162 PR3.3
Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal
Montréal 6211-06-057

Québec
Ministère des Transports

MODE… DE LA RUE NOTRE-DAME

Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement

Chapitre 3: Description du projet

Version finale

Août 2001

Québec
Ministère des Transports

MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement

Chapitre 3: Description du projet

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

En collaboration avec : DESSAU SOPRIN · ROCHE DELUC · ROCHE

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 2-550-37966-7 (chapitre 3)

Photo de la page couverture : Pierre Lahoud

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières i

Liste des tableaux ii

Liste des figures ii

3. Introduction 3

3.1 Présentation du promoteur du projet 3

3.2 Composantes du projet 5

3.3 Description des travaux 6

3.3.1 Corridor routier modernisé 6

3.3.1.1 Système de gestion de la circulation 6

3.3.1.2 Transport en commun 6

3.3.1.3 Accès au port de Montréal 6

3.3.1.4 Piétons et cyclistes 6

3.3.1.5 Réseau de camionnage 6

3.3.2 Corridor vert récréotouristique 6

3.3.2.1 Piste cyclable (Route verte) 6

3.3.2.2 Parcs et lieux publics 6

3.3.2.3 Aménagement propices à la faune avienne 6

3.3.2.4 Signalisation et information touristique 6

3.3.3 Corridor patrimonial et historique 6

3.3.3.1 Station de pompage Craig 6

3.3.3.2 Pied-du-Courant 6

3.3.3.3 Caserne Létourneux 6

3.3.3.4 Centre de soins prolongés de Montréal 6

3.3.3.5 Tonnellerie 6

3.3.3.6 Portique administratif Vickers 6

3.3.3.7 Chemin du Roy 6

3.3.3.8 Évocations historiques et patrimoniales 6

3.3.4 Corridor offrant des panoramas sur Montréal et le fleuve 6

3.3.5 Intégration des objectifs du développement durable 6

3.3.5.1 Intégrité de l'environnement 6

3.3.5.2 Amélioration de l'équité sociale 6

3.3.5.3 Amélioration de l'efficacité économique 6

3.3.6 Intégration des attentes des partenaires 6

3.3.7 Interventions connexes 6

3.4. Phases et durée des travaux 6

3.5. Description du chantier 6

3.6 Programme de mise en œuvre 6

3.6.1 Ville de Montréal 6

3.6.2 Agence métropolitaine de Transport 6

3.6.3 Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal 6

3.6.4 Société des alcools du Québec 6

3.6.5 Administration portuaire de Montréal 6

3.6.6 Ministère de la Défense nationale 6

3.7 Acquisitions et terrains excédentaires 6

3.8 Coûts 6

Annexes

Annexe 3.1 Plans d'avant-projet préliminaire

Annexe 3.2 Coupes transversales

Annexe 3.3 Simulations visuelles

Annexe 3.4 Mouvements de circulation et traverses piétonnières

Annexe 3.5 Mesures en faveur du transport en commun

Annexe 3.6 Entrée au port de Montréal et patron de circulation actuel et proposé

Annexe 3.7 Plans des lots affectés par une acquisition

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 3.1 : Description du projet de modernisation de la rue Notre-Dame 6
Tableau 3.2 : Bilan des parcs, des places et des espaces verts en bordure de la rue Notre-Dame 6
Tableau 3.3 : Sommaire des coûts du projet 6
Tableau 3.4 : Ventilation des coûts par type de travaux de construction 6
Tableau 3.5 : Ventilation des coûts par volet d'intervention 6

LISTE DES FIGURES

Figure 3.1 : Localisation du projet 4
Figure 3.2 : Corridor vert récréotouristique 6
Figure 3.3 : Vue extérieure de la Tonnellerie 6
Figure 3.4 : Proposition d'aménagement de la Tonnellerie 6
Figure 3.5 : Portique de l'immeuble administratif de la compagnie Vickers 6
Figure 3.6 : Oeuvre d'art en l'honneur des ouvriers de la compagnie Vickers 6
Figure 3.7 : Carte du phasage des travaux 6
Figure 3.8 : Échéancier préliminaire 6

3. INTRODUCTION

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 3 de l'étude d'impact, intitulé « Description du projet » et présenté ci-après, a pour but de présenter et de décrire les principales composantes du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, soit les travaux, les phases et la durée de ces travaux, l'organisation du chantier, la mise en œuvre du projet, les acquisitions et les coûts. Des plans et des simulations visuelles sont également joints en annexe.

3.1 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 – 13e 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 LTEE, GROUPE-CONSEIL

3075, chemin des Quatre-Bourgeois

Sainte-Foy (Québec) G1W 4Y4

Équipe de travail :

Yves Lortie, ingénieur, vice-président

Lyne Latouche, B.Urb., chargée de projet

Anne Motte, économiste, activité économique

Brigitte Holca, économiste, activité économique

Jacqueline Roy, M.Sc, 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

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 Jedrzejak, tech. sr, spécialiste en ferroviaire

Sous-traitant de Dessau-Soprin :

Luc Noppen, chercheur et professeur titulaire, histoire

Boul. Rosemont
Rue Viau
Boul. De L'Assomption
A-25
Rue Sherbrooke
Avenue Iberville
Avenue De Lorimier
Avenue Papineau
Rue Sherbrooke
Boul. Pie-IX
Rue Hochelaga
Avenue Souligny
Rue Ontario
Rue Dickson
Rue Notre-Dame
Rue Ste-Catherine
Rue Notre-Dame
Boul. René Lévesque
Pont tunnel
Louis-Hippolyte-Lafontaine
Port de Montréal
Pont
Jacques-Cartier
Fleuve
Saint-Laurent

PORTE FAUBOURG QUÉBEC
PORTE SAINTE-MARIE
PORTE HOCHELAGA
PORTE MAISONNEUVE
PORTE VIAU
PORTE MONTRÉAL

N° de projet : 22119
Date : Juillet 2001
Échelle 1: 30 000

ROCHE

Gouvernement du Quebec
Ministère des Transports
Direction de l'Île-de-Montr

Étude d'impact sur l'environn
"Modernisation de la rue Notre-
Montréal"

Localisation du corrid

FIGU

Nom: RAFE0001.dwg IMPRIME LE : 24 jul, 2001 A : 2:29 pm

FORMAT B IMPRIMAN

3.2 COMPOSANTES DU PROJET

Sur la base de la problématique propre au territoire, des déplacements ainsi que des préoccupations du milieu présentés aux chapitres 1 et 2 de l'étude d'impact, le concept de modernisation de la rue Notre-Dame retenu consiste en un projet de mise en valeur globale comportant quatre volets, soit :

- un corridor routier modernisé;
- un réseau vert récréotouristique;
- un corridor patrimonial;
- une mise en valeur de panoramas.

