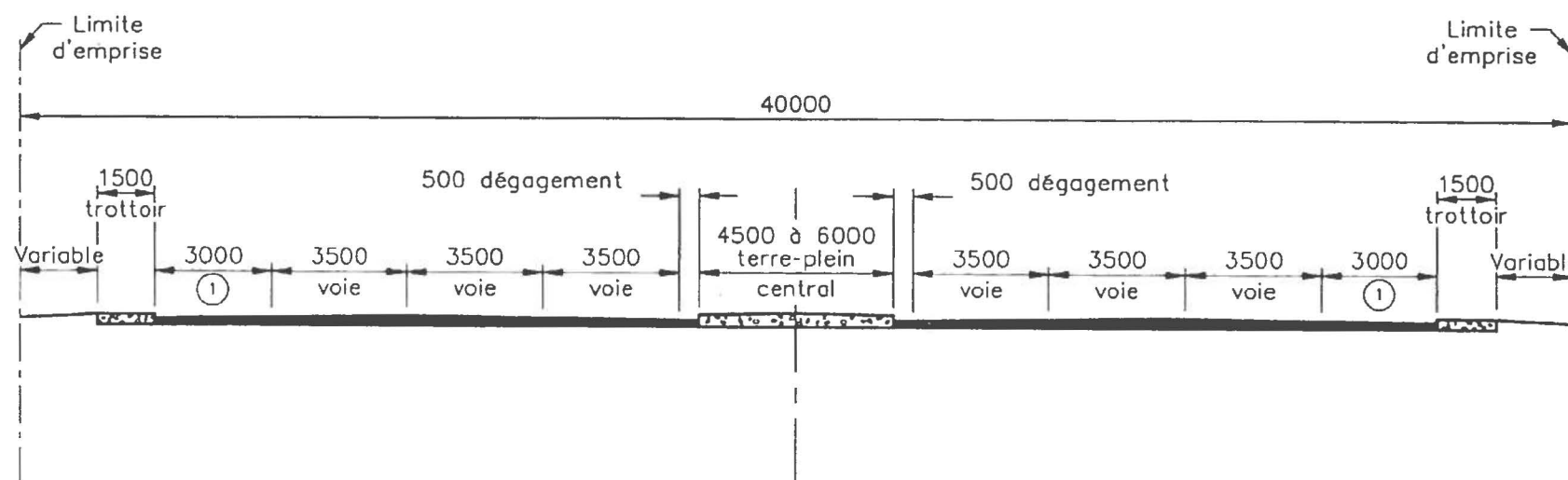
ROUTE NATIONALE À CHAUSSÉES
SÉPARÉES EN MILIEU URBAIN
(SIX VOIES)

Directeur général adjoint
Infrastructures et technologies
Jean-Pierre Tremblay, ing.

Tome	1
Chapitre	5
Numéro	013
Date	93 09 15



C. SIX VOIES SANS STATIONNEMENT



D. SIX VOIES AVEC STATIONNEMENT

① Stationnement.

Notes :

- les voies de stationnement ne sont pas recommandées pour les routes affichées à des vitesses de 60 km/h et plus;
- les cotes sont en millimètres

FIGURE 1.4

Afin d'assurer l'accessibilité sécuritaire, la continuité physique et un environnement adéquat pour le parc Bellerive, le parc Morgan et le parterre devant le Centre de soins prolongés de Montréal, la solution doit prévoir l'encaissement (i.e. sous le niveau du sol) de la rue Notre-Dame et la mise en place de dalles-parc au-dessus du corridor routier.

Afin d'améliorer la sécurité routière et la fluidité de la circulation, la solution prévoit l'élimination des entrées privées par la mise en place d'une servitude de non-accès, ainsi que l'élimination des feux de circulation sur la rue Notre-Dame à l'ouest de la rue Viau et sur l'avenue Souigny (étagements).

La solution comprend également le réaménagement de la piste cyclable existante et des parcours piétonniers plus sécuritaires afin d'en favoriser l'usage.

Finalement, dans une approche de développement durable, le projet prévoit que la rue Notre-Dame élargie à 6 voies sera raccordée à l'autoroute 25 à l'aide d'un tronçon à 4 voies seulement (tronçon appelé CSF). Le projet comprend également la fermeture totale ou partielle d'intersections avec diverses rues pouvant ainsi prendre un caractère plus local (D'Iberville et Frontenac, Davidson, Bourbonnière, Viau, Saint-Clément et Sainte-Catherine à sa limite est) et la mise en place de voies de desserte fonctionnelles mais discontinues. Ces mesures ont pour but d'empêcher d'éventuels débordements de circulation dans le réseau routier local advenant une augmentation de la circulation, d'empêcher l'usage d'artères comme la rue Sainte-Catherine à titre de voie de contournement de la congestion éventuelle, de maintenir la continuité fonctionnelle de la rue Notre-Dame à l'est de la rue Viau qui dessert tout le secteur est du port de Montréal, d'augmenter l'attrait du transport en commun (métro, ligne express prévue par l'AMT et réseau de la STCUM), et de maintenir l'équilibre actuel dans la répartition spatiale des origine/destination dans une optique de consolidation du centre de l'agglomération (voir tableaux 1.4 « Secteurs d'origine des usagers du nouvel axe routier – Période de pointe du matin » et 1.5 « Secteurs de destination des usagers du nouvel axe – Période de pointe du matin »).

1.4 ANALYSE DE LA SOLUTION

Afin de s'assurer que la solution retenue réponde adéquatement aux conditions de circulation observées et qui prévaudront dans un horizon de planification de dix ans, les paramètres suivants ont fait l'objet d'une analyse spécifique :

- Les débits de circulation
- La capacité des carrefours et des tronçons de route
- Les patrons de déplacements
- Le camionnage
- Le transport en commun
- Les déplacements des piétons
- Les déplacements en vélo
- Les véhicules d'urgence

1.4.1 Les débits de circulation

L'analyse des débits permet de tracer le portrait actuel et futur de la demande de circulation. Cette analyse temporelle permet de vérifier l'impact et la validité de la solution sur un certain nombre d'années. Deux horizons d'analyse sont retenus : l'année 2001, qui correspond à l'ouverture du projet, et l'année 2011, qui correspond à un intervalle de dix ans après l'ouverture.

Par ailleurs, deux scénarios sont définis pour l'analyse des conditions de circulation :

- Le *statu quo*, qui correspond au réseau routier actuel;
- Le *nouvel axe routier* qui correspond à la solution retenue.
- **Méthodologie de calcul des débits actuels**

Les débits de circulation sont des données qui s'expriment en nombre de véhicules par heure (véh./h). Ces données proviennent soit de comptages effectués manuellement aux carrefours, soit de comptages automatiques effectués à l'aide de boucles de détection placées sous la chaussée de la route. Ces relevés constituent des données brutes qui sont par la suite ajustées pour être représentatives des conditions de circulation moyennes que l'on retrouve sur la route au cours de l'année.

Les données ainsi ajustées correspondent au DJMA (débit journalier moyen annuel) et au DJME (débit journalier moyen estival), et sont celles qui sont normalement utilisées pour les analyses de circulation. D'autres données importantes sont le débit de la période de pointe (débit de la période la plus occupée de la journée) et le débit de l'heure de pointe (débit de l'heure maximum de la période de pointe), qui sont également utilisées pour caractériser les conditions de circulation.

Le portrait des débits actuels (automobiles et camions) dans le corridor de la rue Notre-Dame a été établi à l'aide des relevés suivants :

- Des comptages de douze heures, effectués le jeudi 16 décembre 1999 de 6h00 à 18h00 aux intersections suivantes : Iberville / Frontenac, Alphonse-D.-Roy, Davidson, Bourbonnière, Pie-IX, St-Clément / Viau et Dickson.
- Un comptage effectué au carrefour Pie-IX à partir de 18h00 le 16 décembre jusqu'à 6h00 le 17 décembre 1999.
- Des comptages antérieurs (avril 1999) sur la portion est du corridor (rue Dickson et avenue Souigny). Ces comptages ont été recalibrés pour obtenir un portrait d'ensemble cohérent et représentatif.
- Des comptages automatiques fournis par la Ville de Montréal sur la rue Notre-Dame à proximité des intersections Alphonse-D.-Roy, Pie-IX et Dickson.

Les données brutes obtenues par comptages les 16 et 17 décembre 1999 ainsi qu'en avril 1999 ont été ajustées à l'aide des données de la Ville de Montréal pour évaluer les DJMA et DJME.

- **Méthodologie de calcul des débits projetés**

L'estimation des débits pour les horizons 2001 et 2011 a été réalisée par le *Service de la modélisation des systèmes de transport du MTQ*⁴ à l'aide de simulations avec le modèle informatique EMME/2 et d'une hypothèse de croissance, et ce, pour les deux scénarios (*statu quo* et *nouvel axe routier*). Ce modèle permet le calcul de débits de véhicules automobiles uniquement. Les débits de camions sont ajoutés manuellement dans les simulations. Les débits de camions sont estimés en posant les hypothèses suivantes :

- En 2001, les débits de camions correspondent aux débits de camions observés en novembre 1999.
- De 2001 à 2011, on suppose une augmentation de la demande de camions proportionnelle à l'augmentation de la demande automobile (telle qu'estimée par le MTQ dans le cadre des simulations). Il faut souligner que cette approche surestime le nombre probable de camions en 2011. Compte tenu d'un réseau de camionnage, illustré à la figure 1.2, qui impose des parcours spécifiques (Règlement C-4.1 sur la circulation et le stationnement de la Ville de Montréal), le projet n'attire pas beaucoup de nouveaux camions puisque ceux-ci y sont déjà, contrairement aux véhicules automobiles qui délaissent des rues périphériques environnantes. Ainsi, le

⁴ Demande automobile selon l'enquête Origine-Destination 1993 du MTQ/STCUM, ajustée pour 2001 et 2011.

pourcentage de camions devrait avoir tendance à baisser. Cette approche conservatrice permet d'évaluer les pires conditions possibles en terme de capacité et sur le plan environnemental (bruit et qualité de l'air, notamment).

Selon la méthodologie du MTQ, le modèle EMME/2 utilise les débits de la période de pointe du matin (6h00 à 9h00). Les débits de l'heure de pointe ont été estimés en supposant qu'ils représentent 40 p. cent du débit de la période de pointe, ce qui est l'usage dans le cas d'une route qui ne présente pas de problème de saturation (ce qui est le cas du nouvel axe routier en 2001 et 2011).

Finalement, le modèle EMME/2 utilise le réseau routier existant, compte tenu qu'aucune modification majeure au réseau n'est prévue dans le bassin desservi par la rue Notre-Dame à l'étude. Bien qu'annoncé dans le plan de gestion des déplacements, le pont de l'A-25 et un pont vers la Rive-Sud n'ont pas été intégrés aux simulations. D'une part, au moment de réaliser l'étude, aucun échancier n'existe pour la réalisation de ces deux projets. D'autre part, ces deux projets ne font l'objet d'aucune géométrie précise.

Les résultats bruts des simulations (excluant les camions) sont présentés à l'annexe M (*statu quo* avec débits 2001 et 2011, et *nouvel axe routier* avec débits 2001 et 2011).

• **Présentation des résultats**

Les résultats sont présentés sous la forme de figures au nombre de neuf.

Les cinq figures suivantes présentent les débits, le pourcentage de camions (par catégorie de nombre d'essieux) et le pourcentage d'autobus actuellement observés.

Figure 1.5 DJME et DJMA sur la rue Notre-Dame en 1999.

Figure 1.6 Débits de la période de pointe du matin (PPAM) sur la rue Notre-Dame (1999).

Figure 1.7 Débits de l'heure de pointe du matin (HPAM) sur la rue Notre-Dame (1999).

Figure 1.8 Débits de la période de pointe du soir (PPPM) sur la rue Notre-Dame (1999).

Figure 1.9 Débits de l'heure de pointe du soir (HPPM) sur la rue Notre-Dame (1999).

Les quatre figures suivantes illustrent les débits projetés en 2001 et 2011 sur le nouvel axe routier (incluant les camions). L'annexe N présente le détail de la distribution des débits journaliers projetés (DJME 2001 et 2011) sur les voies de service et les axes nord-sud.

Figure 1.10 DJME et DJMA projetés sur le nouvel axe routier en 2001.

Figure 1.11 DJME et DJMA projetés sur le nouvel axe routier en 2011.

Figure 1.12 Débits de la période de pointe du matin (PPAM) et de l'heure de pointe du matin (HPAM) projetés sur le nouvel axe routier en 2001.

Figure 1.13 Débits de la période de pointe du matin (PPAM) et de l'heure de pointe du matin (HPAM) projetés sur le nouvel axe routier en 2011.

Les paragraphes suivants présentent les principales conclusions issues de l'analyse des débits et permettent d'interpréter les différentes figures.

• **Débits actuels sur la rue Notre-Dame**

Comme le montre la figure 1.5, si on fait la somme des débits dans les deux directions, on observe quotidiennement 55 000 véhicules sur la rue Notre-Dame à l'ouest de Dickson. Ce DJMA atteint 90 000 véhicules à l'ouest du carrefour Iberville. Les débits observés sur la rue Notre-Dame incluent de 7 à 8 p. cent de camions lourds (3 essieux ou plus) et de 8 à 11 p. cent de camions légers (2 essieux incluant les camions de 4 ou 6 roues). Le transport des matières dangereuses (Règlement sur les matières dangereuses, L.R.Q., c.C-24.2, a.622 par. 2° à 6°) représente finalement entre 0,5 et 1,0 p. cent du débit total des véhicules recensés sur la rue Notre-Dame entre l'avenue De Lorimier et la rue Dickson.

Durant la période de pointe du matin, les débits sur la rue Notre-Dame atteignent 10 000 véhicules à l'ouest d'Iberville, et ce, uniquement en direction ouest, la direction la plus achalandée (sens de la pointe). Dans l'autre sens, 5 000 véhicules sont observés (figure 1.6). À noter que le pourcentage de camions est moins élevé en période de pointe que sur l'ensemble de la journée.

• **Débits projetés sur le nouvel axe routier en 2001 et 2011 :**

Le tableau 1.1 et les figures 1.10 et 1.11 présentent les DJMA prévus en 2001 et 2011 sur le nouvel axe routier.

Tableau 1.1 : Débits journaliers (DJMA) projetés en 2001 et 2011 - (somme des deux directions) – Nouvel axe routier

Axe routier	2001	2011
Souigny entre l'A-25 et l'Assomption	65 850	68 750
Souigny entre l'Assomption et Notre-Dame	52 800	53 600
Notre-Dame à l'est de Pie-IX	89 600	94 100
Notre-Dame à l'est de Frontenac	96 150	101 750
Notre-Dame à l'ouest d'Iberville	109 350	116 050

Il est important de noter qu'à l'horizon 2001 :

- Par rapport à la situation actuelle, la nouvelle route supporterait quotidiennement 25 p. cent de véhicules supplémentaires sur le tronçon le plus chargé de la rue Notre-Dame (vis-à-vis Iberville / Frontenac).

Par ailleurs, les DJMA sur l'axe à l'étude augmenteraient d'environ 6 p. cent de 2001 à 2011 vis-à-vis Iberville / Frontenac. Cette croissance estimée est associée à des phénomènes à la fois démographiques (croissance du poids démographique de la région de Montréal et modification de la pyramide d'âges), économiques et d'aménagement du territoire. Ces phénomènes affectent l'ensemble du réseau routier. Pour un aperçu complet des facteurs associés à la croissance des déplacements dans la région de Montréal, se référer au chapitre « Dynamique des déplacements » du volume « Pour une décongestion durable » du plan de gestion des déplacements (avril 2000). Les débits journaliers projetés sur Notre-Dame en 2011 sont illustrés à la figure 1.11.

Le tableau 1.2 présente les débits vers le centre-ville (dans le sens de la pointe) sur le nouvel axe routier aux horizons 2001 et 2011 en période de pointe du matin. Ces débits sont également illustrés aux figures 1.12 et 1.13.

Tableau 1.2 : Débits projetés en période de pointe du matin, vers l'ouest en 2001 et 2011 – Nouvel axe routier

Axe routier	2001	2011
Souigny entre l'A-25 et l'Assomption	8 440	8 780
Souigny entre l'Assomption et Notre-Dame	6 230	6 300
Notre-Dame à l'est de Pie-IX	10 480	10 940
Notre-Dame à l'est de Frontenac	10 380	10 910
Notre-Dame à l'ouest d'Iberville	12 430	13 210

C'est sur la rue Notre-Dame à l'ouest de la rue d'Iberville que l'on obtient le débit maximum durant la période de pointe du matin, soit environ 12 400 véhicules en 2001 et 13 200 en 2011.

• **Variation de débits**

L'analyse de la variation des débits entre les différents scénarios permet de vérifier non seulement l'impact du projet en 2001 et en 2011, mais également l'impact qu'aurait le maintien du *statu quo* sur les conditions de circulation futures.

Les figures 1.14 et 1.15 présentent l'impact du projet sur les débits de circulation en période de pointe du matin pour les horizons 2001 et 2011 respectivement.

En 2001, l'impact de l'ensemble du projet par rapport au maintien du *statu quo* peut se résumer de la façon suivante :

- Une diminution des débits sur la rue Sherbrooke;
- Une diminution de trafic sur la rue Hochelaga, à l'est de Dickson (en direction ouest);
- Une diminution des débits sur la rue Notre-Dame à l'est de la rue Dickson;
- Une diminution des débits sur les rues Saint-Clément et Pie-IX (en direction sud);
- Une baisse très importante des débits sur la rue Dickson puisque celle-ci devient de nature locale (pas de continuité nord-sud);
- Une augmentation des débits sur le boulevard l'Assomption (nouveau lien artériel nord-sud jusqu'à la rue Notre-Dame).

L'impact sur les débits de circulation à l'heure de pointe du matin se situe donc dans le quadrilatère délimité par la rue Sherbrooke, la rue Frontenac, la rue Notre-Dame et l'avenue Haig. Aucun effet significatif sur les débits à l'heure de pointe du matin n'est ainsi appréhendé au-delà de ce quadrilatère, dont notamment dans le tunnel Ville-Marie et sur le réseau routier local au centre-ville. Ce faible impact est associé à l'envergure limitée du projet proposé (ajout d'une voie par direction), à la répartition de la demande routière, à la configuration du réseau routier ainsi qu'à sa réserve de capacité limitée au centre-ville.