De plus, le projet se subdivise en six secteurs appelés « portes » et ayant leur identité propre. Les plans d'avant-projet, les coupes transversales et des simulations visuelles sont présentés respectivement aux annexes 3.1, 3.2 et 3.3.

➢ Porte « Faubourg Québec »

La porte « Faubourg Québec » (chaînage 1+000 à 2+000) assure les échanges routiers avec l'avenue Papineau, l'avenue De Lorimier, la rue Saint-Antoine et la rue Viger. Le traitement architectural de ce secteur a pour but de créer un effet d'ensemble structurant qui comporte un large dégagement visuel pour mettre en valeur le pont Jacques-Cartier depuis le corridor routier. La porte « Faubourg Québec » comporte également un lieu public structuré autour de l'ancienne station de pompage Craig et en continuité de l'esplanade des Patriotes projetée.

L'aménagement de la porte « Faubourg Québec » vise à maintenir et rendre plus fluide tous les mouvements de circulation pour l'ensemble des usagers (voir annexe 3.4). Le projet ne comporte aucune mesure en faveur du transport en commun, celui-ci utilisant le boulevard René-Lévesque.

➢ Porte « Sainte-Marie »

La porte « Sainte-Marie » (chaînage 2+000 à 3+000) permet de raccorder l'avenue De Lorimier aux voies rapides, ainsi que la rue d'Iberville au centre-ville de Montréal. Le traitement de ce secteur a pour objectifs de dégager les abords du Pied-du-Courant, de créer un vaste espace vert métropolitain dans l'axe du boulevard René-Lévesque pour compléter le caractère monumental de ce boulevard, ainsi que d'agrandir le parc Bellerive tout en maintenant une perspective sur le fleuve, le tout en continuité avec la portion résidentielle du quartier et l'îlot patrimonial Saint-Vincent-de-Paul.

La porte « Sainte-Marie » comprend six lieux publics distincts, soit l'aménagement de l'esplanade des Patriotes, le réaménagement du parc Bellerive, l'aménagement du square Parthenais, l'aménagement d'un square appelé pour le moment « Dufresne », l'aménagement d'une place rappelant la barrière de péage à la limite du chemin du Roy et l'aménagement d'une aire répondant aux besoins de la faune avienne à même l'agrandissement du parc Bellerive existant.

L'esplanade des Patriotes est constituée d'une place pavée dégageant l'ensemble historique du Pied-du-Courant. Elle permet de signaler au sol la localisation de l'enceinte de 1833, ainsi que de remettre à son emplacement d'origine le monument aux patriotes inauguré en 1923 et déplacé à la fin des années 1970. En étant pavée et de dimension importante, cette place peut accueillir les événements associés à la Fête Nationale, et offrir la solennité et le prestige requis pour un site historique national.

Le square Parthenais est recréé approximativement dans son emplacement d'origine. Il permet d'intégrer visuellement les activités de la SAQ, en entourant d'un aménagement paysager les activités extérieures, telles que les débarcadères et le stationnement.

Le square situé à l'angle de la rue Dufresne, d'où l'appellation transitoire de « square Dufresne », vise à maintenir le caractère végétalisé des terrains actuellement situés en façade des immeubles résidentiels existants sur la rue Jean-Langlois.

L'aménagement proposé permet de ne pas fermer par des éléments bâtis et sans transparence les vues existantes et comprend un pavage dur permettant la mise en place de mobilier urbain et un minimum d'entretien.

Le parc Bellerive est agrandi et recentré afin de constituer la continuité et la limite est du boulevard René-Lévesque, prévu pour être l'axe de prestige de Montréal et celui des grands défilés. L'aménagement d'un espace entouré d'une rue à deux voies en boucle permet d'accueillir les défilés et offre un espace ouvert pour les événements extérieurs. Le parc Bellerive joue donc le rôle de lieu public pour le quartier Sainte-Marie, comme le parc Morgan pour le quartier Maisonneuve. À ce titre, ce lieu multifonctionnel pourrait être baptisé « Espace Sainte-Marie ». Le parc Bellerive est également conçu pour accueillir les spectateurs lors de feux d'artifice, notamment par l'aménagement d'un podium en escalier à quatre niveaux, pour une hauteur maximale d'environ 3 mètres, en demi-cercle, en direction du fleuve. La rue en boucle autour du parc Bellerive est aménagée afin de pouvoir être transformée en circuit de vélo et de patins à roues alignées en période estivale. Il est en effet possible de fermer le boulevard René-Lévesque à l'intersection de la rue Parthenais pour la direction ouest, à l'intersection de la rue Fullum en direction est, ainsi que de détourner la rue d'Iberville direction sud en direction de la rue Poupart pour transformer tous les abords du parc Bellerive en zone piétonne ou destinée à des activités sportives. Cette boucle est dépourvue de puisards afin d'assurer une meilleure sécurité et un plus grand confort aux cyclistes et aux patineurs. En étant entouré sur tous ses côtés d'une rue à deux voies par direction, le parc Bellerive peut finalement faire l'objet d'une surveillance complète, sans angle mort, ainsi que devenir plus animé, notamment par la circulation automobile locale, et plus sécuritaire qu'il ne l'est dans son état actuel.

Le parc Bellerive est également prolongé d'une aire végétalisée aménagée pour constituer un habitat pour la faune avienne, conformément aux recommandations du *Guide d'aménagement des espaces verts urbains pour les oiseaux* émis par la Fondation de la faune du Québec.[1] Cet espace, qui exige de par sa finalité une végétation dense, pose le défi d'en faire aussi un aménagement sécuritaire. La relocalisation de la station de pompage Craig, d'ailleurs déjà proposée[2], dans le secteur aurait permis d'assurer un minimum d'animation. Cette relocalisation, incluant une restauration, n'est toutefois pas possible sans l'accord de la Ville de Montréal, propriétaire de l'immeuble.

Le parc Bellerive comporte également à son extrémité est, soit à l'intersection de la rue d'Iberville, une place pavée comportant une plaque commémorative qui rappelle la présence d'une barrière de péage à l'entrée de Montréal, sur le tracé du chemin du Roy.

Située à l'extrémité ouest du parc Bellerive, la chute à neige Fullum demeure identique en termes de dimension et d'accessibilité, en plus de pouvoir constituer une aire de stationnement lors d'activités estivales sur le site de l'esplanade des Patriotes ou du parc Bellerive.

L'esplanade des Patriotes et le parc Bellerive deviennent ainsi la limite symbolique de l'est du centre-ville. Le prolongement du boulevard René-Lévesque permet de réintégrer à la trame urbaine du centre-ville ce quartier de Montréal actuellement enclos par un pont, des voies ferrées et les installations portuaires.

La proposition d'aménagement de la porte « Sainte-Marie » permet finalement de dégager les abords des îlots urbains situés au nord de la rue Notre-Dame actuelle et de les redévelopper à des fins immobilières. Ces terrains sont la propriété du ministère des Transports, acquis en vue du prolongement de l'autoroute Ville-Marie et aujourd'hui excédentaires, compte tenu des modifications apportées à l'ampleur du projet. Ces terrains pourront être vendus par le ministère des Transports pour des projets immobiliers. Ces ventes comprendront des modalités administratives et des conditions afin que les projets immobiliers soient compatibles avec les aménagements récréatifs et routiers limitrophes. Le potentiel de redéveloppement est illustré sous la forme de blocs blancs sur l'image « Porte Sainte-Marie », en annexe 3.3.

---

1 ST-GEORGES, Mario et Luce VENNE-FORCIONE. *Guide d'aménagement des espaces verts urbains pour les oiseaux*, Fondation de la faune du Québec, 1999, 134 p. + annexes.

2 NOPPEN, Luc. Le couloir de la rue Notre-Dame est. Morphogénèse du paysage. Potentiel historique, ministère des Transports du Québec, juillet 1999, 165 pages,

Sur le plan routier, le projet propose d'enfouir une partie de l'infrastructure sous des dalles et de réduire au minimum la circulation en surface afin de mieux gérer la propagation du bruit d'origine routière, de réduire les conflits entre les piétons et les véhicules automobiles, ainsi que de relier sans obstacle les espaces verts et le quartier résidentiel situé au nord.

La proposition comporte également quelques modifications aux patrons actuels de circulation (voir annexe 3.4). Il s'agit des mouvements de virage permis à l'intersection de l'avenue De Lorimier et du boulevard René-Lévesque, de la fermeture de l'intersection des rues Frontenac et Notre-Dame, de la rue d'Iberville à double sens entre les rues Sainte-Catherine et Notre-Dame, et enfin de la rue d'Iberville ne desservant que le centre-ville, aucun mouvement n'étant possible vers et depuis l'est.

La modification de l'intersection des rues Frontenac et d'Iberville avec la rue Notre-Dame vise à détourner les mouvements depuis et vers l'est en direction du nouvel accès prévu avec la rue Alphonse-D.-Roy via le viaduc Sainte-Catherine, situé en milieu industriel. Cette modification vise aussi à ne maintenir que les mouvements vers le centre-ville sur la rue d'Iberville, au sud de la rue Sainte-Catherine. En éliminant l'accès aux voies rapides depuis ces deux rues, l'objectif est de réduire l'attrait de celles-ci pour la circulation de transit et d'améliorer les conditions environnementales prévalant actuellement dans le quadrilatère Sainte-Catherine, du Havre, Fullum et Notre-Dame.

Les voies réservées aux autobus dans ce secteur sont situées en surface, soit en chaussées partagées à l'ouest de la rue d'Iberville et en chaussées exclusives (*site propre*) à l'est, jusqu'à la rue Alphonse-D.-Roy (voir annexe 3.5).

➢ **Porte « Hochelaga »**

La porte « Hochelaga » (chaînage 3+000 à 4+000) a pour objectif de raccorder la rue Alphonse-D.-Roy au corridor routier projeté. Cette porte a également pour but de rappeler la présence de la vocation industrielle du village d'Hochelaga et celle des installations du port de Montréal au moyen d'un traitement architectural particulier des abords de la voie routière, en plus d'assurer l'agrandissement du parc Dézéry et de permettre l'aménagement d'un belvédère vers le fleuve. Les aménagements visent également à limiter la propagation du bruit d'origine routière.

La porte « Hochelaga » s'articule autour de la consolidation du parc Dézéry, lequel porte la mémoire du village d'Hochelaga et possède un potentiel d'interprétation historique intéressant. Le parc Dézéry est à la conjonction de divers enjeux. D'une part, la démolition des bâtiments au sud a amoindri et amorti son image de « square ». D'autre part, ce parc est situé dans le secteur le plus pauvre en espaces verts (Étude d'impact sur l'environnement, modernisation de la rue Notre-Dame, *Document complémentaire, Profils de la population et des espaces verts*). Le maintien de sa superficie, sinon son agrandissement et l'amélioration de la qualité de cet espace en terme environnemental, est un enjeu central. En outre, une partie de la superficie origine d'une donation qui stipule qu'elle doit servir à un poste de police et aux personnes âgées. De plus, le parc et le secteur limitrophe doivent être protégés des sources de bruit routières et industrielles. La conception du parc et du réseau vert projeté, qui inclut notamment la piste cyclable, exige une articulation ayant pour but d'animer et sécuriser ce parc, ainsi que d'assurer des retombées pour ce quartier.

L'aménagement propose ainsi d'agrandir le square actuel (10 560 m^2 projetés contre 6 670 m^2 actuellement), d'y intégrer une partie de la bande verte actuellement sans vocation récréative et finalement d'y aménager une place pavée comprenant un kiosque surélevé avec vue sur la Rive-Sud de Montréal et sur le square, afin de recréer une façade au sud du square et d'offrir un point d'intérêt et d'« appel » le long de la piste cyclable.

La proposition comprend finalement le raccordement, à sens unique, de la rue Dézéry à la rue Notre-Dame par une voie de desserte en surface, comme à l'origine, ce qui permet un accès rapide aux services d'incendie situés à proximité. La mise en place d'un échangeur avec la rue Alphonse-D.-Roy, qui dessert directement le secteur industriel de la rue Moreau, permet de limiter le nombre de mouvements de camions sur la rue Sainte-Catherine.

Dans ce secteur, la voie réservée pour autobus circule sur la voie de desserte en direction est, en surface, et sur l'accotement élargi en direction ouest, en dépression. Les voies réservées transitent par conséquent par l'intersection avec la rue Alphonse-D.-Roy (voir annexe 3.5).

➢ **Porte « Maisonneuve »**

La porte « Maisonneuve » (chaînage 4+000 à 5+700) permet de raccorder le boulevard Pie-IX au corridor routier, au moyen de voies de desserte (voir annexe 3.4). L'avenue Bourbonnière ne se trouvant connectée qu'à la voie en direction ouest, les mouvements du centre-ville vers cette avenue ne sont donc plus directement possibles. L'avenue Valois, l'avenue Bourbonnière, l'avenue Jeanne-d'Arc, l'avenue d'Orléans, l'avenue Desjardins, l'avenue De La Salle, l'avenue Létourneux, l'avenue Aird et la rue Sicard sont raccordées à une voie de desserte à sens unique afin de recréer une partie de la trame des rues d'origine, de redonner un caractère urbain à l'ensemble et de maximiser l'accessibilité au parc Champêtre. Ces rues font toutes l'objet de mesures afin de ne desservir que la circulation locale et d'assurer la sécurité des piétons et des cyclistes. Parmi ces mesures, on trouve le sens unique, l'interdiction du camionnage de transit et le rétrécissement des rues aux intersections.