En 2011, l'impact de l'ensemble du projet est essentiellement le même, avec toutefois des réductions moins importantes sur les artères environnantes.

La figure 1.16 illustre l'impact du maintien du *statu quo* de 2001 à 2011. Les simulations ne prévoient pas d'augmentation du débit de circulation sur le réseau artériel adjacent, les usagers préférant plutôt emprunter la rue

Notre-Dame actuelle. Toutefois, il est peu probable qu'une telle augmentation de circulation soit réellement observée. En effet, comme le démontrent les analyses de capacité des carrefours de la rue Notre-Dame (voir section 1.4.2), on y observe déjà une congestion chronique, qui laisse peu de place à une augmentation de débit. Il est donc plus plausible que l'augmentation de circulation projetée sur la rue Notre-Dame et montrée à la figure 1.16, se retrouve au contraire sur les rues adjacentes (amplification des effets de débordement déjà observés).

CONCLUSION

La rue Notre-Dame telle que nous la connaissons maintenant sera incapable de supporter les débits de circulation anticipés entre les années 2001 et 2011, sans provoquer un important débordement du trafic sur le réseau local adjacent et une augmentation des temps de parcours.

La rue Notre-Dame avec l'ajout d'une voie par direction à l'ouest de la rue Viau, et le prolongement de l'avenue Souigny (deux voies par direction entre la rue Viau et le boulevard de l'Assomption), pourra supporter les débits prévus, ce qui permettra de soulager les rues adjacentes actuellement sollicitées.

1.4.2 Les analyses de capacité

Les analyses de capacité servent à déterminer de façon précise les paramètres géométriques d'une route lui permettant de répondre adéquatement à la demande de circulation prévue (par exemple le nombre de voies requises, la largeur de voies, la géométrie des carrefours). La capacité s'exprime en terme de niveau de service, qui décrit la qualité des conditions de circulation qui prévalent sur la route en fonction de sa géométrie et des débits qui y circulent. On retrouve six catégories de niveau de service identifiées par les lettres A à F, la lettre A correspondant aux meilleures conditions de circulation et la lettre F, aux pires conditions, c'est-à-dire à une situation de congestion chronique.

• **Capacité des carrefours actuels**

Les carrefours de la rue Notre-Dame actuelle sont tous munis de feux de circulation. Or, la présence d'un feu de circulation à un carrefour réduit la capacité d'une route, puisqu'il contrôle les débits qui y circulent. Toutefois, pour des raisons de sécurité, les feux de circulation sont nécessaires lorsque les débits sont élevés et que les mouvements de conflit au carrefour sont importants. Les analyses de capacité ont été effectuées à l'aide du logiciel de circulation SIDRA.

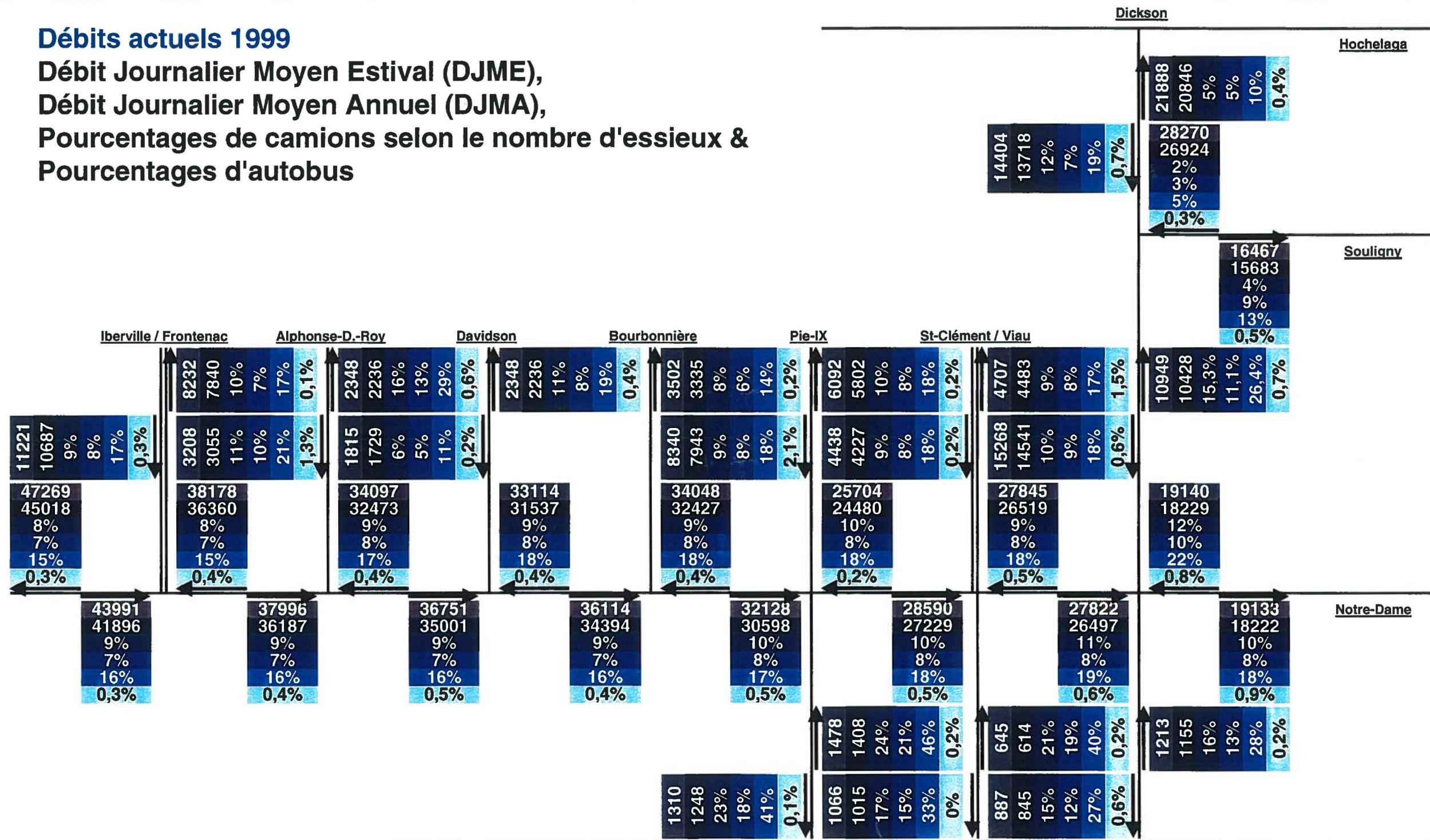
En 1995, des analyses de capacité ont été effectuées pour les conditions de circulation qui prévalaient aux différents carrefours de la rue Notre-Dame. Déjà à cette époque, les intersections situées entre les rues d'Iberville et Viau n'offraient pas de bons niveaux de service pour plusieurs mouvements⁵. Les analyses ont par ailleurs démontré que les carrefours situés entre les rues d'Iberville et Pie-IX présentaient des conditions de congestion durant les heures de pointe.

En 1998, durant la période qui a précédé la construction de l'avenue Souigny actuelle, une mise à jour des analyses de circulation a été effectuée, ce qui a permis de confirmer la présence de congestion chronique aux principaux carrefours durant les heures de pointe (voir l'annexe D, section 1.5 et l'annexe F pour les résultats détaillés des analyses de capacité). Les débits de piétons ont été considérés lors de ces analyses, en utilisant le phasage de feux de circulation présentement en usage à la ville de Montréal.

⁵ Rapport Roche-Deluc et DiboConsult, Janvier 1996

Débits actuels 1999

Débit Journalier Moyen Estival (DJME),
 Débit Journalier Moyen Annuel (DJMA),
 Pourcentages de camions selon le nombre d'essieux &
 Pourcentages d'autobus



LEGENDE :

- DJME Débit Journalier Moyen Estival
- DJMA Débit Journalier Moyen Annuel
- % % Camion (2 essieux)
- % % Camion (3 essieux ou plus)
- % % Total de camion
- % % Autobus (2 essieux ou plus)

FIGURE 1.5

Débits actuels 1999

Débits à la période de pointe du matin

(6h00 @ 9h00)

Pourcentages de camions selon le nombre d'essieux &

Pourcentages d'autobus



LEGENDE :

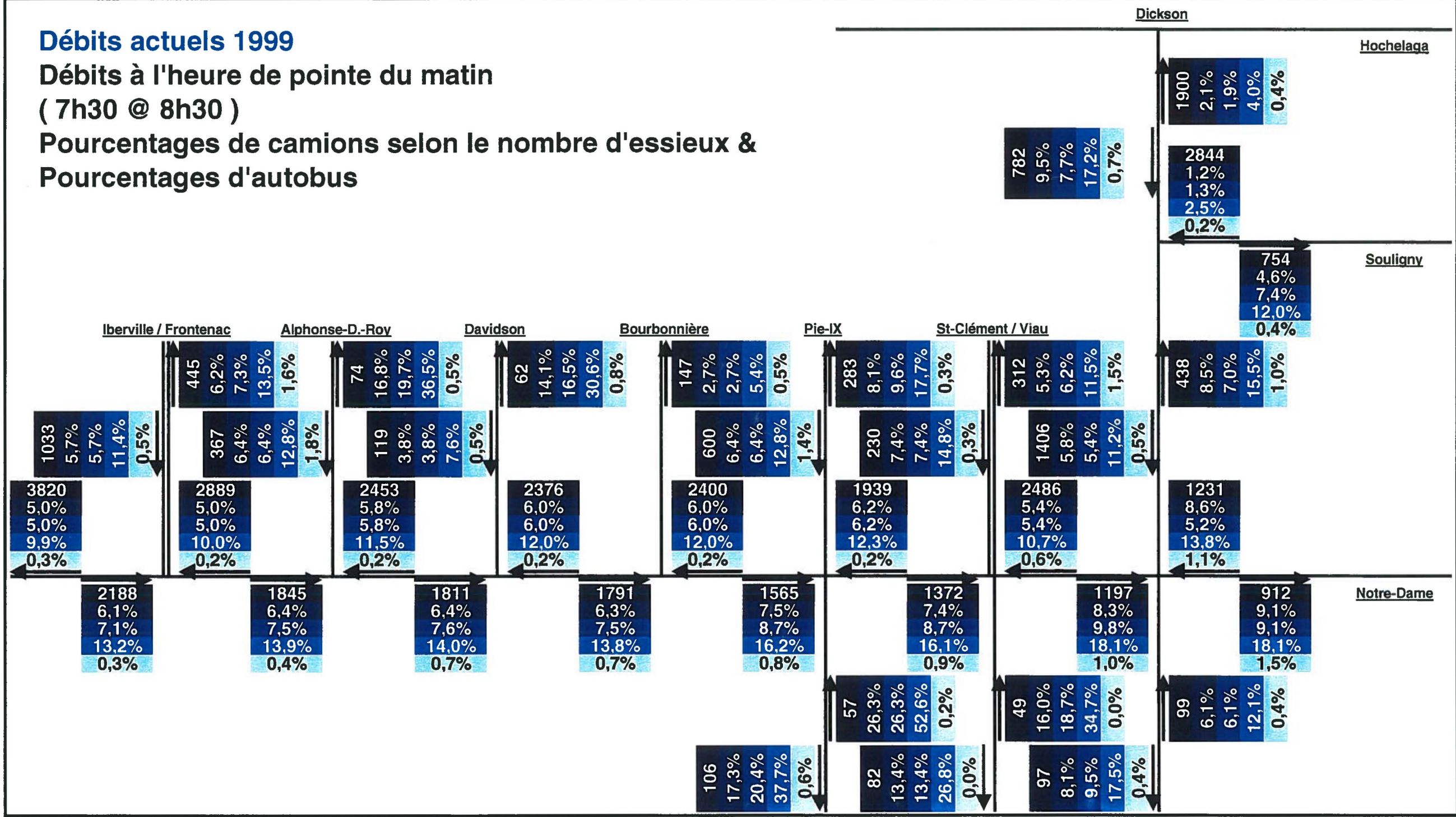
- PPAM Période de pointe du matin (3h)
- % % Camion (2 essieux)
- % % Camion (3 essieux ou plus)
- % % Total de camion
- % % Autobus (2 essieux ou plus)

FIGURE 1.6

Débits actuels 1999

Débits à l'heure de pointe du matin
(7h30 @ 8h30)

Pourcentages de camions selon le nombre d'essieux &
Pourcentages d'autobus



LÉGENDE :

- HPAM** Heure de pointe du matin
- %** % Camion (2 essieux)
- %** % Camion (3 essieux ou plus)
- %** % Total de camion
- %** % Autobus (2 essieux ou plus)

FIGURE 1.7

Débits actuels 1999

Débits à la période de pointe du soir
(15h00 @ 18h00)

Pourcentages de camions selon le nombre d'essieux &
Pourcentages d'autobus



LEGENDE :

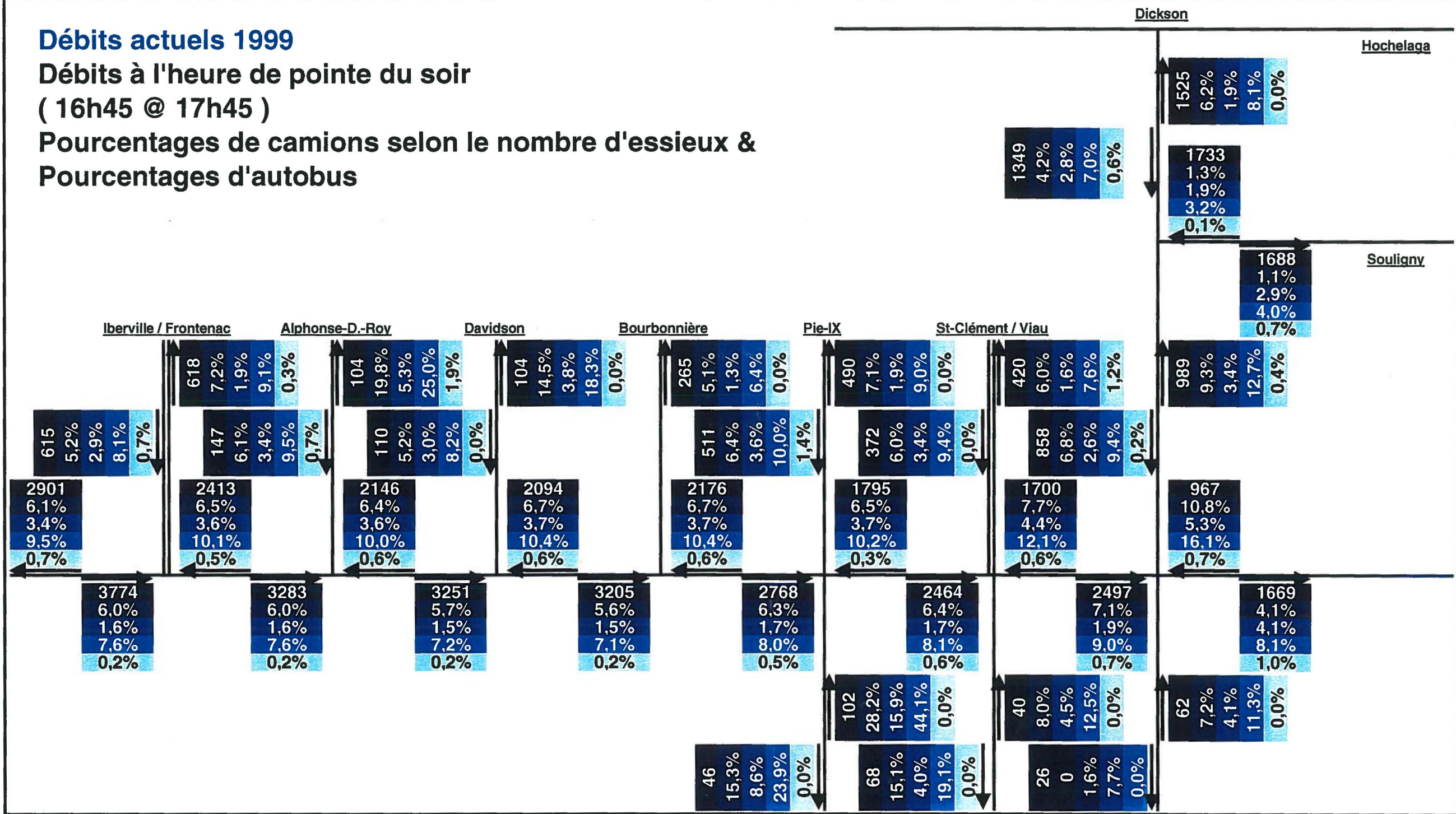
- PPPM Période de pointe PM (3h)
- % % Camion (2 essieux)
- % % Camion (3 essieux ou plus)
- % % Total de camion
- % % Autobus (2 essieux ou plus)

FIGURE 1.8

Débits actuels 1999

Débits à l'heure de pointe du soir
(16h45 @ 17h45)

Pourcentages de camions selon le nombre d'essieux &
Pourcentages d'autobus



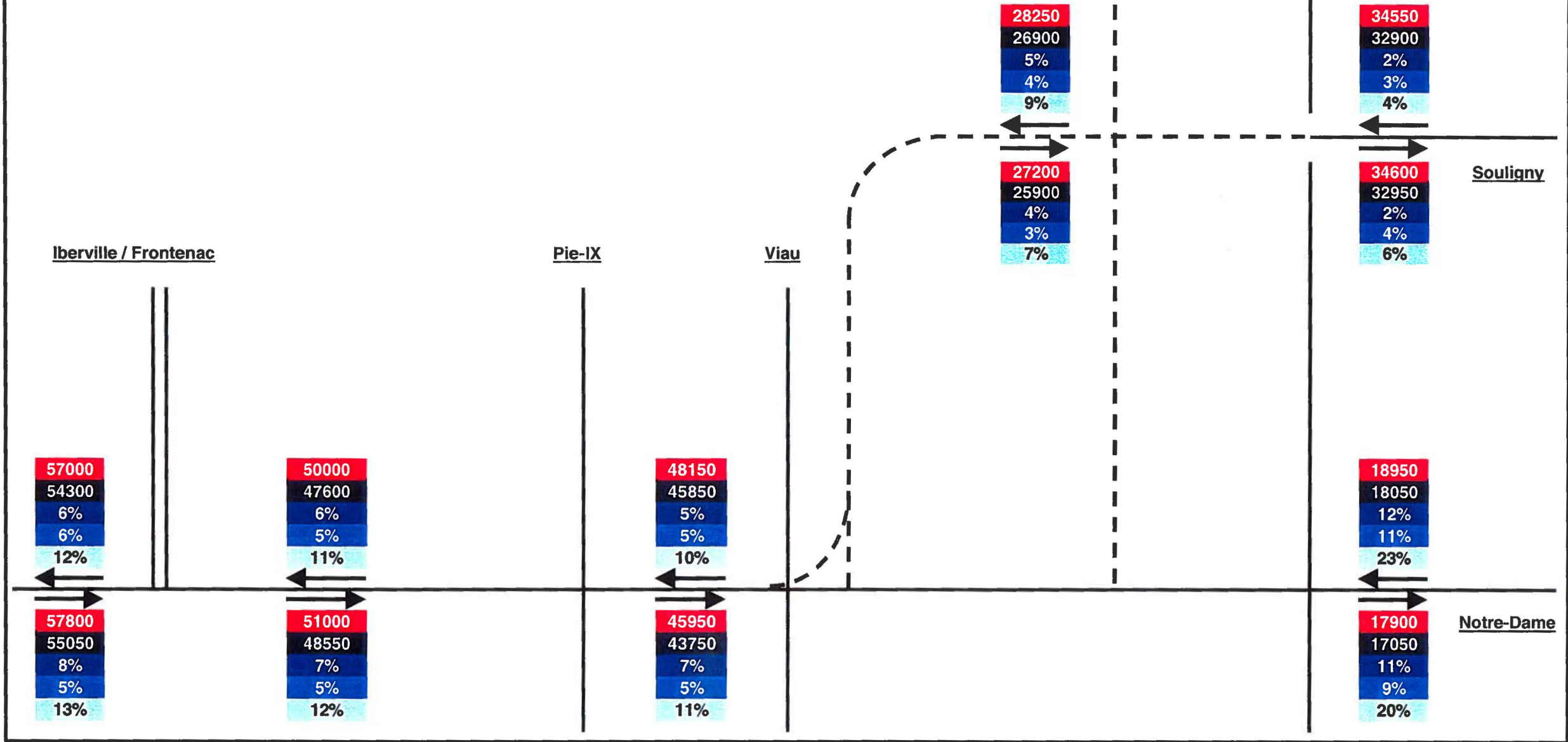
LEGENDE :

- HPPM Heure de pointe PM
- % % Camion (2 essieux)
- % % Camion (3 essieux ou plus)
- % % Total de camion
- % % Autobus (2 essieux ou plus)

FIGURE 1.9

Débits projetés sur le nouvel axe routier

Débit Journalier Moyen Estival (DJME), Débit Journalier Moyen Annuel (DJMA) et Pourcentages de camions Horizon 2001

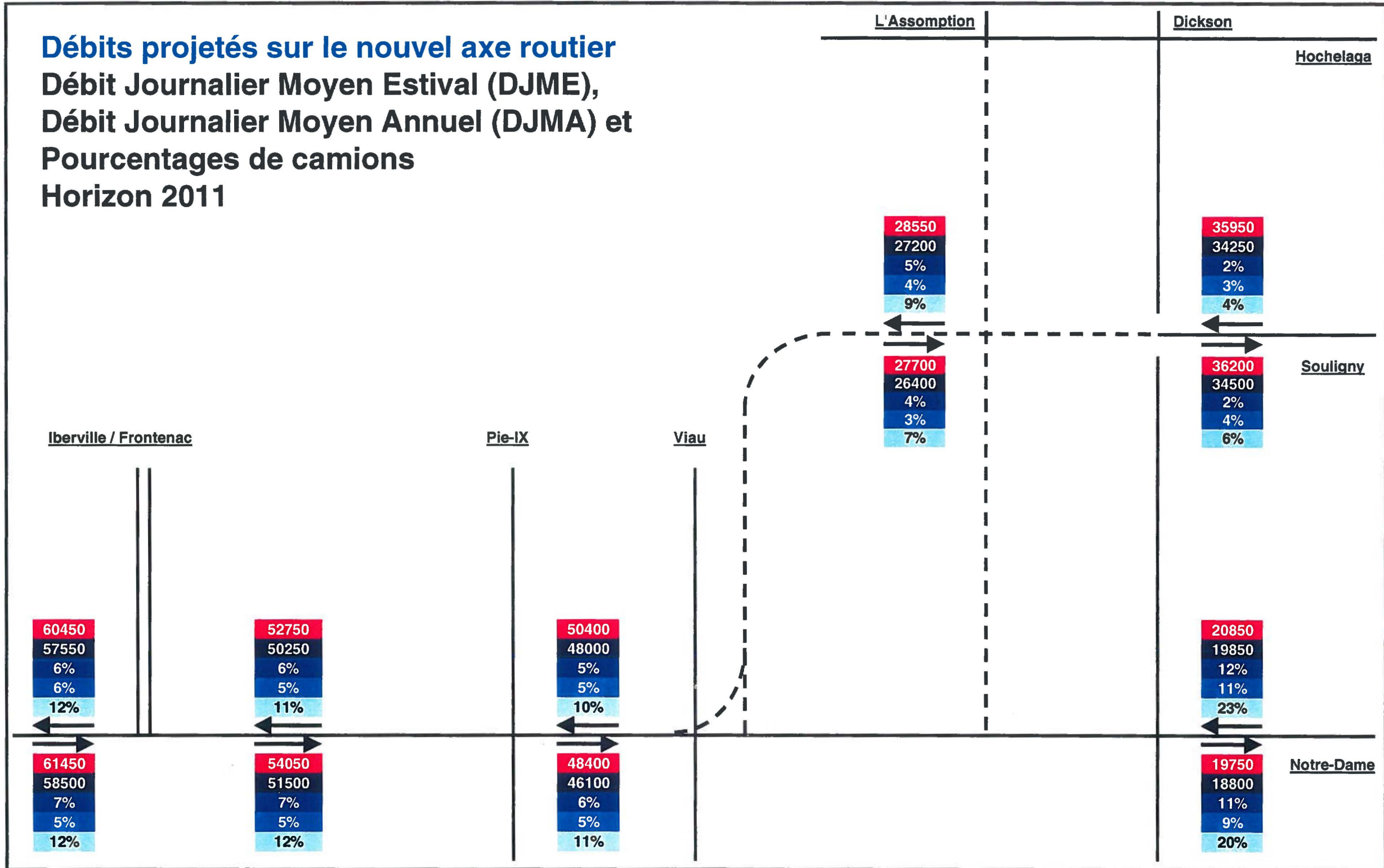


LÉGENDE : **DJME** Débit Journalier Moyen Estival
DJMA Débit Journalier Moyen Annuel
 % Camions de 2 essieux
 % Camions de 3 essieux ou plus
 % Total de camions (2 essieux ou plus)

Note: Les débits sur les axes nord-sud et sur les voies de service à la hauteur des carrefours Iberville/Frontenac, Pie-IX et Viau sont présentés à l'annexe N.

FIGURE 1.10

Débits projetés sur le nouvel axe routier
Débit Journalier Moyen Estival (DJME),
Débit Journalier Moyen Annuel (DJMA) et
Pourcentages de camions
Horizon 2011

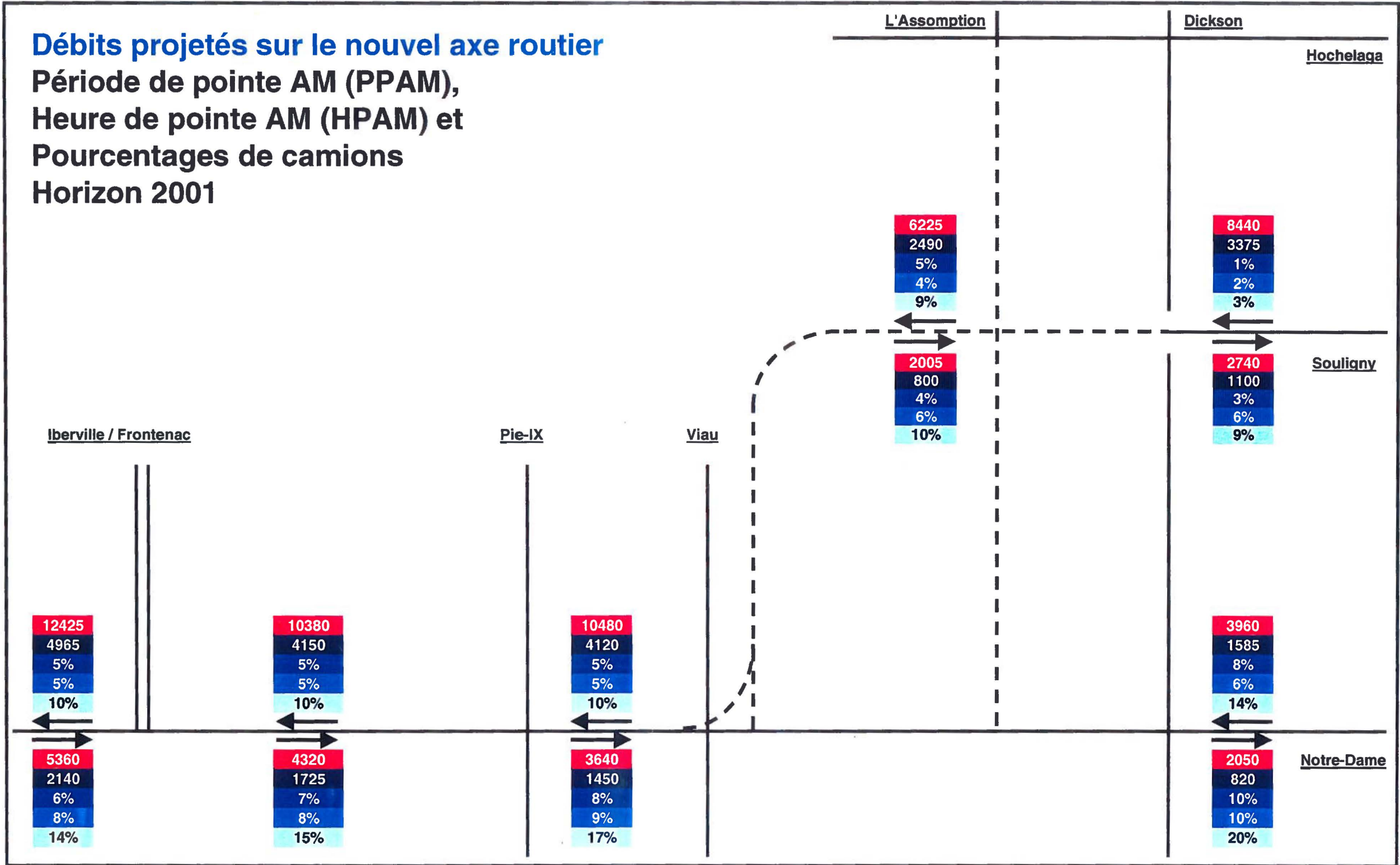


LÉGENDE : **DJME** Débit Journalier Moyen Estival
DJMA Débit Journalier Moyen Annuel
% % Camions de 2 essieux
% % Camions de 3 essieux ou plus
% % Total de camions (2 essieux ou plus)

Note: Les débits sur les axes nord-sud et sur les voies de service à la hauteur des carrefours Iberville/Frontenac, Pie-IX et Viau sont présentés à l'annexe N.

FIGURE 1.11

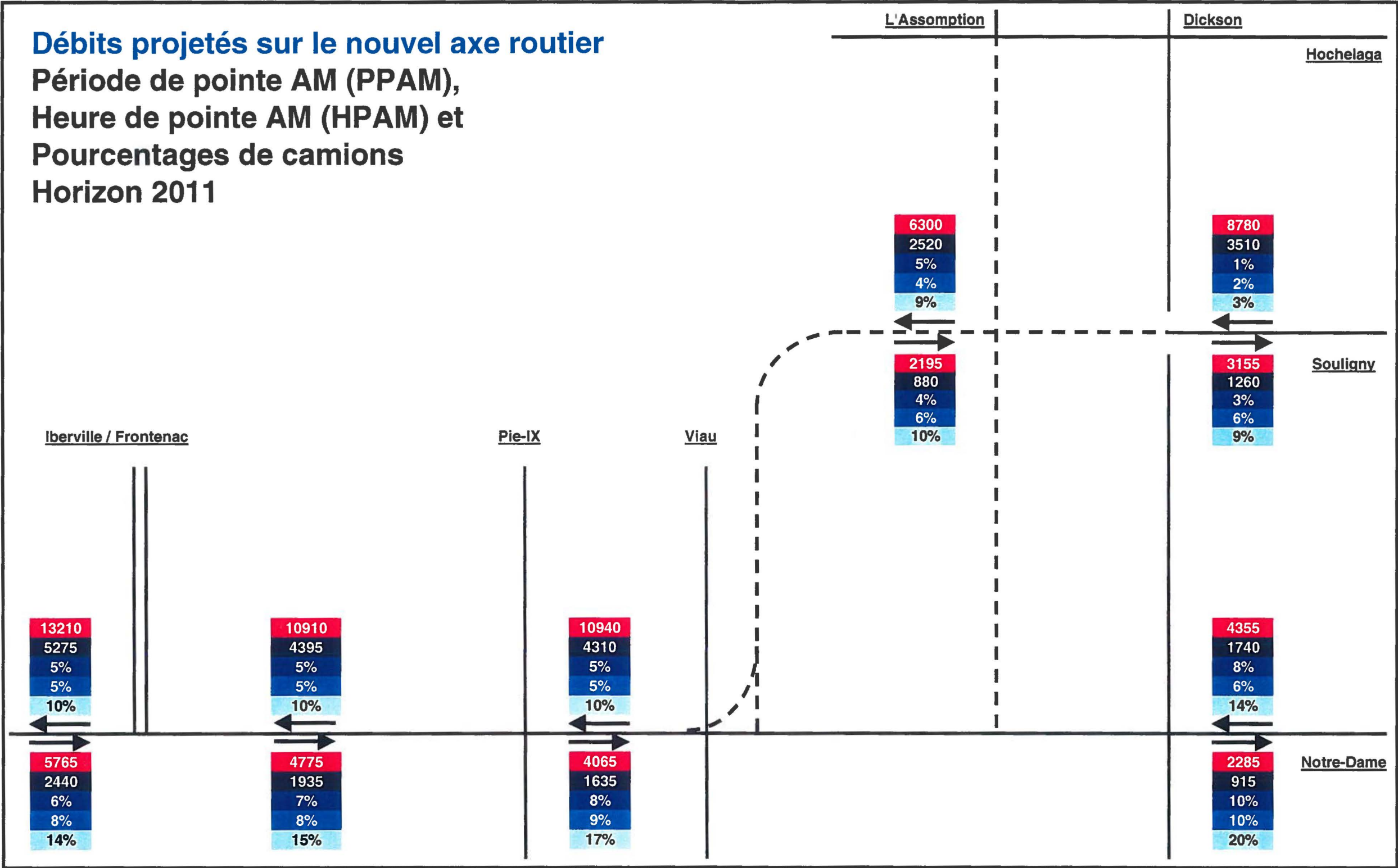
Débits projetés sur le nouvel axe routier
Période de pointe AM (PPAM),
Heure de pointe AM (HPAM) et
Pourcentages de camions
Horizon 2001



LÉGENDE : **PPAM** Période de pointe AM (3h)
HPAM Heure de pointe AM (40% de PPAM)
% % Camions de 2 essieux
% % Camions de 3 essieux ou plus
% % Total de camions (2 essieux ou plus)

FIGURE 1.12

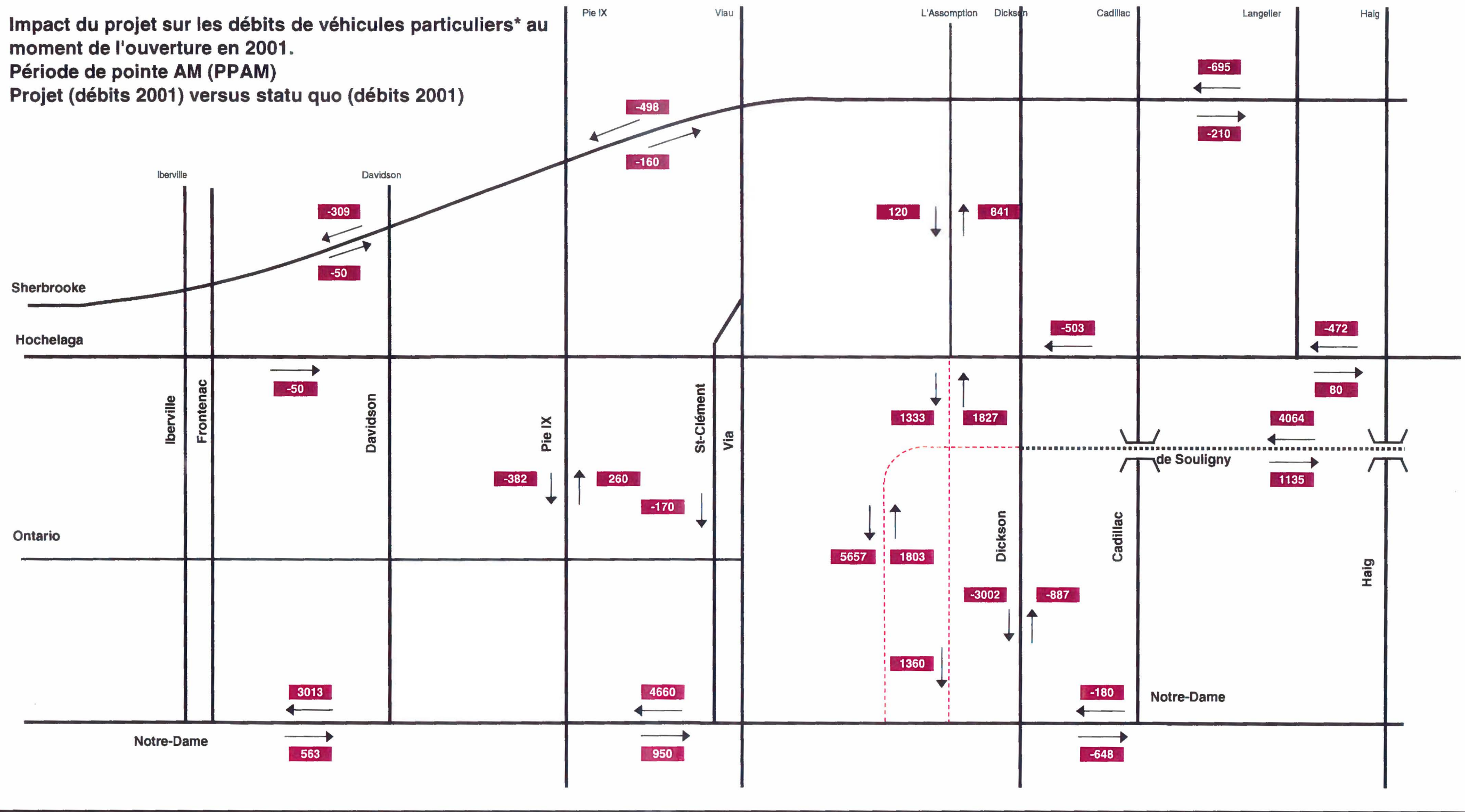
Débits projetés sur le nouvel axe routier
Période de pointe AM (PPAM),
Heure de pointe AM (HPAM) et
Pourcentages de camions
Horizon 2011