Le traitement retenu a pour but de mettre en valeur le cœur du secteur Maisonneuve, son caractère urbain, son histoire industrielle, la caserne Létourneux et la Tonnellerie, ainsi que de créer un accès direct aux parcs Morgan et Champêtre, à pied, à vélo et au moyen du transport en commun.

La porte « Maisonneuve » comporte l'aménagement de quatre grands ensembles, soit la place de la Tonnellerie, le prolongement vers le sud du parc Morgan, la relocalisation d'une partie du parc Champêtre et l'aménagement de l'esplanade Maisonneuve qui relie chacun de ces aménagements entre eux.

La porte « Maisonneuve » constitue le secteur le plus difficile à concevoir, compte tenu de l'étroitesse de l'emprise disponible et de la présence d'industries en rives, qui obligent l'aménagement de voies de desserte dans les directions est et ouest.

L'aménagement de la place de la Tonnellerie prévoit le retrait du toit de l'édifice, la conservation des murs extérieurs ainsi que d'une partie de la structure afin d'y aménager à l'intérieur un jardin public à ciel ouvert et une aire d'interprétation historique. La proposition comprend la conservation de la cheminée, laquelle exige des travaux de consolidation ainsi que la restauration de la chaufferie à des fins d'activités saisonnières, comme par exemple un bureau d'information touristique et des services. Il s'agit de travaux importants, compte tenu de l'état du bâtiment. L'aménagement du site de la Tonnellerie prévoit également un débarcadère sur la façade est, ainsi qu'une aire de stationnement pour quelques autobus et des véhicules automobiles derrière le bâtiment. Il faut souligner que la Tonnellerie est stratégiquement localisée au carrefour du boulevard Pie-IX et de la rue Notre-Dame, donc accessible depuis les voies rapides qui seront pourvues de signalisation touristique, et au cœur de l'aménagement de l'esplanade de Maisonneuve, qui relie cette place à la caserne Létourneux et au parc Morgan.

Le deuxième aménagement majeur comprend la relocalisation d'une partie des équipements du parc Champêtre, soit deux terrains de base-ball avec systèmes d'éclairage, sur des terrains à acquérir, légèrement plus à l'est, afin de dégager entièrement l'axe du parc Morgan. Ce dernier est prolongé jusqu'aux limites du port.

L'aménagement du parc Morgan comprend une butte à l'extrémité sud, laquelle a une triple fonction, soit constituer des gradins naturels en direction du parterre gazonné pour l'organisation de spectacles en plein air; former une aire de glissade en période hivernale (la seule du quartier); et établir à son sommet un belvédère pour offrir une vue tant sur les activités portuaires que sur l'axe monumental de l'avenue Morgan en direction du marché Maisonneuve et du stade olympique. Il s'agit de créer un parterre gazonné d'envergure pour événement extérieur, suffisamment éloigné du milieu résidentiel mais en continuité avec l'axe monumental Morgan. L'aménagement du parc prévoit également la mise en place d'un plan d'eau de faible profondeur séparant le parterre proposé au sud et le secteur existant environ 2 mètres en contrebas.

La proposition prévoit également l'aménagement d'une aire de livraison et de services publics sur la façade arrière de la caserne Létourneux (façade est), dont la remise en état est prévue afin d'accueillir le Théâtre sans fil. Cette façade, actuellement aveugle, donne sur le parc Morgan et a été réalisée à l'époque pour être adossée à un autre bâtiment. Cet aménagement permet de reconstituer une façade sur le parc afin d'animer celui-ci, conformément aux discussions entre la Ville de Montréal qui est propriétaire de l'immeuble, le ministère des Affaires municipales et de la Métropole qui subventionne le projet et le ministère des Transports.

La proposition comprend également l'aménagement d'un accès majeur au parc Morgan via les voies de desserte, de dimension suffisante pour permettre la relocalisation si requise de l'aire d'attente de l'autobus 139 afin de desservir le parc.

Finalement, la proposition comprend le réaménagement du parc linéaire entre le parc Morgan et l'avenue Bourbonnière sous la forme plus urbaine d'une promenade plantée, soit un corridor constitué de deux trottoirs séparés par une piste cyclable. Cette piste est elle-même séparée des trottoirs adjacents par des rangées d'arbres.

Sur le plan routier, les patrons de circulation comportent peu de changements (voir annexe 3.4). L'intersection du boulevard Pie-IX et de la rue Notre-Dame permet des mouvements dans toutes les directions; le viaduc Jeanne-d'Arc permet les mouvements de camions depuis et vers les installations de Sucre Lantic et évite que ceux-ci transitent via des rues locales; l'avenue Bourbonnière n'est plus directement accessible depuis le centre-ville (pour rejoindre l'avenue Bourbonnière, l'automobiliste doit emprunter le viaduc Jeanne-d'Arc, donc faire un léger détour), ce qui réduit son attrait pour la circulation de transit; et la rue Aldis-Bernard est réalignée et éloignée des habitations.

➢ **Porte « Viau »**

La porte « Viau » (chaînage 5+700 à 6+900) assure les échanges routiers avec le secteur communément appelé « Viauville », actuellement desservi par la rue Viau et la rue Saint-Clément. Le traitement proposé vise à redonner un caractère résidentiel aux rues Viau et Saint-Clément en relocalisant la circulation de transit dans le corridor du boulevard de l'Assomption; à maintenir l'accès à la rue Sainte-Catherine via la rue Viau; à maintenir l'accès aux propriétés du port de Montréal situées au sud de la rue Notre-Dame; et finalement à dégager les abords du Centre de soins prolongés de Montréal pour créer un espace vert.

La porte Viau s'appuie donc sur l'agrandissement de la bande « verte » en bordure de la rue Notre-Dame en vue d'un faire un espace récréatif. L'aménagement permet aussi le rappel de la présence des installations de la compagnie Vickers, aujourd'hui disparues, à l'aide du portique principal de l'édifice administratif ainsi que la mise en valeur du parterre sud devant le Centre de soins prolongés de Montréal. Le Centre retrouve ainsi sa figure originelle, soit celle d'une institution que le mouvement hygiéniste du début du siècle souhaitait voir se multiplier à la campagne.