LÉGENDE : **PPAM** Période de pointe AM (3h)
HPAM Heure de pointe AM (40% de PPAM)
% % Camions de 2 essieux
% % Camions de 3 essieux ou plus
% % Total de camions (2 essieux ou plus)

FIGURE 1.13

Impact du projet sur les débits de véhicules particuliers* au moment de l'ouverture en 2001.
Période de pointe AM (PPAM)
Projet (débits 2001) versus statu quo (débits 2001)



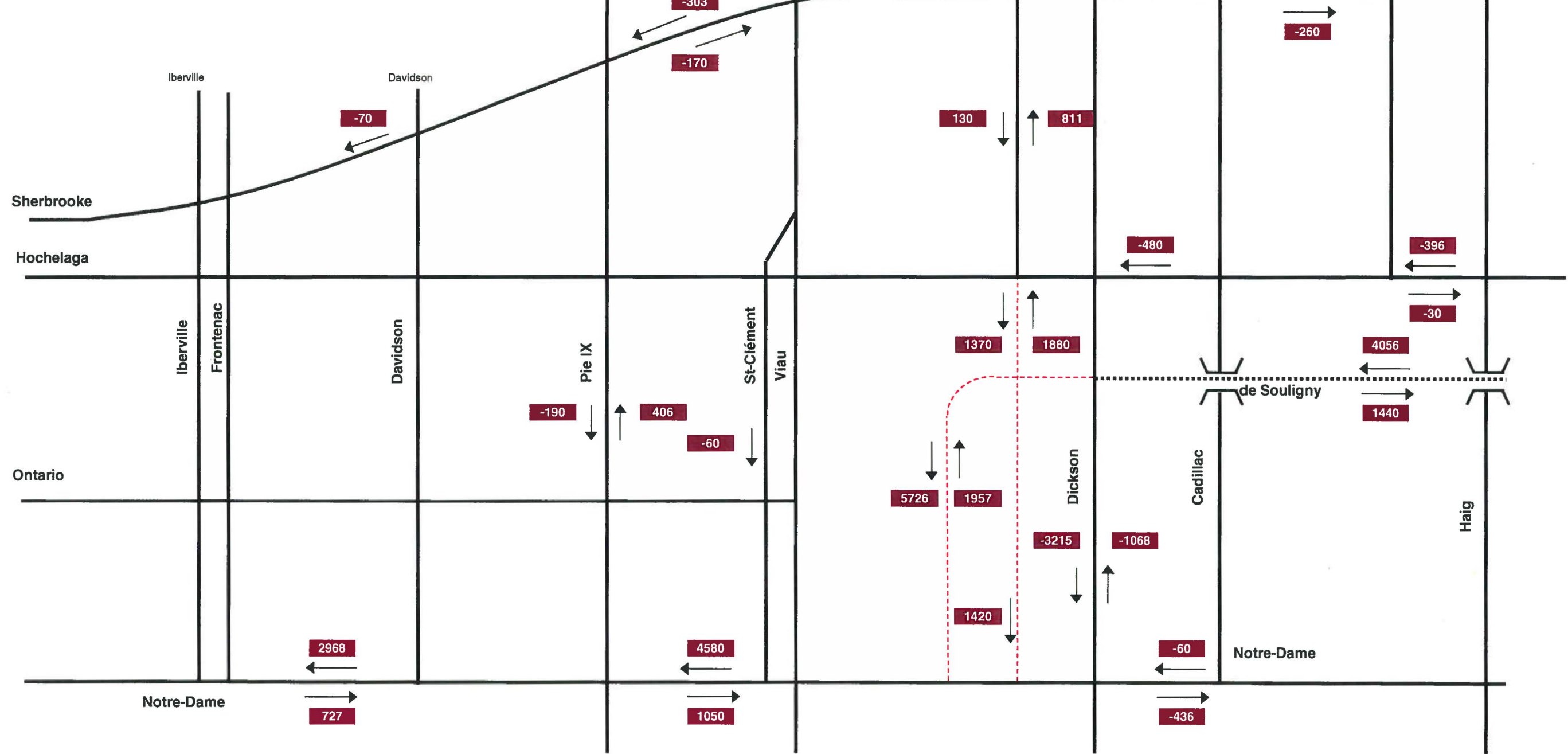
LÉGENDE : Débits 6h-9h AM
 2001
 1000 Différence de débits entre le nouvel axe routier (C.S.F.) et le statu quo

Note: L'hypothèse de travail retenue pour le camionnage suppose que le nombre de camions et leur patron de circulation demeureront similaires à ceux observés présentement sur le terrain.

* Véhicules particuliers: véhicules automobiles à deux essieux et quatre roues.

FIGURE 1.14

**Impact du projet sur les débits de véhicules particuliers*
10 ans après l'ouverture.
Période de pointe AM (PPAM)
Projet (débits 2011) versus statu quo (débits 2011)**



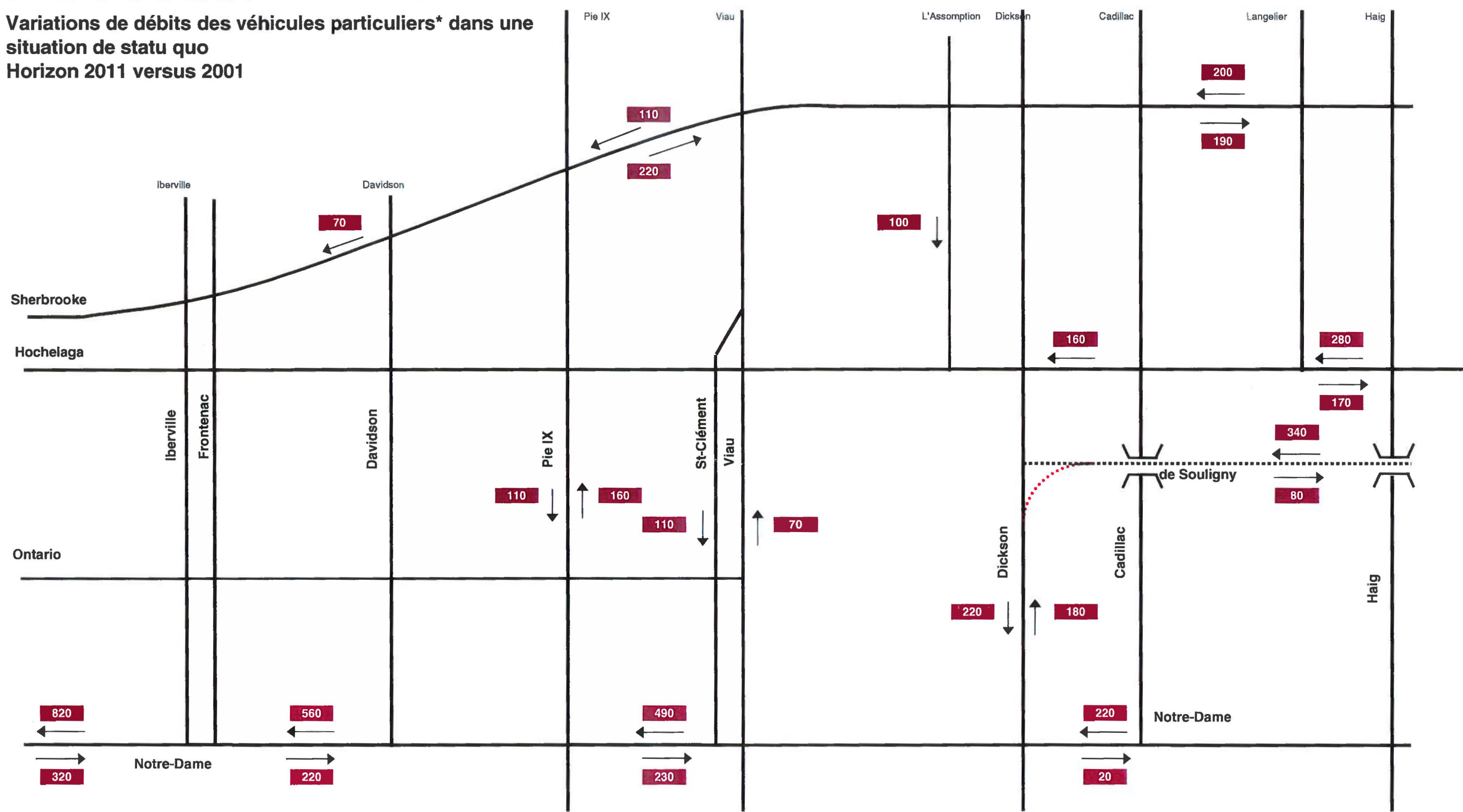
LÉGENDE : Débits 6h-9h AM
2011
1000 Différence de débits entre le nouvel axe routier (C.S.F.) et le statu quo

Note: L'hypothèse de travail retenue pour le camionnage suppose que le patron de circulation des camions demeurera similaire à celui observé présentement sur le terrain. Leur nombre augmentera dans le temps proportionnellement à l'augmentation des véhicules particuliers.

* Véhicules particuliers: véhicules automobiles à deux essieux et quatre roues

FIGURE 1.15

Variations de débits des véhicules particuliers* dans une situation de statu quo
Horizon 2011 versus 2001



LÉGENDE :

Débits 6h-9h AM
2011 - 2001

1000 Différence de débits entre 2011 et 2001 dans une situation de statu quo

Note: L'hypothèse de travail retenue pour le camionnage suppose que le patron de circulation des camions demeurera similaire à celui observé présentement sur le terrain. Leur nombre augmentera dans le temps proportionnellement à l'augmentation des véhicules particuliers.

* Véhicules particuliers: véhicules automobiles à deux essieux et quatre roues

FIGURE 1.16

Comme les débits observés entre les rues d'Iberville et Viau aux heures de pointe sont sensiblement les mêmes depuis l'ouverture de la rue Souigny, il n'a pas été nécessaire de répéter l'exercice d'analyse à l'année 1999 pour affirmer que les carrefours de la rue Notre-Dame présentent actuellement d'importants problèmes de congestion.

- **Capacité des carrefours projetés**

Comme la géométrie actuelle des carrefours ne permet pas de répondre aux conditions de circulation qui prévalent aujourd'hui, des modifications géométriques doivent être apportées pour pouvoir répondre à la demande prévue jusqu'en 2011. Des variantes d'aménagement géométrique (à niveau et dénivelées) ont donc été développées en considérant des critères de géométrie, de sécurité et de capacité.

Ces différentes variantes ont été analysées pour les carrefours de la rue Notre-Dame situés entre les rues d'Iberville et Viau⁶. Les résultats de cet exercice ont été présentés dans un rapport préliminaire⁷ déposé en octobre 1999, et démontrent que seuls les carrefours dénivelés (étagés) peuvent, à la fois, accommoder adéquatement les débits prévus à l'ouverture du projet et répondre aux objectifs de sécurité routière pour les piétons et les cyclistes. Les carrefours dénivelés de type « losange » ont été retenus, car ils occupent un espace plus restreint que les autres types, ce qui est avantageux en milieu urbain.

Bien que le concept général d'aménagement des carrefours soit maintenant identifié, l'aménagement définitif (géométrie précise, gestion des mouvements véhiculaires et piétonniers) sera précisé lors de la préparation des plans et devis préliminaires.

- **Capacité des tronçons**

Comme la solution proposée aux carrefours élimine la présence de feux de circulation pour les principaux mouvements de véhicules, la nouvelle route prend la forme d'un boulevard urbain avec carrefours étagés. Pour vérifier comment la nouvelle route permettra d'accommoder la demande future avec le nombre de voies prévues, les niveaux de service ont été estimés à l'aide de la méthode HCM⁸ avec les débits maximums aux horizons 2001 et 2011. Dans le cas présent, les débits utilisés sont ceux de l'heure de pointe du matin en direction du centre-ville tels que montrés au tableau 1.3.

Dans les conditions de trafic les plus défavorables, il ressort que la solution proposée offrira un niveau de service D durant l'heure de pointe du matin. En effet, selon la méthode HCM, une route ayant une vitesse affichée de 70 km/h (ce qui est le cas pour la solution proposée), offre un niveau de service D lorsque les débits varient entre 1 260 et 1 500 véh./h par voie. Lorsque les débits sont inférieurs à 1260 véh/h, la route présente alors un meilleur niveau de service. Ainsi, à l'horizon 2001, on peut prévoir un niveau de service D sur le tronçon compris entre les rues Pie-IX et Frontenac, alors que les autres tronçons offriront des conditions de circulation plus fluides. Comme le montre la dernière colonne du tableau 1.3, pour l'année 2011, on anticipe un niveau de service D sur la rue Souigny entre l'Assomption et Notre-Dame, ainsi que sur la rue Notre-Dame de Viau à Frontenac.

Tableau 1.3 : Débits maximums en heure de pointe du matin direction - centre-ville sur le boulevard (excluant bretelles d'entrée et de sortie)

Tronçon	Nombre de voies par direction	Horizon 2001			Horizon 2011		
		Débit total sur les voies	Débit par voie	NS*	Débit total sur les voies	Débit par voie	NS*
Souigny entre l'A-25 et l'Assomption	3	3 380	1 130	C	3 510	1 170	C
Souigny entre l'Assomption et Notre-Dame	2	2 490	1 250	C	2 520	1 260	D
De Viau à Pie-IX	3	3 715	1 240	C	3 840	1 280	D
De Pie-IX à Frontenac	3	4 150	1 380	D	4 400	1 470	D
À l'ouest d'Iberville	3	2 730	910	C	2 900	970	C

*Note : les niveaux de service (NS) sont estimés de façon théorique dans le but de valider si la solution peut accommoder le trafic anticipé en 2001 et 2011 sans occasionner de congestion routière.

CONCLUSION

La géométrie actuelle de la rue Notre-Dame ne peut répondre à la demande de circulation prévue entre les années 2001 et 2011 sans occasionner des conditions de congestion chronique. La solution proposée (boulevard urbain à trois voies avec carrefours/échangeurs de type losange) permettra d'offrir aux usagers de bonnes conditions de circulation pour les deux horizons d'analyse.

En outre, en mettant en place des étagements, la solution permet d'offrir un niveau de service relativement uniforme sur l'ensemble du corridor A-25/A-720, ce qui réduit les problèmes de sécurité routière associés à l'enchaînement de tronçons peu fluides et de tronçons très fluides (accélération, décélération).

1.4.3 Les déplacements automobiles

L'analyse des déplacements a pour but de mesurer l'impact d'une nouvelle route sur les déplacements de la région. Elle permet d'une part, d'apporter un éclairage sur l'origine et la destination des utilisateurs de la nouvelle route, et d'autre part, de déterminer les gains potentiels auxquels on peut raisonnablement s'attendre. Concrètement, on cherche à savoir à qui profite la nouvelle route et dans quelle mesure elle procure des avantages (par exemple, en terme de temps et de vitesse de déplacement), non seulement à ses utilisateurs, mais aussi aux usagers de la région en général.

Ces analyses sont effectuées à l'aide du modèle informatique EMME/2, calibré à partir des données de transport collectées périodiquement par le MTQ et ses partenaires dans le cadre des enquêtes Origine-Destination de la région de Montréal. Ce modèle effectue la réaffectation des déplacements automobiles à l'échelle de la région en tenant compte du nouveau lien et fournit des caractéristiques sur les déplacements (pour la nouvelle route et pour l'ensemble de la région). À noter que le modèle identifie chaque déplacement par ses secteurs d'origine et de destination. Le graphique 1.1 illustre les vingt et un secteurs d'analyse qui ont été retenus pour les fins de l'étude.

⁶ L'analyse des différentes variantes d'aménagement à niveau exclut les débits de piétons. Comme aucune d'entre elles ne permet d'accommoder le trafic prévu, il est entendu qu'elles ne pourraient, en plus, répondre à des conditions plus contraignantes que sont les débits de piétons.

⁷ Étude d'impact sur l'environnement, Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal, Volume 1 : Mise en contexte du projet, version préliminaire d'octobre 1999.

⁸ Highway Capacity Manual, Special Report 209, Transportation Research Board (TRB), Third Edition, 1998, Table 7.1 Level-of-Service criteria for multilane highways.

Les analyses portent sur les déplacements effectués durant la période de pointe du matin pour les horizons 2001 et 2011.

Selon les résultats obtenus en 2001, la nouvelle route accueillera 22 600 déplacements automobiles qui utiliseront en partie ou totalement le nouvel axe routier en période de pointe du matin. Ce nombre s'élèvera à 24 400 déplacements en 2011.