L'aménagement de ce secteur pose un double défi, soit, d'une part, le maintien de l'accessibilité au quartier pour la desserte locale et les services d'urgence, ainsi qu'à la rue Sainte-Catherine afin de soutenir les activités commerciales, et d'autre part, la réduction de la présence de la circulation de transit dans l'axe des rues Viau et Saint-Clément, ainsi qu'à proximité du Centre de soins prolongés. Deux possibilités étaient offertes, soit de fermer entièrement l'intersection des rues Viau et Saint-Clément avec la rue Notre-Dame et maintenir l'intersection des rues Sainte-Catherine et Notre-Dame, ou de maintenir l'intersection des rues Viau et Notre-Dame et fermer l'intersection des rues Sainte-Catherine et Notre-Dame. Le raccordement à double sens de la rue Viau à une voie de desserte, donc sans raccordement direct à la rue Notre-Dame, illustré en annexe 3.1, permet de maintenir l'accessibilité au quartier depuis la rue Notre-Dame, tout en décourageant la circulation de transit transférée dans l'axe du boulevard de l'Assomption prolongé jusqu'à la rue Notre-Dame. Cet aménagement permet également de fermer l'intersection Sainte-Catherine et Notre-Dame, de réduire la quantité de véhicules qui circulent à proximité du Centre de soins prolongés de Montréal, et d'améliorer la continuité de la rue Notre-Dame vers sa portion en surface, en direction est, en termes de fluidité et de sécurité.

Finalement, dans ce secteur, les voies réservées pour autobus sont situées sur des accotements élargis à l'ouest du Centre de soins prolongés. À l'est de ce Centre, elles se retrouvent en surface, sur des chaussées partagées. Les voies réservées se terminent approximativement sous le viaduc du CN, où les autobus peuvent emprunter l'accès aménagé pour le port de Montréal afin de rejoindre ou de sortir des voies rapides ou, emprunter le boulevard de l'Assomption (voir annexe 3.5).

➢ **Porte « Montréal »**

La porte « Montréal » (chaînage 6+900 à 11+500), située dans le prolongement de l'avenue Souligny actuelle, assure le raccordement du boulevard de l'Assomption, lequel sera prolongé au sud de la rue Hochelaga jusqu'à la rue Notre-Dame.

La porte « Montréal » est un corridor routier rectiligne qui traverse la base militaire de Longue-Pointe. Elle est dominée, en direction ouest, par la perspective du profil du centre-ville de Montréal, et en direction est par un paysage industriel et des écrans anti-bruit.

L'objectif de l'aménagement est de marquer l'entrée de la Ville de Montréal à partir de l'est. Plus localement, il permet de souligner la présence de l'unité de soutien de secteur Montréal du ministère de la Défense Nationale (base militaire de Longue-Pointe). La porte « Montréal », dans le tronçon nord-sud, offre également la possibilité de mettre en valeur une perspective intéressante sur les pyramides olympiques et un silo à grain du port de Montréal, le dernier en opération sur l'île.

L'aménagement de ce corridor est basé sur le dégagement et la mise en valeur du paysage urbain afin de profiter de l'opportunité qu'offre ce tronçon routier de doter Montréal d'un accès offrant une vue d'ensemble et des repères identifiables depuis l'est de l'île comparables à ceux des autres accès de Montréal. Il s'agit d'ouvrir et de cadrer le panorama potentiel sur le Mont-Royal, le profil des immeubles du centre-ville, le stade olympique et le dôme du marché Maisonneuve en avant-plan. Actuellement, l'accès à Montréal depuis l'est par l'autoroute 40 est dominé par le paysage industriel des raffineries et par le paysage commercial peu structuré de la rue Sherbrooke actuellement désignée « accès touristique ». L'accès actuel depuis l'ouest, soit l'autoroute 40, offre un panorama du Mont-Royal, de l'oratoire Saint-Joseph et de l'université de Montréal qui permet de repérer facilement le centre de l'agglomération. Le pont Champlain offre un panorama saisissant, particulièrement la nuit, du centre-ville de Montréal et du Mont-Royal. Il en va de même du pont Jacques-Cartier, d'où l'on aperçoit également le parc Jean-Drapeau et le Casino de Montréal.

Sur le plan routier, la porte « Montréal » prévoit la fermeture complète de la rue Dickson à la circulation de transit entre les rues de Toulouse et Hochelaga, la démolition de la rue Dickson entre la rue de Toulouse et l'avenue Souligny, et finalement l'aménagement de la rue Dickson en cul-de-sac au sud de l'avenue Souligny. L'ensemble de la circulation actuelle sur la rue Dickson empruntera ainsi le boulevard de l'Assomption, prolongé au sud de la rue Hochelaga jusqu'à la rue Notre-Dame. Les patrons de circulation sont présentés à l'annexe 3.4.

En ce qui a trait au déplacement par réseau cyclable, la piste existante sera prolongée jusqu'à l'avenue Haig à l'est et jusqu'au boulevard de l'Assomption à l'ouest. La piste sera également dotée d'un élément à l'intersection de la rue Desautels, afin de signaler la présence du musée du 22ème régiment. Dans l'enveloppe budgétaire prévue dans le cadre du l'entente Gouvernement du Québec - Ville de Montréal, le prolongement de la piste cyclable est prévu jusqu'à la promenade Bellerive, soit au-dessus de l'autoroute 25, selon un tracé à définir, et à l'ouest jusqu'au marché Maisonneuve dans le corridor de la voie ferrée du CN aujourd'hui désaffectée, faisant ainsi un corridor multifonctionnel de plus de 10 kilomètres, identifié sous le vocable de « Route verte ». Ce corridor continu et ouvert aux vélos, aux piétons et aux patineurs débute à l'ouest par l'esplanade des Patriotes, près du Pied-du-Courant, et s'étend vers l'est jusqu'à la promenade Bellerive.

Finalement, le secteur de la porte « Montréal » n'est pas doté de mesures en faveur du transport en commun. Ce secteur sera celui où l'on observera la meilleure fluidité. La mise en place de telles mesures n'offrirait donc aucun gain de temps ni avantage comparativement au transport individuel.

3.3 DESCRIPTION DES TRAVAUX

Le projet s'articule autour de quatre grandes interventions, soit l'aménagement :

- d'un corridor routier modernisé;
- d'un corridor récréotouristique;
- d'un corridor patrimonial et historique;
- d'un corridor offrant des panoramas sur Montréal et le fleuve.

Les feuillets d'avant-projet (en annexe 3.1) présentent l'ensemble des travaux projetés.