De 2001 à 2011, l'augmentation du nombre de déplacements sera de l'ordre de 1 800 véhicules en période de pointe du matin (dont 700 à l'heure de pointe), ce qui représente une variation de 7,5 p. cent en dix ans.

• **Secteurs d'origine des usagers de la nouvelle route**

L'analyse des secteurs d'origine permet d'identifier la provenance des utilisateurs de la nouvelle route. Le graphique 1.1, le tableau 1.4 et la figure 1.17 présentent, pour les horizons 2001 et 2011, la répartition des déplacements automobiles par secteur d'origine durant la période de pointe du matin.

Tableau 1.4 : Secteurs d'origine des usagers du nouvel axe routier - Période de pointe du matin

Secteurs	Situation actuelle sans le projet		2001		2011	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
CUM Centre-Est (5)	5 658	30	6 402	28	6 773	28
CUM Est (7)	3 520	18	4 386	19	4 770	20
CUM Centre-Sud (2)	2 625	14	2 934	13	3 141	13
l'Assomption (14)	1 673	9	2 705	12	2 964	12
Autres secteurs	5 627	29	6 222	28	6 708	27
Total	19 103	100	22 649	100	24 356	100

Note : Le secteur CUM Centre-Sud comporte les secteurs Verdun, Saint-Henri et Côte-Saint-Paul.

Il est intéressant de constater que près de 50 p. cent des déplacements empruntant la nouvelle route en période de pointe du matin provient de l'est de la CUM (Communauté urbaine de Montréal), soit des secteurs « CUM-Est » et « CUM Centre-Est ».

• **Secteurs de destination des usagers de la nouvelle route**

Le graphique 1.2, le tableau 1.5 et la figure 1.18 présentent la répartition des déplacements automobiles par secteur de destination durant la période de pointe du matin pour les horizons 2001 et 2011.

Tableau 1.5 : Secteurs de destination des usagers du nouvel axe routier - Période de pointe du matin

Secteurs	Situation actuelle sans le projet		2001		2011	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
CUM Centre-Ville (1)	5 593	29	7 478	33	7 944	33
CUM Centre-Est (5)	7 132	37	7 002	31	7 411	30
CUM Centre-Sud (2)	2 566	13	3 335	15	3 558	15
CUM Est (7)	1 608	8	2 015	9	2 233	9
Autres secteurs	2 204	12	2 819	12	3 210	13
Total	19 103	100	22 649	100	24 356	100

Note : Le secteur CUM Centre-Sud comporte les secteurs Verdun, Saint-Henri et Côte-Saint-Paul

On remarque que les secteurs « CUM Centre-Ville » et « CUM Centre-Est » représentent plus de 60 p. cent des destinations des usagers empruntant la nouvelle route. Si on inclut les déplacements vers le secteur « CUM-Est », on peut considérer qu'environ 70 p. cent des déplacements empruntant la nouvelle route se destine vers la moitié est de l'île de Montréal.

• **Paires Origine-Destination**

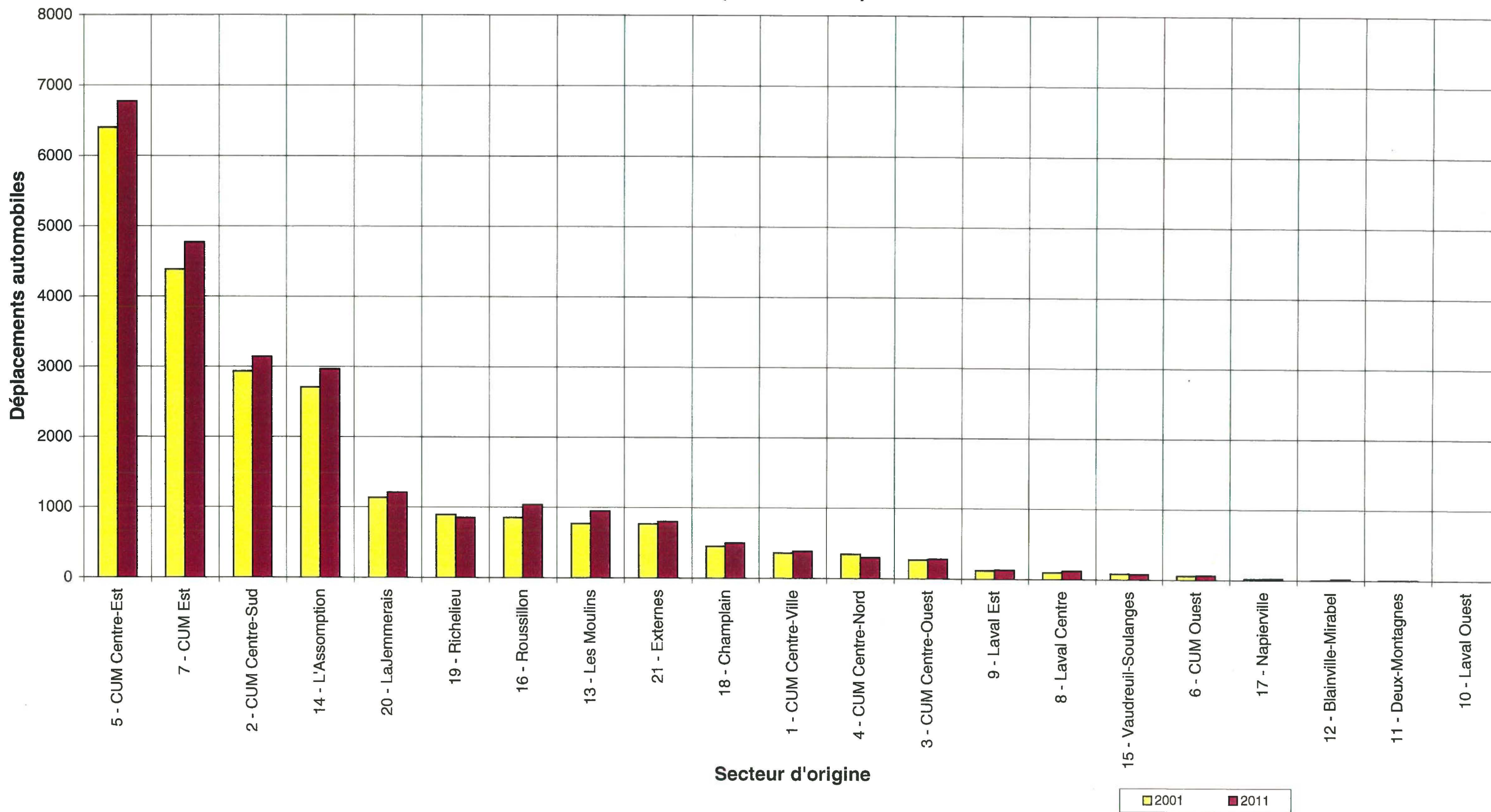
Les matrices Origine-Destination (O-D) des déplacements automobiles utilisant la nouvelle route durant la période de pointe du matin pour les horizons 2001 et 2011 sont présentées à l'annexe M. Le graphique 1.3 donne un meilleur aperçu de l'ensemble des résultats, alors que le tableau 1.6 présente les paires O-D de déplacement les plus importantes. À titre d'exemple, le tableau nous indique que 2 387 déplacements ont pour origine le secteur 7 (CUM Est) et pour destination le secteur 1 (CUM Centre-Ville), à l'horizon 2001.

Tableau 1.6 Distribution des déplacements automobiles du nouvel axe routier - Principales paires O-D (période de pointe du matin)

Origine	Destination	2001		2011	
		Nombre	%	Nombre	%
CUM Est (7)	CUM Centre-Ville (1)	2 387	10,5	2 587	10,6
CUM Centre-Est (5)	CUM Centre-Ville (1)	2 139	9,4	2 112	8,7
l'Assomption (14)	CUM Centre-Ville (1)	1 856	8,2	2 018	8,3
CUM Centre-Sud (2)	CUM Centre-Est (5)	1 354	6,0	1 409	5,8
CUM Centre-Est (5)	CUM Centre-Sud (2)	1 340	5,9	1 402	5,7
CUM Centre-Sud (2)	CUM Est (7)	1 236	5,5	1 360	5,6
CUM Est (7)	CUM Centre-Sud (2)	1 218	5,4	1 347	5,5
CUM Centre-Est (5)	CUM Centre-Est (5)	1 133	5,0	1 236	5,1
Lajemmerais (20)	CUM Centre-Est (5)	931	4,1	987	4,1
Autres Paires O-D		9 055	40,0	9 898	40,6
Total		22 649	100,0	24 356	100,0

Note : Le secteur CUM Centre-Sud comporte les secteurs Verdun, Saint-Henri et Côte-Saint-Paul. Le secteur l'Assomption est situé dans la région Rive Nord-Est.

Graphique 1.1
Déplacements automobiles par secteur d'origine (usagers du projet)
Période de pointe AM (21 secteurs) en 2001 et 2011

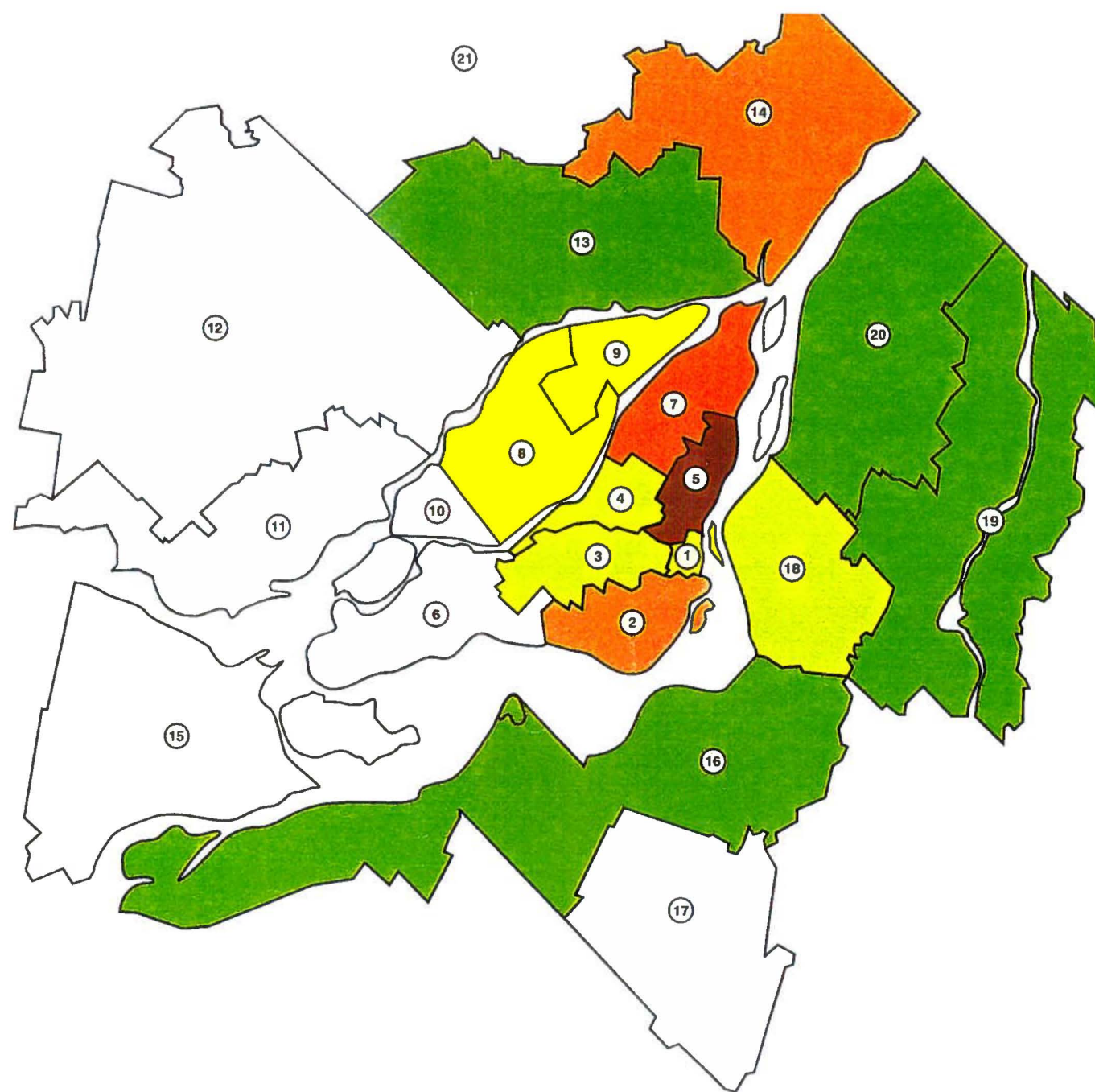


LISTE DES SECTEURS

- ① CUM Centre-Ville
- ② CUM Centre-Sud
- ③ CUM Centre-Ouest
- ④ CUM Centre-Nord
- ⑤ CUM Centre-Est
- ⑥ CUM Ouest
- ⑦ CUM Est
- ⑧ Laval Centre
- ⑨ Laval Est
- ⑩ Laval Ouest
- ⑪ Deux-Montagnes
- ⑫ Blainville-Mirabel
- ⑬ Les Moulins
- ⑭ L'Assomption
- ⑮ Vaudreuil-Soulanges
- ⑯ Roussillon
- ⑰ Napierville
- ⑱ Champlain
- ⑲ Richelieu
- ⑳ LaJemmerais
- ㉑ Externes

LÉGENDE

- 6000 véhicules et plus
- 4000 @ 5000 véhicules
- 2500 @ 3500 véhicules
- 750 @ 1250 véhicules
- 250 @ 500 véhicules
- 100 @ 150 véhicules
- ⑱ Secteurs