3.3.1 Corridor routier modernisé

Le corridor routier est prévu pour une vitesse de 70 km/h (vitesse affichée). La géométrie en plan du projet est illustrée à l'annexe 3.1, les coupes transversales à l'annexe 3.2, les simulations visuelles à l'annexe 3.3, les mouvements de circulation à l'annexe 3.4, et enfin les mesures en faveur du transport en commun à l'annexe 3.5. La modernisation du corridor comprend les interventions suivantes :

- l'ajout d'une voie par direction, donnant un total de trois voies par direction séparées par un terre-plein central infranchissable auxquelles s'ajoutent des accotements aménagés pour les arrêts d'urgence;
- la mise en place de mesures en faveur du transport en commun entre la rue De Lorimier à l'ouest et le boulevard de l'Assomption à l'est;
- l'élimination de feux de circulation sur les voies rapides pour les déplacements est-ouest, des feux étant conservés pour les échanges avec le réseau artériel;
- l'encaissement des voies rapides et leur recouvrement par des dalles-parcs dans les secteurs les plus sensibles;
- l'amélioration de la qualité de la chaussée (adaptée au volume et au pourcentage de camions) et de la géométrie routière ainsi que l'élimination des puisards actuellement situés sur la chaussée;
- l'établissement d'une servitude de non-accès (sauf sur les voies de desserte).

La rue Notre-Dame modernisée s'étendra en direction est en dépression sur 5,1 km, recouverte sur 1,2 km et en surface sur 2,4 km. En direction ouest, elle sera en dépression sur 4,9 km, recouverte sur 1,4 km et en surface sur 2,4 km. Le projet s'étend donc sur un total de 8,7 km dans chaque direction. Le tableau 3.1 présente en détail les caractéristiques physiques du projet.

Le projet prévoit le maintien d'échanges routiers, directement ou via le réseau local, avec la rue Panet, la rue Saint-Antoine, l'avenue Papineau, l'avenue De Lorimier, le boulevard René-Lévesque, la rue Alphonse-D.-Roy, le boulevard Pie-IX, la rue Viau (accès indirect) et le boulevard de l'Assomption. Par contre, certains liens avec la rue Notre-Dame seront partiellement ou totalement éliminés, soit ceux de la rue d'Iberville, de la rue Frontenac, de la rue Davidson, de l'avenue Bourbonnière et de la rue Saint-Clément. La rue Dickson est désormais sectionnée en deux par l'avenue Souligny, la section de la rue Dickson située au nord (secteur résidentiel) devient une voie locale à sens unique interdite aux camions, et la section au sud est transformée en cul-de-sac.

Finalement, le projet fera l'objet de deux audits de sécurité routière, soit un audit pour les plans et devis préliminaires et un audit de pré-ouverture.

L'audit de sécurité routière portant sur l'ensemble des plans et devis préliminaires aura lieu avant l'obtention du certificat d'autorisation de construction. Cet audit consiste en une révision complète des plans et des devis, donc de la géométrie et des aménagements proposés. Après la fin des travaux, mais avant son ouverture à la circulation, le projet fera également l'objet d'un audit de sécurité routière afin de vérifier l'adéquation des aménagements construits aux plans et devis tant pour la conduite de jour que de nuit, ainsi que la performance de la signalisation par exemple. La procédure d'audit sera menée par une équipe indépendante de celle ayant élaboré le design du projet. Cette équipe sera composée de spécialistes reconnus en sécurité routière.

La procédure d'audit de sécurité routière comprendra six étapes, soit une rencontre de démarrage, une visite des lieux, une analyse de sécurité routière, un rapport d'audit, une discussion des résultats avec les représentants du Ministère et un rapport dressant le bilan des recommandations retenues, des recommandations rejetées et des motifs évoqués. Un audit de sécurité routière consiste en un processus systématique de vérification de la sécurité des projets routiers basé entre autres sur les principes fondamentaux de génie routier, sur l'état des connaissances actuelles en sécurité routière et sur l'évaluation de la perception des divers types d'usagers de la route. Le recours à des audits de sécurité routière implique que la sécurité routière est un enjeu aussi important que tous les autres enjeux explicites du projet.

Tableau 3.1 : Description du projet de modernisation de la rue Notre-Dame

Chaînage d'ouest en est (mètres) Note : Le chaînage, ou sections du projet, apparaît sur les plans en annexe 3.1.	Longueur (mètres)						
	Section en dépression		Sections recouvertes d'une dalle-parc ou d'un viaduc majeur		Sections en surface		
	Direction est	Direction ouest	Direction est	Direction ouest	Direction est	Direction ouest	
1+000 à 1+315	315	315					Rue Amherst
1+315 à 1+334			19	19			Dalle , rue Panet
1+334 à 1+665	331	331					
1+665 à 1+710			45	45			Dalle, ave Papineau
1+710 à 1+900	190	190					
1+900 à 2+114			214	214			Dalle, ave De Lorimier
2+114 à 2+290	176	176					
2+290 à 2+308			18	18			Prolong. R.-Lévesque
2+308 à 2+336	28	28					
2+336 à 2+350			14	14			Virage « U » près Fullum
2+350 à 2+416	66	66					
2+416 à 2+656			240	240			Parc Bellerive
2+656 à 2+850	194	194					
2+850 à 3+300					450	450	Viaduc CP
3+300 à 3+522	222	222					
3+522 à 3+544			22	22			Dalle, rue A.-D.-Roy
3+544 à 3+820	276	276					
3+820 à 3+920			100				Parc Dézéry
3+820 à 4+054				234			Parc Dézéry
3+920 à 4+830	910						
4+054 à 4+830		776					
4+830 à 4+860			30	30			Dalle, ave Jeanne-d'Arc
4+860 à 4+930	70	70					
4+930 à 4+965			35	35			Dalle, boul. Pie-IX
4+965 à 5+258	293	293					
5+258 à 5+408			150	150			Parc Champêtre
5+408 à 5+574	166	166					
5+574 à 5+612			38	38			Dalle, ave Aird
5+612 à 6+245	633	633					
6+245 à 6+445			200				Cour de triage CN
6+245 à 6+475				230			Cour de triage CN
6+445 à 7+386	941						
6+475 à 7+386		911					
7+386 à 7+414			28	28			Dalle, bd l'Assomption
7+414 à 7+740	326	326					Ave Souligny
7+740 à 9+700					1 960	1 960	
Sous-total	**5 137**	**4 973**	**1 153**	**1 317**	**2 410**	**2 410**	
Total	**8 700 mètres**						

3.3.1.1 Système de gestion de la circulation

Le projet comprend l'intégration du corridor au système de gestion de la circulation relié au Centre de gestion de la circulation du ministère des Transports. Le système de gestion de la circulation permet aujourd'hui :

- la représentation, en temps réel, des conditions de la circulation sur grand écran graphique;
- la surveillance du réseau par télévision en circuit fermé;
- la détection automatique d'incidents;
- la détection automatique de l'état de la chaussée;
- et l'information aux usagers.

Grâce aux images diffusées par les caméras reliées à un moniteur, les contrôleurs assurent une surveillance constante de la circulation sur les autoroutes et dans les tunnels. De plus, ils peuvent repérer efficacement les incidents sur le réseau autoroutier puisque les caméras extérieures sont capables de mouvement sur 355 degrés à l'horizontale et 90 degrés à la verticale. Elles sont également munies d'un téléobjectif permettant d'obtenir des images en gros plan. En cas de congestion ou d'incident sur le réseau autoroutier, les contrôleurs peuvent intervenir rapidement et efficacement. S'il s'agit d'une panne, d'un incident ou d'un accident, ils isolent la voie obstruée et alertent les services de dépannage, les ambulanciers, les policiers ou les pompiers. Ils voient simultanément à la diffusion de l'information aux usagers de la route grâce aux panneaux à messages variables installés sur des portiques de supersignalisation ainsi que sur des remorques mobiles. Ces panneaux sont reliés à la salle de contrôle par des liens téléphoniques cellulaires et par fibres optiques. Un système de téléavertisseurs de gestion de la circulation permet aussi d'informer les chroniqueurs de la circulation, les policiers, des incidents ou des accidents sur le réseau. La surveillance d'une partie du réseau routier est finalement assurée au moyen de boucles de détection installées sous la chaussée. Ces capteurs, répartis sur 90 sites, permettent notamment de collecter des données sur le débit quotidien des véhicules et de déterminer les conditions de circulation. Les contrôleurs de la circulation peuvent ainsi détecter rapidement les pannes ou les accidents sur le réseau.

En résumé, les avantages d'un tel système sont : l'accroissement de la sécurité des usagers par la réduction du nombre d'accidents, la réduction des temps de parcours, la rapidité d'intervention des équipes de dépannage et d'urgence, l'accroissement du débit de circulation aux heures de pointe ainsi que de la vitesse moyenne, et la réduction de la consommation de carburant et des émissions de polluants.

Une meilleure gestion de la circulation sur les autoroutes de la région de Montréal atténue la congestion et réduit les effets des accidents et des incidents. Elle permet d'accroître la fiabilité du réseau routier et contribue à améliorer la qualité de vie de ses habitants et la santé économique de toute la région.

3.3.1.2 Transport en commun

Le projet comprend la mise en œuvre de mesures en faveur du transport en commun (voies réservées et feux de préemption aux intersections) entre approximativement le boulevard de l'Assomption et l'avenue De Lorimier, soit sur le tronçon où se retrouve la plus grande densité de circulation afin d'offrir un avantage plus grand à l'autobus qu'à l'automobile en terme de vitesse moyenne de déplacement. Les mesures préférentielles sont prévues pour le service proposé par l'Agence métropolitaine de transport et incluent la possibilité d'interface avec le réseau local d'autobus. Les mesures en faveur du transport en commun sont illustrées à l'annexe 3.5. Les temps de parcours et les différentes caractéristiques d'un éventuel service ne peuvent être fournis à cette étape du projet. En effet, la planification de ce service de transport en commun est en cours d'élaboration dans le cadre du projet de ligne express de l'AMT. Ce projet s'étend de Repentigny au centre-ville de Montréal et pour lequel la rue Notre-Dame ne constitue qu'une portion.

3.3.1.3 Accès au port de Montréal

Le projet comprend également l'aménagement d'un lien routier entre le port de Montréal (voie de circulation interne) et le corridor routier projeté (prolongement de l'avenue Souligny), dont le mouvement de sortie du port mène directement à la voie rapide (direction est) sans intersection vers l'autoroute 25 et l'autoroute 20 (Rive-Sud) et le boulevard Métropolitain (autoroute 40). Ce lien exige l'étagement des voies ferrées du port de Montréal. Cet aménagement est illustré au feuillet « Porte Viau » de l'annexe 3.1 et le fonctionnement est détaillé sur le plan présenté en annexe 3.6.

3.3.1.4 Piétons et cyclistes

Pour les piétons et les cyclistes, le projet permet quinze traverses en viaduc de la rue Notre-Dame (voir annexe 3.4), soit via la rue Panet, l'avenue Papineau, l'avenue De Lorimier, le boulevard René-Lévesque, la rue Parthenais, la rue Dufresne, la rue d'Iberville, la rue Alphonse-D.-Roy, la rue Dézéry et le parc Dézéry, l'avenue Jeanne-d'Arc, le boulevard Pie-IX, l'avenue Létourneux, le parc Morgan et l'avenue Aird. De plus, toutes les traverses munies de feux comportent un maximum de deux ou trois voies à traverser sur une phase de feux entre deux trottoirs ou un trottoir et un îlot. Actuellement, on compte quatre voies à traverser aux intersections d'Iberville et Frontenac, cinq aux intersections Pie-IX, Viau et Alphonse-D.-Roy. Toutes les intersections comportent en outre des débits projetés véhiculaires inférieurs à la situation actuelle. En outre, les parcs Morgan et Champêtre sont reliés sans aucun axe routier à traverser. Finalement, les piétons peuvent traverser l'avenue Souligny en utilisant trois viaducs, soit ceux du boulevard de l'Assomption, de la rue De Cadillac et de l'avenue Haig.

Tous les points de traverses prévus pour les piétons sont accessibles aux personnes à mobilité réduite (accessibilité universelle). Les traverses piétonnières sont aménagées sur des dalles-parc ou sur des viaducs routiers comportant des trottoirs afin d'assurer le confort et la sécurité des usagers.

3.3.1.5 Réseau de camionnage

Le projet s'arrime au réseau de camionnage en vigueur sur le territoire de la Ville de Montréal (Règlement sur la circulation et le stationnement, C-4.1). Cependant, la rue Saint-Clément et la rue Dickson entre la rue Hochelaga et l'avenue Souligny pourront être interdites au camionnage de transit.