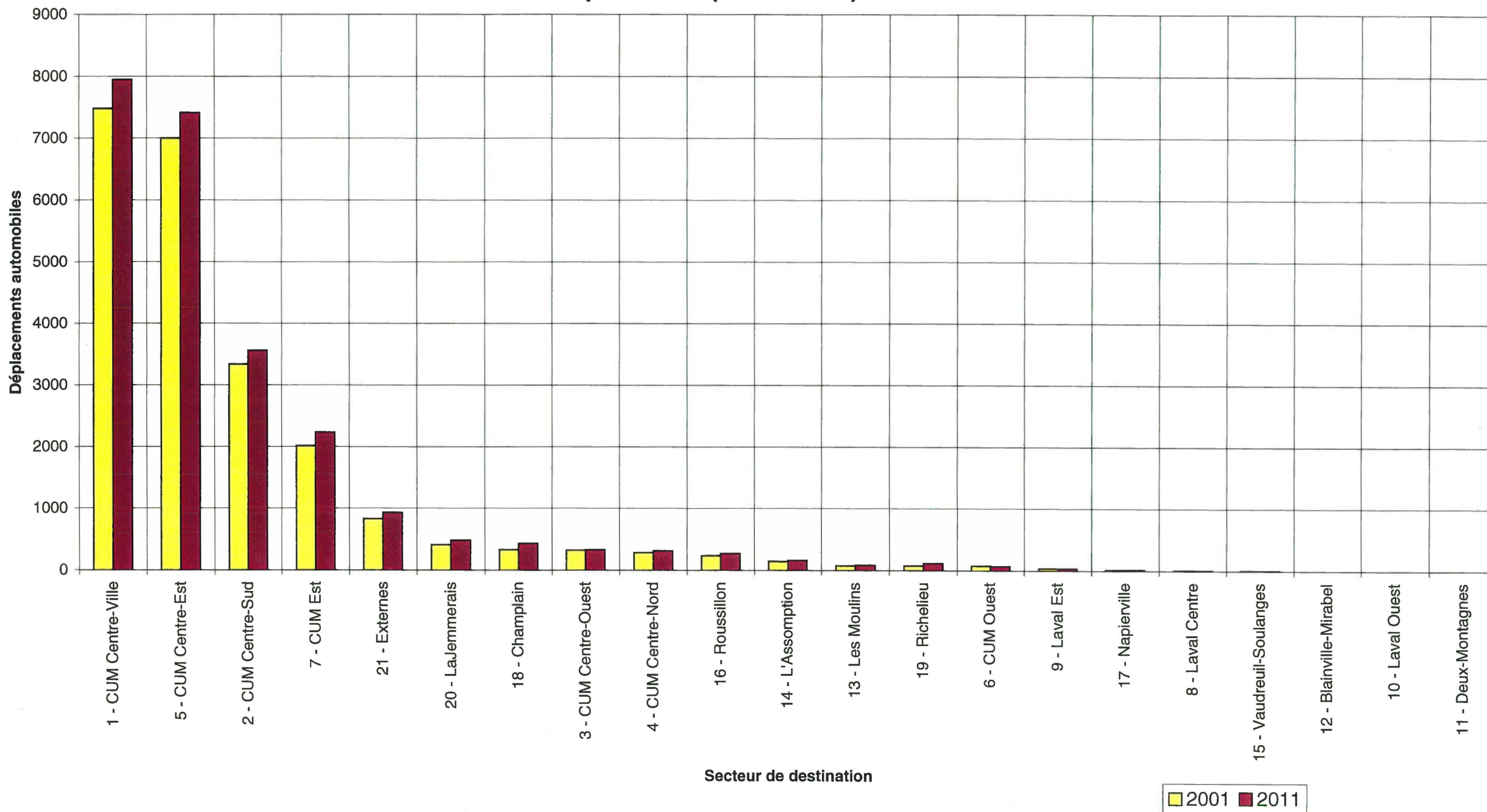


PÉRIODE DE POINTE AM

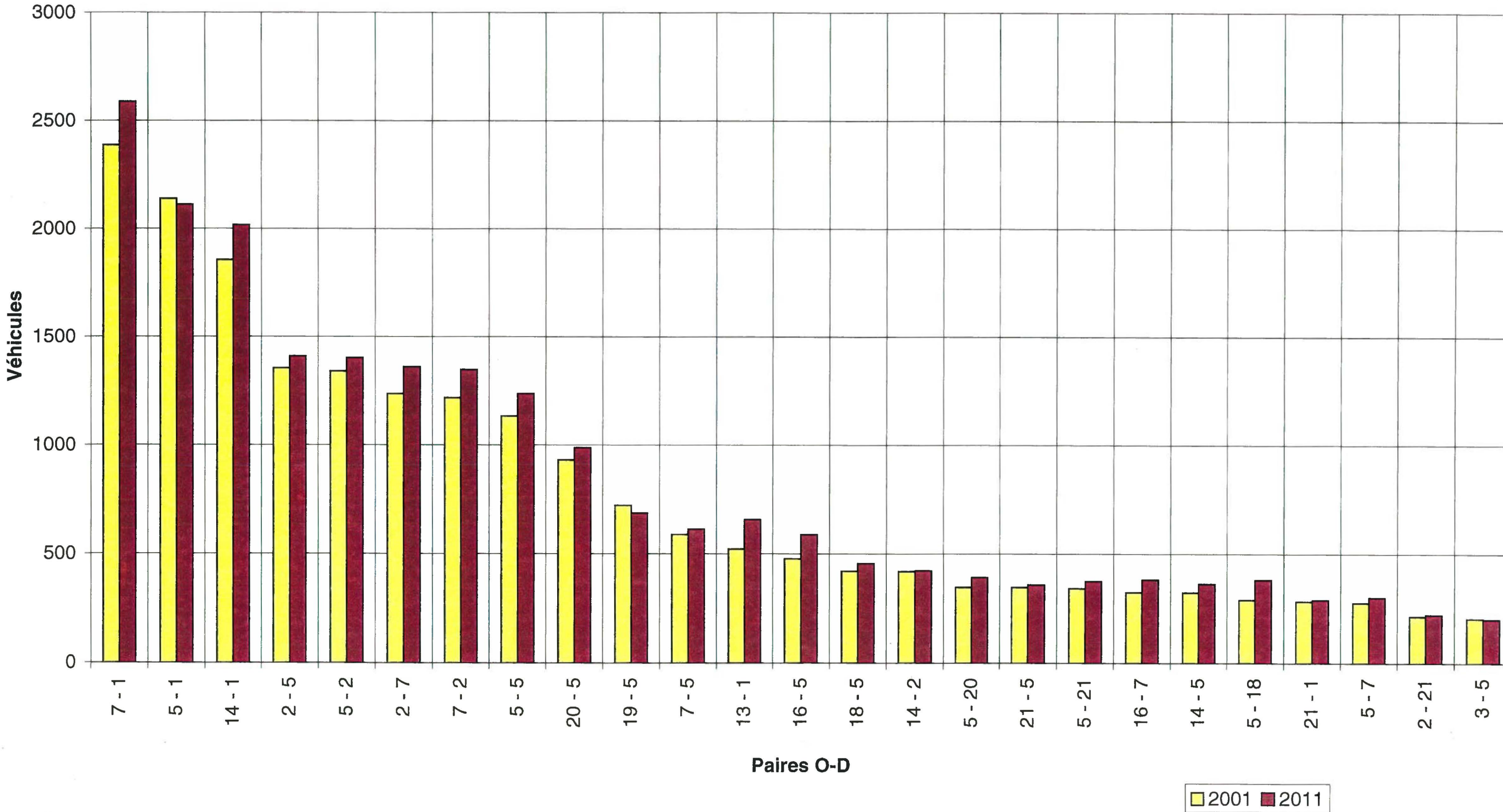
**DISTRIBUTION SPATIALE DES DÉPLACEMENTS
AUTOMOBILES UTILISANT LE NOUVEAU
TRONÇON PAR SECTEUR D'ORIGINE**

FIGURE 1.17

Graphique 1.2
Déplacements automobiles par secteur de destination (usagers du projet)
Période de pointe AM (21 secteurs) en 2001 et 2011



Graphique 1.3
Distribution des déplacements automobiles (usagers du projet)
Période de pointe AM (21 secteurs) en 2001 et 2011



On constate, en période de pointe du matin :

- Une forte demande des secteurs CUM Est (7) et CUM Centre-Est (5) vers le secteur Centre-Ville (1), totalisant 20 p. cent des déplacements utilisant la nouvelle route;
- Des échanges importants entre le secteur CUM Centre-Sud (2) et les secteurs CUM Centre-Est (5) et CUM Est (7), totalisant 23 p. cent des déplacements de la nouvelle route;
- Que 8 p. cent des déplacements empruntant la nouvelle route proviennent du secteur l'Assomption (14);
- Que 5 p. cent des déplacements s'effectuent à l'intérieur du secteur CUM Centre-Est, traversé par la nouvelle route.

Le graphique 1.4 présente le résultat d'une analyse ayant permis de déterminer pour quels usagers la nouvelle route devient un corridor de déplacement privilégié. Le graphique illustre, pour chaque paire O-D, la proportion des déplacements qui utilise la nouvelle route.

Globalement, on constate que :

- Les déplacements qui proviennent du secteur l'Assomption utilisent majoritairement la nouvelle route (environ 2 400 véhicules). Ainsi, 90 p. cent des déplacements provenant du secteur l'Assomption en direction du secteur CUM Centre-sud utilisent la nouvelle route. De la même façon, 75 p. cent des déplacements issus du secteur l'Assomption en direction du secteur CUM Centre-Ville utilisent la nouvelle route.
- Dans 40 à 60 p. cent des cas, la nouvelle route serait utilisée par des automobilistes effectuant les déplacements suivants:
 - Du secteur 7 (CUM Est) au secteur 1 (CUM Centre-ville);
 - Du secteur 2 (CUM Centre-Sud) au secteur 5 (CUM Centre-Est) et vice-versa;
 - Du secteur 7 (CUM Est) au secteur 2 (CUM Centre-Sud) et vice-versa;
 - Du secteur 5 (CUM Centre-Est) au secteur 20 (Lajemmerais).

Par ailleurs, les données des vingt et un secteurs ont été agrégées en secteurs plus vastes pour permettre l'analyse des déplacements à une autre échelle. Cette analyse permet, par exemple, de déterminer la proportion des déplacements en transit sur l'île de Montréal et empruntant la nouvelle route. Le tableau 1.7 résume les résultats de cette analyse.

Tableau 1.7 : *Distribution des déplacements automobiles du nouvel axe routier, par territoire (période de pointe du matin)*

Origine	Destination	2001		2011	
		Nombre	%	Nombre	%
CUM	CUM	12 779	56	13 421	55
Hors CUM	CUM	7 725	34	8 422	35
CUM	Hors CUM	1 971	9	2 276	9
Hors CUM	Hors CUM	174	1	237	1
Total		22 649	100	24 356	100

On constate qu'en période de pointe du matin :

- 55 p. cent des usagers de la rue Notre-Dame en font l'utilisation pour des déplacements à l'intérieur même de la CUM;
- Près de 45 p. cent des déplacements prennent leur origine à l'extérieur de la CUM et se destinent à la CUM ou vice-versa (échanges CUM / Hors CUM);
- Les déplacements en transit sur l'île de Montréal et utilisant le nouvel axe routier, sont minimes (1 p. cent).

• **Indicateurs de performance**

Les indicateurs de performance sont des paramètres qui servent à mesurer les gains occasionnés par le projet, au profit des usagers. Ces indicateurs sont le temps de déplacement, la distance parcourue et la relation de la distance sur le temps, appelée « vitesse moyenne » de déplacement. Cette vitesse ne correspond donc pas à une vitesse physique observable mais à une moyenne calculée. La performance du lien routier a également été analysée en terme de véhicules-heures (véh.-h) et véhicules-kilomètres (véh.-km), afin d'obtenir un aperçu des gains cumulatifs pour l'ensemble des usagers. Par exemple, si le projet permettait à 1 000 usagers de réduire leur distance de déplacements de 0,5 km, un total de 500 véh.-km serait épargné.

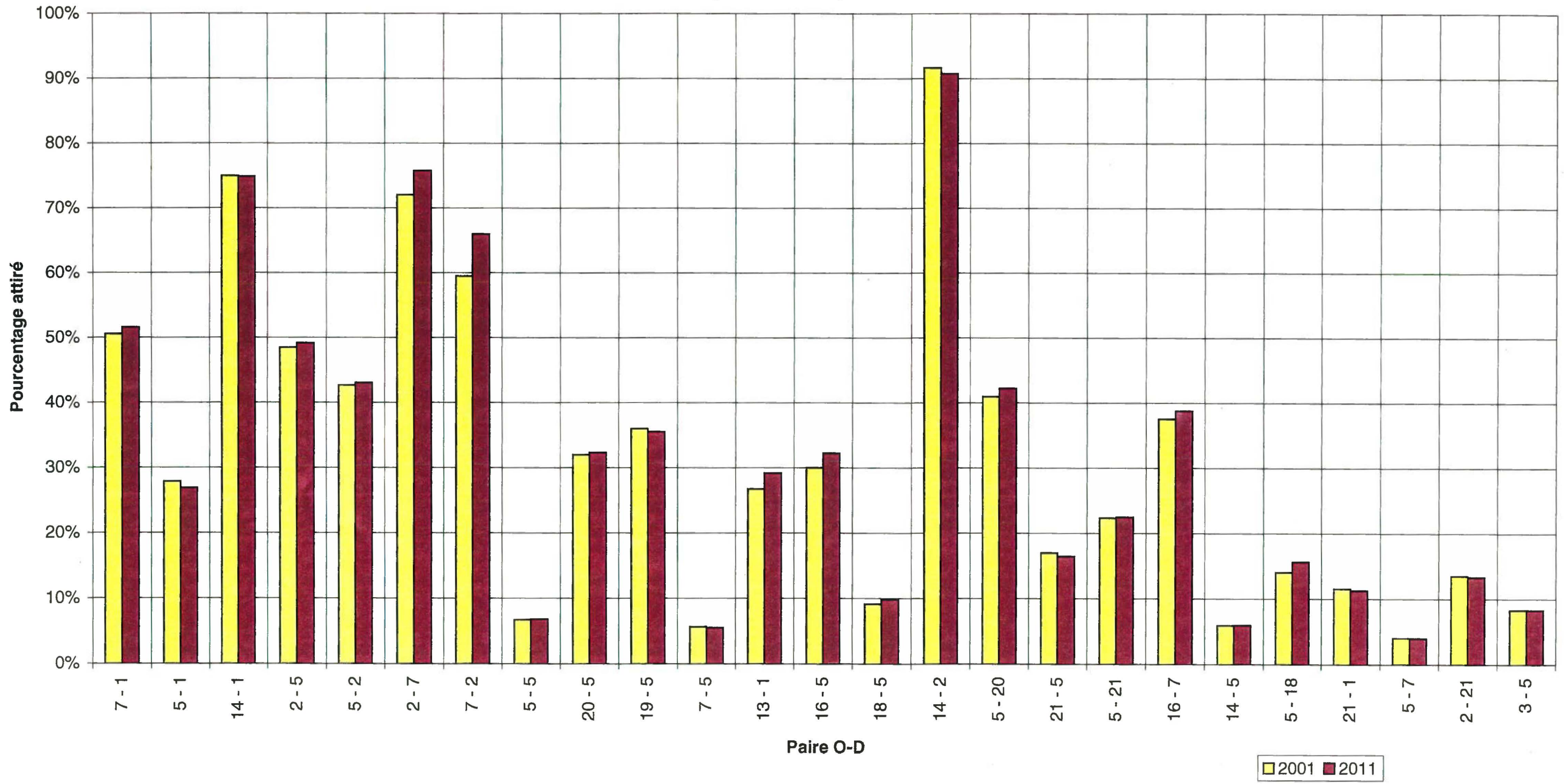
Le tableau 1.8 présente les résultats de l'analyse des indicateurs de performance aux horizons 2001 et 2011. Pour avoir une meilleure lecture des résultats, les gains obtenus pour les usagers de la nouvelle route ont été distingués de ceux obtenus pour les usagers de l'ensemble du réseau routier de la région de Montréal. En effet, comme la nouvelle route permet de libérer le reste du réseau routier d'un certain nombre de déplacements, l'ensemble des usagers du réseau routier profite également du projet.

Tableau 1.8 : *Résumé des différents indicateurs de performance*

	Simulations 2001		Simulations 2011	
	Statu quo	Scénario avec nouvelle route	Statu quo	Scénario avec nouvelle route
Usagers de Notre-Dame				
Demande des usagers de Notre-Dame	19 103	22 649	20 693	24 356
Véh.-h usagers Notre-Dame	15 393	18 774	19 205	23 042
Véh.-km usagers Notre-Dame	472 157	594 108	521 822	648 563
Temps moy. usagers Notre-Dame (min)	48,3	49,7	55,7	56,8
Dist. moy. usagers Notre-Dame (km)	24,7	26,2	25,2	26,6
Vitesse moy. usagers Notre-Dame (km/h)	30,7	31,6	27,2	28,2
Ensemble des usagers du réseau routier				
Nombre de déplacements	895 802		983 827	
Véh.-h ensemble des usagers	501 457	496 887	620 913	615 975
Véh.-km ensemble des usagers	16 471 784	16 451 741	18 184 698	18 183 706
Temps moy. ensemble des usagers (min)	33,6	33,3	37,9	37,6
Distance moy. ensemble des usagers (km)	18,4	18,4	18,5	18,5
Vitesse moy. ensemble des usagers (km/h)	32,8	33,1	29,3	29,5

Note : La vitesse moyenne des usagers correspond à la distance moyenne des usagers divisée par le temps moyen des usagers. Le temps moyen et la vitesse moyenne des usagers de la rue Notre-Dame sont basés sur l'ensemble du trajet des usagers. Les déplacements sur la rue Notre-Dame ne constituent donc qu'une portion de leur trajet.

Graphique 1.4
Proportion des déplacements des utilisateurs automobiles du projet sur les déplacements totaux (automobiles) par
paire O-D en période de pointe du matin
(21 secteurs)



De l'analyse des indicateurs de performance, il ressort un certain nombre de faits saillants ayant trait aux usagers de la route, au réseau dans son ensemble et aux principales paires O-D. Ces faits saillants peuvent être résumés en six énoncés.

- Les utilisateurs de la nouvelle route bénéficient d'un gain de « vitesse moyenne » (distance totale parcourue/temps total) de l'ordre de 1 km/h par rapport au *statu quo*. Ce gain, bien que faible en apparence, démontre une amélioration générale des conditions de circulation. En outre, la détérioration apparente du temps moyen de parcours et de la distance moyenne parcourue pour tous les usagers de la nouvelle rue Notre-Dame avec la nouvelle route résulte de l'apport des nouveaux usagers (24 356 contre 20 693 dans le *statu quo*), qui empruntent actuellement des parcours plus lents (temps) ou plus longs (distance) que les usagers actuels de la rue Notre-Dame. Chaque nouvel usager (nouvelle route) voit tout de même sa vitesse moyenne s'améliorer, ce qui permet de conclure que tous les usagers de la nouvelle route (usagers actuels et nouveaux usagers) voient en fait s'améliorer leurs conditions de déplacement (distance et temps).
- Pour l'ensemble du réseau routier, des réductions du nombre de véh.-h de l'ordre de 4 600 véh.-h en 2001 et 4 900 véh.-h en 2011 sont anticipées. De même, des réductions du nombre de véh.-km de l'ordre de 20 000 véh.-km en 2001 et 1 000 véh.-km en 2011 sont prévues.
- Alors que la vitesse moyenne des usagers de la nouvelle route est de l'ordre de 32 km/h en 2001, elle diminue à 28 km/h en 2011. Toutefois, on constate que la diminution s'effectue dans les mêmes proportions pour l'ensemble des usagers du réseau, ce qui signifie une congestion plus grande du réseau dans son ensemble, et non une mauvaise performance du projet.
- Les usagers se déplaçant entre le secteur 7 (CUM Est) et les secteurs 1 (Centre-Ville) et 2 (CUM Centre-Sud) bénéficient de gains de temps de 3 minutes (augmentation de vitesse de 2 km/h);
- Les usagers provenant du secteur 14 (l'Assomption) et se destinant également vers les secteurs 1 et 2 bénéficient de gains de temps de 4 à 6 minutes (augmentation de vitesse de 1 km/h);
- Les usagers provenant du secteur 5 (CUM Centre-Est) et se destinant vers le secteur 2 (CUM Centre-Sud) bénéficient d'une augmentation de vitesse de 3 km/h.

CONCLUSION

Bien que le projet ait un impact positif sur l'ensemble des usagers de la région de Montréal, ce sont les usagers des secteurs adjacents à la nouvelle route (CUM Centre-Est, CUM Est, CUM Centre-Ville et CUM Centre-Sud), qui l'utiliseront le plus fréquemment et qui en retireront les bénéfices les plus grands. Par ailleurs, peu de déplacements automobiles en transit sur l'île de Montréal utiliseront la nouvelle route.

1.4.4 Le camionnage

La rue Notre-Dame représente un axe stratégique de première importance pour le transport des marchandises par camions, que ce soit pour le port de Montréal ou pour les autres industries riveraines (ADM, Sucres Lantic, Cimenteries Miron, Héneault-Gosselin, Montank, Camco). Elle sert de voie d'accès vers les différentes entrées du port de Montréal ainsi que d'aire de manœuvre et de stationnement pour les camions effectuant des livraisons aux différentes industries. Dans certains cas, il arrive que les manœuvres de camions causent des problèmes de sécurité

aux usagers de la rue Notre-Dame. Enfin, la rue Notre-Dame est un important lien est-ouest de transit sur l'île de Montréal pour le camionnage.

Ces considérations doivent nécessairement être prises en compte lors de l'élaboration du concept afin de consolider la fonction économique primordiale du secteur, tout en favorisant la sécurité des usagers. Le concept devra donc intégrer les éléments suivants :

- L'amélioration de la desserte du port de Montréal, permettant de réduire le nombre de camions reliés à des activités portuaires qui utilisent présentement la rue Notre-Dame, au profit d'une plus grande utilisation de la voie interne du port ;
- L'amélioration de la desserte des industries riveraines permettant de réduire les risques en ce qui a trait à la sécurité des usagers.

• Port de Montréal

Actuellement, les camions peuvent accéder au port de Montréal via quatre entrées : la rue Bossuet, les rues Curatteau et De Boucherville, la rue Viau ainsi que le boulevard Pie-IX. À noter que l'entrée Pie-IX est étagée (viaduc) et permet le passage des camions en même temps que celui des convois ferroviaires, contrairement aux entrées Bossuet et Viau qui comportent des passages à niveau. Par ailleurs, l'entrée Pie-IX présente un problème de dégagement vertical pour certains types de camions malgré les améliorations récentes.

Pour améliorer la desserte du port de Montréal, la solution prévoit un nouvel accès étagé (viaduc) situé entre les rues Viau et Dickson. Ce nouvel embranchement permettra à un camion provenant du réseau autoroutier ou s'y dirigeant d'avoir un lien direct avec le port de Montréal sans devoir emprunter la rue Notre-Dame. L'accès proposé est situé légèrement à l'est de la rue Viau existante, ne comporte aucun passage à niveau (ce qui facilite les mouvements de camion) et donne un accès direct aux voies rapides, ce qui permet aux camions d'éviter la rue Notre-Dame.

La géométrie des accès existants reste la même (à noter que l'entrée Viau est la seule qui permette le passage de camions de gabarit hors norme). Toutefois, le nouvel accès au port permettra de réduire l'achalandage aux entrées existantes, et du même coup, le nombre de camions sur la rue Notre-Dame.

• Industries riveraines

Pour assurer la desserte des industries riveraines, la solution prévoit aux endroits requis des voies de service (deux voies par direction) intégrées en bordure des voies rapides.

Par ailleurs, la desserte de *Sucre Lantic* pose un problème particulier propre à cette industrie. La balance servant à mesurer le poids des camions vides puis chargés de sucre est localisée en bordure de la rue Notre-Dame (côté sud) et se doit d'être accessible à la fois de l'est et de l'ouest. D'un côté comme de l'autre, les camions effectuent des manœuvres mettant en péril la sécurité des usagers de la rue Notre-Dame, soit en faisant un virage à gauche, soit en occupant la zone zébrée au centre de la chaussée, en attendant de pouvoir accéder à la balance.

Une aire de manœuvre nord-sud localisée à l'extérieur de la rue en face de la rue Jeanne-d'Arc permettrait de corriger cette situation de façon satisfaisante pour tous.

CONCLUSION

Afin d'améliorer la desserte par camion des industries du secteur tout en réduisant le passage des véhicules lourds sur la rue Notre-Dame, la solution propose l'aménagement d'un nouvel accès reliant directement le port de Montréal aux voies rapides, l'aménagement de voies de service en bordure des voies rapides, de part et d'autre du boulevard Pie-IX, et l'aménagement d'une aire de manœuvre hors rue pour les camions de Sucre Lantic.

1.4.5 Le transport collectif

Présentement, l'offre en transport collectif se limite au réseau d'autobus local et à une ligne d'autobus express (autobus 410) sous la responsabilité de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM).

La solution proposée pour la modernisation de la rue Notre-Dame doit intégrer des mesures en faveur du transport collectif et être assez flexible pour s'adapter à l'évolution de l'offre et de la demande, dont notamment le projet de ligne express Montréal – Repentigny projeté par l'AMT.

La solution permet le maintien du service local actuel en plus d'offrir des possibilités de modifier les circuits existants lors de leurs raccordements à la rue Notre-Dame projetée. Par ailleurs, la réduction anticipée des débits de circulation sur les rues locales permet d'espérer une opportunité supplémentaire d'améliorer la desserte locale par autobus.

En ce qui a trait à la ligne express (ligne 410) et au projet de l'AMT, la solution propose l'implantation d'une voie réservée en rive (accotement élargi) dans chaque direction, là où la circulation est la plus intense, c'est-à-dire entre la rue Viau et l'avenue De Lorimier. Cette voie réservée permettra d'assurer :

- Une vitesse constante;
- Un meilleur confort pour les usagers puisque les autobus circuleront sur l'accotement (la surface de roulement d'un accotement est plus confortable car moins sollicitée que la chaussée principale, notamment là où on retrouve des taux de camions supérieurs à 15 p. cent);
- Une possibilité de transfert (embarquement / débarquement) avec les circuits du réseau local STCUM via les échangeurs (entrée/sortie de la voie réservée vers les voies de service). Le transfert via les échangeurs favorise la sécurité des usagers puisqu'il élimine des entrecroisements dangereux. Cependant, des délais aux feux de circulation pourraient survenir. Des mesures préférentielles comme des feux de préemption, des baies de refuge pour les arrêts, permettraient de corriger cette situation. Le concept doit tout de même tenter de réduire la quantité d'intersections à franchir malgré la mise en place de ces mesures.

CONCLUSION

Afin d'assurer un service de transport collectif de qualité permettant de concurrencer l'usage de l'automobile, la solution propose le maintien et la bonification du service de transport en commun local du secteur, la mise en place d'une voie réservée pour les autobus du circuit régional 410 entre la rue Viau et l'avenue De Lorimier et l'implantation de mesures préférentielles pour autobus aux carrefours/échangeurs munis de feux de circulation.

1.4.6 Les déplacements piétonniers

Pour se rendre d'un côté à l'autre de la rue Notre-Dame, les piétons et les cyclistes doivent traverser l'équivalent de cinq voies de circulation sans refuge au centre, soit quatre voies (deux par direction) séparées par un marquage au sol (bande zébrée). Comme la rue Notre-Dame accueille de 55 000 à 90 000 véhicules par jour (dont 10 000 à 14 000 camions), ceci entraîne des problèmes de sécurité. De façon plus particulière, il faut souligner les problèmes suivants :

- Selon la norme du ministère des Transports du Québec, on considère que le piéton moyen marche à une vitesse d'environ 1 mètre par seconde (m/s). Pour traverser, de façon sécuritaire, la rue Notre-Dame qui mesure

environ 20 mètres de largeur, 20 secondes sont ainsi nécessaires. Dans le cas du carrefour Pie-IX, par exemple, le piéton dispose de 29 secondes, dont seulement les 14 premières sont complètement protégées, c'est-à-dire qu'elles empêchent tout conflit avec les véhicules provenant de la rue Pie-IX. Or, le nombre important de véhicules à cette intersection, en particulier du nord vers l'ouest, complique la traversée des piétons du point de vue de la sécurité;

- Bien que la vitesse maximale affichée sur la rue Notre-Dame soit de 70 km/h, la vitesse moyenne observée en dehors des heures de pointe dépasse souvent 100 km/h;
- La rue Notre-Dame est l'une des artères qui accueillent le plus de camions à Montréal. Or, compte tenu des vitesses observées, le risque qu'un camion ne puisse s'arrêter à temps à un feu de circulation s'en trouve donc augmenté (le poids du camion fait en sorte que la distance de freinage requise est plus longue que celle d'une automobile);
- Le parc Bellerive n'est accessible aux piétons que par l'intersection Iberville/Frontenac (7 voies de circulation), qui est située à 100 mètres à l'est du parc, et par un feu situé face aux chutes à neige Fullum (7 voies de circulation), par lesquelles transitent près de 85 000 véhicules;
- Le parc Morgan/Champêtre n'est accessible aux piétons que par l'intersection Létourneux, située à 100 mètres à l'ouest du parc et par laquelle transitent près de 65 000 véhicules (l'intersection Létourneux n'est reliée au quartier par un trottoir que par l'intersection Pie-IX, située 200 mètres plus à l'ouest).

Dans ce contexte, la solution propose de limiter à trois voies (environ 12 mètres) la distance de traversée de la chaussée à une intersection avec feux lorsqu'il y a absence d'une aire de refuge au centre de la chaussée. Au-delà de trois voies, la solution comporte un refuge confortable et sécuritaire. Les intersections de rues locales comprendront des mesures pour améliorer la visibilité des piétons et des cyclistes et pour réduire la vitesse des véhicules.

De plus, la solution prévoit des liens piétonniers directs et sécuritaires pour accéder aux parcs Morgan/Champêtre et Bellerive. Par « direct et sécuritaire », on entend un lien qui relie le parc au quartier en ligne droite (donc par le chemin le plus court) et qui permet aux piétons et aux cyclistes d'y accéder sans croiser de véhicules.

CONCLUSION

La solution propose des moyens d'améliorer la sécurité des piétons, d'une part, en prévoyant des mesures pour faciliter la traversée de la chaussée, comme l'aménagement de refuges aux carrefours critiques, et d'autre part, en créant des liens directs entre les quartiers et les parcs Bellerive et Morgan/Champêtre.

1.4.7 Les déplacements à vélo

La piste cyclable existante au nord de la rue Notre-Dame est intégrée au parc linéaire, de la rue Sainte-Catherine (à l'est) jusqu'à la rue Fullum (à l'ouest), et ce faisant, traverse les rues Sainte-Catherine, Viau, St-Clément, Pie-IX, Jeanne-d'Arc, D'Orléans, Davidson, Alphonse-D.-Roy, Frontenac et Iberville. La traverse des intersections ne peut être considérée complètement sécuritaire compte tenu des débits assez importants et des feux de circulation sans phase spécifiquement adaptés aux cyclistes (i.e. un temps de vert dédié uniquement à la traverse des cyclistes).

La solution propose la création d'une nouvelle piste cyclable de 4 mètres de largeur conforme aux normes en vigueur et intégrée à la « Route verte » (circuit cyclable national).

La solution compte un moins grand nombre d'intersections entre la piste cyclable et les rues locales, soit uniquement aux rues: Viau (circulation locale seulement), Pie-IX, Bourbonnière, Frontenac, Iberville et quelques rues à plus faible débit.

La nouvelle géométrie avec voies de service (secteur du boulevard Pie-IX) peut permettre de mettre en place des phases pour cyclistes aux feux de circulation sans pénaliser les mouvements principaux de véhicules.

Afin d'assurer aux piétons et cyclistes une traversée sécuritaire du nord au sud de la rue Notre-Dame, la solution propose un encaissement dans le sol des voies rapides avec des viaducs aux rues importantes.

Par ailleurs, rappelons que la solution permet aux cyclistes d'accéder aux parcs Champêtre et Morgan sans croiser de véhicules.

CONCLUSION

La solution comporte de nombreux avantages pour les cyclistes puisqu'elle propose la mise en place d'une nouvelle piste cyclable intégrée à la « Route verte », une géométrie assurant une sécurité optimale et de moins nombreux conflits avec les véhicules.

1.4.8 Les véhicules d'urgence

Afin d'assurer la sécurité publique, un corridor comme celui qui est proposé doit offrir aux véhicules d'urgence (pompiers, ambulances, police) un accès sûr et sécuritaire non seulement à la rue Notre-Dame, mais également aux secteurs avoisinants situés en bordure nord et sud du corridor.

Comme le corridor de la rue Notre-Dame comporte un terre-plein central (infranchissable), il faut que certaines rues permettent la traverse nord-sud. Les rues Honoré-Beaugrand, l'Assomption, Viau, Pie-IX, Nicolet, Iberville, Frontenac et Papineau seront utilisées à cette fin. La distance entre ces rues varie de 680 à 2295 mètres, ce qui est conforme aux normes du ministère des Transports pour des voies rapides en milieu urbain. Un seul cas fait exception, soit le tronçon « l'Assomption / Autoroute 25 » où la distance entre les intersections est supérieure à la norme (2620 mètres). Des virages en U sont prévus dans le terre-plein central pour remédier à cette situation.

Une attention particulière est apportée à la desserte du port de Montréal par les casernes du service des incendies, soit celle située au coin des rues Ste-Catherine et Davidson et celle située au coin des rues Hochelaga et Ville-Marie.

CONCLUSION

Pour des raisons de sécurité publique, la solution assure une desserte sécuritaire du corridor et des secteurs avoisinants par les véhicules d'urgence.

1.5 SOLUTIONS DE RECHANGE

Depuis plus de trente ans, différents corridors ont été envisagés pour remédier à l'ensemble des problèmes (voir section 1.2). Par exemple, l'axe de la rue de Rouen et celui de la rue Ontario (entre l'autoroute 25 et l'avenue De Lorimier) ont été étudiés, mais ces options ont soulevé de nombreuses protestations au sein de différents groupes. En termes de corridor, seule la rue Notre-Dame (emprise du MTQ) permet actuellement d'évaluer et d'élaborer une solution aux problèmes identifiés et d'apporter les bénéfices escomptés (voir section 1.4).

Par ailleurs, trois solutions alternatives ont été développées avec des partenaires, soit l'utilisation de la voie interne du port de Montréal, le recours au transport en commun et la mise en place d'un tunnel. Toutefois, comme le démontrent les sections suivantes, ces solutions ne comportaient pas de bénéfices suffisants pour être retenues.

1.5.1 La voie de desserte du port de Montréal

L'utilisation de la voie de circulation interne du port de Montréal comme voie de service de la rue Notre-Dame (notamment pour le camionnage), a été étudiée⁹ en 1991. Toutefois, pour des raisons de sécurité publique et de sécurité routière à l'intérieur des limites du port de Montréal, le MTQ et l'Administration portuaire de Montréal ont dû mettre cette option de côté.

La voie de circulation interne du port intercepte les voies ferrées à six endroits différents, ce qui constitue une contrainte importante d'aménagement. En effet, l'aménagement d'un passage à niveau à chaque croisement entraînerait de sérieux problèmes d'exploitation du réseau routier et du réseau ferroviaire (l'un ou l'autre ou même les deux, dépendamment de l'aménagement) et des problèmes de sécurité publique (risques de collision, temps et difficulté d'intervention accrue). Différents scénarios ont été examinés :

- Si l'aménagement choisi favorise la circulation des véhicules, on nuit considérablement à l'exploitation du port. Il faudrait alors prévoir des espaces de stationnement permettant d'accueillir des convois de 30 à 90 wagons (ce qui représente une longueur de 40 à 140 m). Or, la présence des six accès élimine l'espace nécessaire pour aménager ces espaces de stationnement ferroviaire.
- À l'inverse, si l'aménagement choisi favorise la circulation ferroviaire, les retards causés aux véhicules auraient une répercussion importante sur l'exploitation des commerces et des industries. Par ailleurs, cette situation serait également inacceptable du point de vue de la sécurité publique (accès bloqués en cas d'urgence).
- Du point de vue de la circulation, la meilleure alternative consisterait à aménager un accès dénivelé à chaque endroit, soit en viaduc, soit en tunnel. Ce scénario est peu attrayant parce que, d'une part, il réduirait la capacité des installations portuaires, et d'autre part, le coût en serait si élevé, qu'il annulerait tous les bénéfices que l'on pourrait en retirer du point de vue circulation.
- La réduction du nombre de passages à niveau a également été considérée, mais ce scénario n'a pas été retenu car il nuirait aux activités du port.

Enfin, dans tous les cas, une signalisation complexe devrait être mise en place pour assurer la sécurité des usagers.

Par ailleurs, l'aménagement d'une voie de service dans le port de Montréal aurait un impact important sur l'exploitation et le développement du port qui doit constamment maximiser l'utilisation de ses espaces. La route actuelle représente déjà un compromis entre l'espace minimum permettant la circulation des camions et l'opération des terminaux. Toute modification à cette route visant à la transformer en voie de service publique entraînerait inévitablement une entrave aux opérations de manutention, ce que l'Administration portuaire doit éviter.

De plus, il ne faut pas oublier que des contrôles de sécurité doivent être mis en place aux accès du port, notamment pour la protection contre le vol de marchandises, le trafic de produits illégaux et la contrebande. Or, ce genre

⁹ Étude d'opportunité d'une voie de service au sud du boulevard Ville-Marie, tronçon De Lorimier à Viau, Beauchemin-Beaton-Lapointe inc., Janvier 1991.

d'opération serait évidemment impossible à réaliser étant donné les débits anticipés sur une voie de service publique, d'où un impact défavorable sur les activités du port.

L'utilisation des espaces du port pour aménager une voie de service à la rue Notre-Dame imposerait donc des contraintes importantes sur les activités du port et son potentiel de développement.

Par ailleurs, cette option ajouterait une barrière supplémentaire entre le fleuve et la ville, compliquant ainsi toute ouverture même visuelle vers le fleuve, ce qui est contraire aux objectifs d'aménagement du territoire pour le secteur.

CONCLUSION

L'aménagement d'une voie de service de la rue Notre-Dame à même la voie de desserte interne du port de Montréal n'est pas une solution acceptable parce qu'elle réduirait les espaces réservés aux activités du port, mettrait en péril son développement futur et poserait différents problèmes de sécurité publique.

De plus, cette option constitue une barrière supplémentaire entre la ville et le fleuve, ce qui est contraire aux objectifs recherchés en matière d'aménagement du territoire.

1.5.2 Le transport collectif

En 1999, l'AMT a fait réaliser des études pour évaluer l'opportunité et la faisabilité d'améliorer les services de transport en commun dans l'axe de transport compris entre Repentigny et le centre-ville de Montréal. Deux études ont été réalisées :

- une étude d'achalandage et prévision de la demande dans le corridor Rive-Nord Est / CUM. Cette étude a été réalisée par la STCUM pour le compte de l'AMT;
- une étude d'opportunité et de faisabilité de mesures préférentielles pour autobus dans le corridor Rive-Nord Est / CUM. Cette étude a été réalisée par la firme AGRA Québec Ltée pour le compte de l'AMT.

L'étude de faisabilité a examiné plusieurs scénarios d'aménagement, notamment sur la rue Notre-Dame, et identifie les mesures offrant les meilleurs potentiels en termes de gains de temps aux services de transport en commun dans l'axe de transport considéré, ainsi qu'une estimation préliminaire des coûts d'aménagement.

L'étude d'achalandage et de prévision de la demande évalue le potentiel d'achalandage des divers scénarios à l'étude, ainsi que le potentiel de transfert modal, les gains de temps pour la clientèle actuelle du transport collectif et une estimation préliminaire des coûts d'exploitation.

Les résultats de ces études ont été présentés en janvier 2000 aux principaux partenaires concernés (Villes, AOT, MTQ). Les rapports d'étude ont également été déposés en mars 2000 à la Direction territoriale de Montréal du ministère des Transports de Québec qui examine les projets de l'AMT sur l'île de Montréal pour des fins d'approbation budgétaire dans le cadre du programme d'aide aux immobilisations.

Ces rapports et consultations ont conduit à des recommandations quant aux projets d'immobilisations à réaliser supportant la stratégie d'intervention pour l'amélioration du transport en commun entre Repentigny et le centre-ville de Montréal. Les projets ont été inscrits au *plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal* du MTQ et au *Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2001-2002-2003* de l'AMT. Les principales mesures projetées sont :

- l'aménagement d'une voie réservée entre l'autoroute 25 et la rue Papineau s'inscrivant dans le cadre du projet de la modernisation de la rue Notre-Dame;
- l'aménagement d'une voie réservée en site propre pour autobus dans une emprise ferroviaire du CN (antenne Longue-Pointe) entre la 64^e avenue et l'autoroute 25;
- l'implantation d'une voie réservée en direction est sur le pont Le Gardeur, de même que des mesures préférentielles et une voie réservée à l'approche est du pont et à l'intersection à Notre-Dame-des-Champs dans la ville de Repentigny.

Au centre-ville de Montréal, les autobus des services express utiliseront la voie réservée actuelle René-Lévesque déjà en place.

Cependant, ce scénario ne peut régler les problèmes de sécurité routière, de circulation des camions ou de revitalisation du secteur (section 1.2). Seul le projet de modernisation de la rue Notre-Dame répond à ces impératifs tout en proposant l'amélioration du transport en commun, en permettant la mise en place d'un service d'autobus express entre la rue Viau et l'avenue De Lorimier (voir section 1.4.5).

CONCLUSION

L'amélioration du service de transport en commun, même par la mise en place d'un système élaboré, ne peut à elle seule solutionner les problèmes de sécurité, de circulation et d'aménagement du territoire qui constituent les enjeux principaux du corridor Notre-Dame. Seul le projet de modernisation de la rue Notre-Dame répond à ces impératifs, tout en améliorant le service de transport collectif local et régional.

1.5.3 L'option « tunnel »

À quelques reprises, l'option de construire un tunnel dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve entre la rue Frontenac et la rue Dickson a été soulevée. Toutefois, cette option n'a pas été retenue, compte tenu des coûts de construction et de gestion d'un tunnel, de la problématique du transport des matières dangereuses et de la problématique associée à l'amélioration du cadre de vie du secteur de la rue Notre-Dame largement plus complexe que l'enfouissement de la circulation (revitalisation de la rue Sainte-Catherine, visibilité du quartier et désenclavement, équipement récréatif et touristique) et les problèmes de desserte routière.

1.5.4 Un boulevard à 6 voies

Un boulevard en surface peut prendre de multiples formes. À une extrémité de l'échelle, on retrouve le boulevard offrant la plus grande capacité, le « boulevard à accès limités » (sans entrées privées ni stationnement), comme, par exemple, le tronçon de la rue Notre-Dame dans le secteur Sainte-Marie. L'autre forme, plus favorable à la circulation locale, est un « boulevard avec accès libres » (édifices ayant façade sur rue, stationnement en rives et arrêts d'autobus).

Avec ou sans accès, un boulevard à fort débit de circulation et comportant plus de 15 p. cent de véhicules lourds demeure un obstacle à la fois fonctionnel, psychologique et visuel.

- **Obstacle fonctionnel :**

Les forts débits (piétons, cyclistes, véhicules) aux intersections laissent peu de marge de manœuvre pour accorder des temps qui répondent aux attentes des divers usagers. Le temps de « vert » au carrefour doit être partagé entre les différentes directions et mouvements de virage ainsi qu'avec les piétons et les cyclistes. Les besoins des différents usagers ne permettent pas à l'intersection d'avoir une capacité qui la rendrait fonctionnelle. Une demande supérieure à la capacité de la route accroît les effets de débordements routiers dans le réseau local si des rues le permettent; sinon cela accroît les files d'attente, ce qui entraîne des effets sur le bruit et la qualité de l'air.

- **Obstacle psychologique :**

La conjonction de forts débits de circulation et notamment de véhicules lourds, de temps d'attente trop longs et d'un grand nombre de voies de circulation à traverser constitue un effet dissuasif pour les usagers vulnérables (cyclistes, piétons, gens à mobilité réduite, enfants, personnes avec poussette).

- **Obstacle visuel :**

La forte densité de circulation jumelée à un pourcentage élevé de véhicules lourds constituent une barrière visuelle constante de 4,15 mètres de haut (un être humain mesure en moyenne moins de 2 mètres).

Sur la base des considérations résumées ci-après, seuls les carrefours dénivelés (étagés) permettent de répondre aux besoins des deux fonctions, l'accessibilité et la mobilité. Ce type d'aménagement peut accommoder les débits prévus à l'ouverture du projet et répondre aux objectifs d'amélioration de la circulation, de sécurité routière pour les piétons et cyclistes, de desserte industrielle ainsi qu'aux objectifs d'amélioration de l'environnement et de la qualité de vie, notamment en termes de bruit, de qualité de l'air, d'accès aux espaces verts, et de consolidation et d'agrandissement de ces espaces.

• **Un boulevard en surface à 6 voies à accès limités (sans stationnement ni entrées privées) à vocation régionale ou nationale**

Un boulevard en surface à 6 voies à accès limités ne permet pas le développement immobilier en rives (immeubles, résidences ou autres), ni d'arrêts d'autobus, ni de stationnement, afin de limiter les conflits entre les véhicules (arrêts, entrées ou sorties) qui limiteraient la capacité. Ce type d'aménagement est mis en place lorsque la route possède une vocation régionale ou nationale desservant un pourcentage de trafic local mais une part plus grande de transit.

Un boulevard à accès limités comporte également des intersections. Ces intersections sont cependant limitées aux seules artères afin d'en minimiser le nombre.

La rue Notre-Dame actuelle, dans le secteur compris entre l'avenue De Lorimier et la rue Iberville, est un exemple de boulevard à accès limités.

De façon générale, l'aménagement de la rue Notre-Dame en surface avec 6 voies de circulation, sans accès libres, sans stationnement ni arrêts d'autobus, avec des carrefours plans avec feux de circulation et une seule voie de virage à gauche aux carrefours (une par direction) ne présente pas une capacité suffisante pour répondre à la demande véhiculaire actuelle et future et ne bonifie d'aucune façon la situation actuelle. Un tel concept implique l'aménagement d'intersections avec un minimum de 8 voies de circulation, soit 6 voies plus une voie de virage à gauche pour chaque direction, et l'allongement des files d'attente de véhicules en période de pointe. Un tel aménagement ne répond pas aux attentes des partenaires du milieu en terme de sécurité des usagers vulnérables et de qualité de l'environnement.

Les variantes d'aménagement avec doubles baies de virage à gauche n'ont pas été retenues. Ce type d'aménagement améliore légèrement la capacité aux carrefours, mais ne devrait pas être mis en place dans le cadre de nouvelles infrastructures comportant des usagers vulnérables. En effet, les conducteurs qui tournent à gauche en double file peuvent constater plus difficilement la présence de piétons. Finalement, l'aménagement de carrefours avec doubles baies de virage à gauche implique un élargissement de la rue, ce qui a un impact majeur sur le temps de traversée des piétons et augmente les possibilités de conflit avec les véhicules automobiles. Ce type de carrefour ne permet donc pas d'aménager une traverse piétonnière qui répond aux besoins de sécurité et de confort des usagers.

Malgré la présence de doubles baies de virage à gauche et d'une baie de virage à droite pour dégager le plus de capacité possible, les analyses montrent que l'intersection des rues Iberville et Frontenac demeurerait sursaturée dès l'ouverture. Une telle situation se résume en un plus grand nombre de véhicules qui se présentent que de véhicules qui peuvent passer à l'intersection, même dans des conditions de gestion optimale des feux, donc un accroissement des files d'attente et des retards.

La desserte des industries situées au sud de la rue Notre-Dame actuelle est dangereuse dans un contexte de boulevard en surface sans voies de service. Toutes les manœuvres de camions se feraient dans les voies de circulation tel qu'observé actuellement, avec un risque inacceptable pour la sécurité des usagers (de nombreux accidents, souvent mortels, y ont été associés par le passé). Un boulevard à 6 voies implique donc la présence de 2 voies de service, donc de 8 voies de circulation dans certains secteurs (Hochelaga-Maisonneuve), voire de 10 voies de circulation (sans compter les baies de virage) pour permettre l'implantation de voies réservées aux autobus (une voie par sens). Une desserte efficace des industries riveraines passe obligatoirement par l'aménagement de voies de service reliées entre elles du nord au sud par des viaducs stratégiquement positionnés au-dessus des voies principales en dépression.

Pour répondre aux attentes de l'AMT, un boulevard à 6 voies ne peut accueillir une voie réservée dans chacune des directions que par l'aménagement de voies supplémentaires (une par direction). Ainsi l'aménagement complet, sur la base d'un boulevard à 6 voies à accès limités, peut comporter jusqu'à 12 voies de largeur aux intersections (six voies : deux voies de virage à gauche, deux voies de virage à droite et deux voies réservées aux autobus) auxquelles s'ajoutent sur certains tronçons une voie de service comportant deux autres voies. Ces aménagements ne pourraient en outre satisfaire la demande routière actuelle et anticipée, ni apporter d'amélioration sur le plan de la qualité de vie et de l'environnement, ni sur le plan de la sécurité routière et de la sécurité publique, par rapport au *statu quo*.

À titre d'exemple, la rue Notre-Dame actuelle comporte 7 voies de circulation entre l'avenue De Lorimier et la rue Iberville, et supporte une circulation moyenne de 86 900 véhicules par jour (16 p. cent de camions). Un concept de boulevard à 6 voies exige donc de réduire la capacité brute du boulevard pour au moins une direction et de maintenir le *statu quo* pour l'autre direction (direction ouest la plus près des habitations). Ce concept implique qu'une part des automobiles qui empruntent le tronçon déjà congestionné en direction ouest devra se redistribuer dans le quartier, compte tenu de la baisse de capacité. Ce concept implique également que la croissance de la demande routière associée à la croissance des déplacements automobiles anticipés dans la région de Montréal (voir la section 1.4.1 au paragraphe « Débits projetés sur le nouvel axe routier en 2001 et 2011 ») et que la demande résultant de l'élargissement de 4 à 6 voies de la rue Notre-Dame plus à l'est (tronçon entre la rue Frontenac et l'A-25) devront également se redistribuer dans le réseau routier local, compte tenu de la congestion déjà observée avec les débits actuels.

En somme, un concept de boulevard à 6 voies à accès limités dans le secteur Sainte-Marie peut donc avoir pour effet d'augmenter les débordements de circulation sur certaines rues locales à court et long terme, et de maintenir à court terme le *statu quo* (situation actuelle) sur le plan environnemental (bruit routier, concentration des matières en suspension et des polluants atmosphériques à proximité des habitations, accessibilité réduite au parc Bellerive, absence d'augmentation de la superficie des parcs) et sur le plan de la sécurité publique (transport des matières dangereuses en surface, difficulté de traversée pour les piétons et les cyclistes, notamment pour les personnes à mobilité réduite). Le maintien du *statu quo* signifie également une dégradation des conditions environnementales ainsi que de sécurité publique et routière à long terme dans ce secteur.

• **Un boulevard à 6 voies avec accès libres et stationnement en rives, à vocation locale**

Un boulevard à 6 voies avec accès libres comporte des stationnements, du développement immobilier en rive (immeubles résidentiels, commerciaux ou autres), des arrêts d'autobus, des mouvements de véhicules (arrêts, entrées ou sorties d'entrées privées) qui limitent la capacité. Ce type d'aménagement est mis en place pour desservir un trafic restreint sur de courtes distances. Lorsque utilisé avec de forts débits ou à des fins de transit, cette géométrie peut poser des problèmes et augmenter les risques-associés à la sécurité routière. En effet, les problèmes de sécurité routière augmentent avec la multiplication des types d'usagers de la route qui partagent le même espace (circulation locale, transit, piétons, cyclistes) et simultanément avec la nature des mouvements permis (virages à gauche et droite, entrées et sorties d'entrées privées, véhicules qui reculent pour se stationner en file, véhicules de livraison stationnés en double).

Généralement, un boulevard avec accès libres comporte également des intersections avec toutes les rues locales. Ces intersections ne sont pas systématiquement munies de feux de circulation si elles sont trop rapprochées.

De façon générale, l'aménagement de la rue Notre-Dame en surface avec 6 voies de circulation, avec accès libres, stationnement en rives et arrêts d'autobus, des intersections avec les rues locales avec et sans feux de circulation, ainsi qu'avec une seule voie de virage à gauche ne présente pas une capacité suffisante pour accommoder les débits de circulation actuels. Un tel aménagement implique au contraire une réduction de la capacité actuelle de la rue Notre-Dame sur l'ensemble du tronçon à l'étude, et a donc pour effet d'augmenter immédiatement les débordements de circulation sur les rues locales essentiellement résidentielles, lesquels débordements empireront à long terme. Un tel concept implique par conséquent une dégradation de la situation actuelle sur le plan environnemental (bruit routier, concentration des matières en suspension et des polluants atmosphériques à proximité des habitations, accessibilité réduite aux parcs Bellerive et Champêtre, absence d'augmentation de la superficie des parcs) et sur le plan de la sécurité publique (transport des matières dangereuses en surface, difficulté de traversée pour les piétons et les cyclistes notamment pour les personnes à mobilité réduite). Il faut rappeler que le *statu quo* a déjà été jugé inacceptable par un nombre significatif d'intervenants.

Le boulevard Saint-Joseph à Montréal est un exemple de boulevard à 6 voies avec accès libres et intersections avec les rues locales. Ce boulevard accueille environ 20 000 véhicules par jour moyen (comptage, Ville de Montréal, enquête O-D, automne 1998) contre 86 900 par jour moyen sur la rue Notre-Dame près de la rue Iberville et 63 025 véhicules par jour près de la rue Bourbonnière.

1.5.5 Le *statu quo*

Le *statu quo* (rue Notre-Dame actuelle) n'a pas été retenu pour trois raisons.

D'une part, les problèmes recensés dans le corridor de la rue Notre-Dame sont nombreux et justifient une intervention. On observe ainsi des problèmes de circulation routière (manque de fluidité, congestion, problèmes de sécurité, débordement de la circulation sur le réseau local dont du camionnage en transit, géométrie des accès inadaptée aux besoins des camions), des problèmes vécus par les piétons et les cyclistes (traversées d'intersections avec des débits importants et traversées très espacées, désuétude de certaines sections de la piste cyclable et insécurité des usagers, accessibilité difficile au parc Champêtre et au parc Bellerive), des délais significatifs pour les autobus, ainsi que des problèmes associés à l'environnement (climat sonore) et à la qualité de vie (problèmes d'aménagement et de mise en valeur du potentiel du corridor).

D'autre part, le *statu quo* a également été rejeté par un ensemble de partenaires, dont le Collectif en aménagement urbain. Suite à des audiences publiques indépendantes tenues par le Collectif en aménagement urbain, les 4, 5 et 6 mai 2000, les commissaires concluaient par deux éléments de consensus dans le milieu, dont :

« Un *statu quo* inacceptable

Les audiences populaires de 1983, tenues dans le quartier par le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve sur le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame, ont réussi à contrer le projet de l'époque du ministère des Transports du Québec de construire une autoroute sur l'emprise de la rue Notre-Dame. Cependant, la mobilisation du milieu en ce début des années quatre-vingt contre ce projet d'autoroute n'a pas pour autant empêché que la rue Notre-Dame soit aujourd'hui quotidiennement empruntée comme une voie d'accès rapide entre l'Est de Montréal et le Centre-Ville. Et c'est cet usage quotidien, autant par les automobiles aux heures de pointe que par les camions de toutes dimensions avec son lot de congestion chronique, qui rend la situation actuelle inacceptable pour tous et particulièrement pour les résidents du quartier.¹⁰»

Finalement, la rue Notre-Dame, telle que nous la connaissons maintenant, sera incapable de supporter les débits de circulation anticipés entre les années 2001 et 2011, sans provoquer un important débordement de trafic sur le réseau

local adjacent. Cette situation est inacceptable à la fois pour la population des secteurs qui subiront l'effet du débordement de la circulation et également pour les usagers de la route qui subiront des retards importants.

1.6 AMÉNAGEMENTS ET PROJETS CONNEXES

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame traverse deux quartiers (Centre-Sud et Hochelaga-Maisonneuve) désignés pour l'application du programme de revitalisation des vieux-quartiers (PRVQ) de la Société d'habitation du Québec. Le PRVQ vise à appuyer les villes-centres dans leur effort pour réhabiliter leurs anciens quartiers, plus spécifiquement au moyen d'interventions en rénovation résidentielle. Ces deux quartiers sont également visés par le plan d'intervention établi selon l'entente cadre entre le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal.

Dans la zone d'étude, en plus du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, plusieurs projets sont envisagés, feront l'objet d'une étude ou ont été annoncés par des partenaires en vue de revitaliser le secteur. Ces projets sont :

- Musée de la Société des Alcools du Québec près du site de la prison du Pied-du-Courant ;
- Lien cyclable entre le parc Bellerive et le Vieux-Port de Montréal ;
- Belvédère d'observation et d'interprétation des activités portuaires au parc Champêtre ;
- Regroupement d'activités administratives liées aux activités portuaires (terrain du port de Montréal face à la rue Viau au sud de la rue Notre-Dame) ;
- Développement d'un terrain vacant au coin des rues Hochelaga et l'Assomption, propriété de la CADEV (Quadrant sud-ouest) ;
- Réaménagement du boulevard Pie-IX (plan particulier d'urbanisme – PPU de la Ville de Montréal) ;
- Réaménagement de l'avenue Morgan (plan particulier d'urbanisme de la Ville de Montréal) ;
- Développement d'un pôle récréo-touristique dans le secteur de la Promenade Bellerive (Projet Croissant de l'Est).

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame apportera lui aussi une contribution à la revitalisation du secteur. En effet, comme les axes parallèles seront moins sollicités par la circulation, il sera possible d'envisager de nouvelles avenues (embellissement des rues, plantations, voies réservées pour autobus, stationnement en tout temps) plus orientées vers des objectifs de développement durable et de qualité de vie.

Par ailleurs, comme le démontre le contenu du « *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal* », le ministère des Transports du Québec entend réaliser, au cours des prochaines années, plusieurs interventions majeures sur le réseau autoroutier de la région. À ce titre, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame constitue une pièce maîtresse.

¹⁰ Rapport final de la consultation publique sur le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame, Partie III : Recommandations des commissaires : « La qualité de vie un choix incontournable ». Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve. Juin 2000.