3.3.2 Corridor vert récréotouristique

Le projet propose le réaménagement complet de la bande verte longeant la rue Notre-Dame actuelle pour en faire un corridor vert récréotouristique intégré (voir figure 3.2). Le projet n'implique aucune perte d'équipements récréatifs existants (balançoire, jeux d'enfants). Le projet comprend les interventions suivantes :

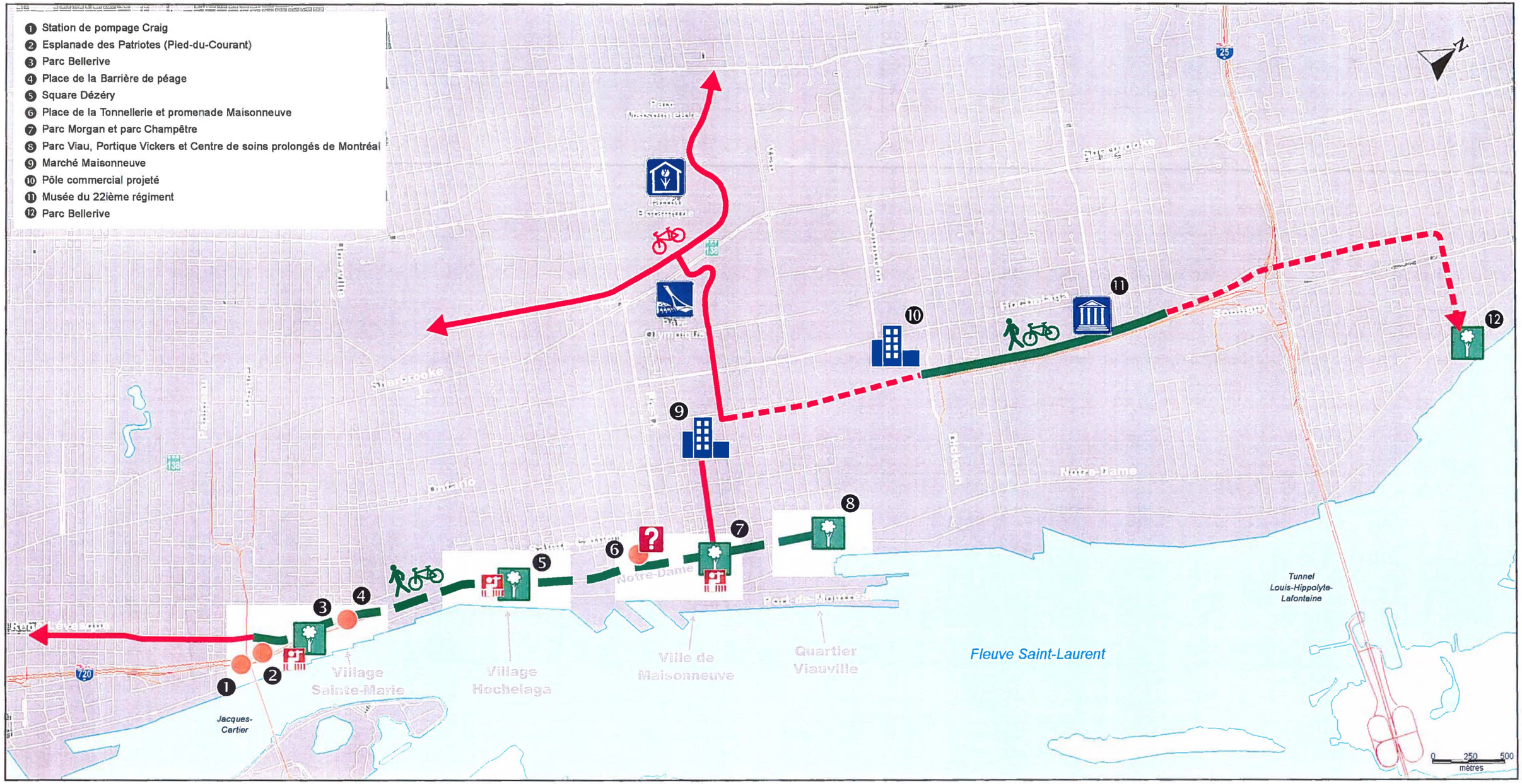
- implantation de la piste cyclable (Route verte) dont la portion située entre le Pied-du-Courant et le parc Morgan sera nommée « chemin du Roy »;
- aménagement de divers parcs, lieux et places publics;
- aménagement des espaces verts en vue de favoriser la présence de la faune avienne;
- signalisation et information récréotouristique.

3.3.2.1 Piste cyclable (Route verte)

L'implantation de la piste cyclable (Route verte) implique le réaménagement complet de la piste cyclable actuelle le long de la rue Notre-Dame entre l'avenue De Lorimier à l'ouest et la rue Sainte-Catherine à l'est, soit son élargissement à quatre mètres, l'amélioration de la sécurité (visibilité, éclairage, intersections), son réalignement et son prolongement afin d'en faire un axe complet de la promenade Bellerive, à l'est, jusqu'au centre-ville de Montréal, à l'ouest, raccordant ainsi un ensemble de parcs, d'aires d'interprétation historique et de composantes patrimoniales majeures.

D'est en ouest, le projet implique le prolongement de la piste cyclable existante le long de l'avenue Souligny, entre le boulevard de l'Assomption et le marché Maisonneuve (emprise ferroviaire du CN désaffectée à acquérir) et entre l'avenue Haig et la promenade Bellerive. Étant hors de l'emprise routière du projet, ces deux prolongements du réseau cyclable ne peuvent être réalisés directement par le ministère des Transports.

1. Station de pompage Craig
2. Esplanade des Patriotes (Pied-du-Courant)
3. Parc Bellerive
4. Place de la Barrière de péage
5. Square Dézéry
6. Place de la Tonnellerie et promenade Maisonneuve
7. Parc Morgan et parc Champêtre
8. Parc Viau, Portique Vickers et Centre de soins prolongés de Montréal
9. Marché Maisonneuve
10. Pôle commercial projeté
11. Musée du 22ième régiment
12. Parc Bellerive



Piste cyclable «Chemin du Roy» (Route verte)

Existante

Projetée

Piste cyclable municipale

Existante

Projetée dans le cadre de l'entente Gouvernement du Québec - Ville de Montréal

Pôle historique

Parc

Pôle commercial

Vue vers le fleuve et les installations portuaires

Information touristique

Place

FIGURE 3.2 Corridor vert récréotouristique

Ils sont donc prévus dans le cadre d'une entente déjà signée entre la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec, soit le Programme global d'intervention pour la réalisation conjointe de projets en transport urbain. La Route verte emprunte ensuite les corridors nord-sud existants (avenue Bennett et avenue Morgan) pour rejoindre la piste en bordure de la rue Notre-Dame.

Le réaménagement de la piste cyclable a également pour but de raccorder un ensemble d'espaces verts et de lieux publics réaménagés ou créés le long de son parcours, soit d'est en ouest : l'accès au musée militaire de la base de Longue-Pointe, le parc Viau et le portique sauvegardé de l'édifice administratif de la compagnie Vickers, l'esplanade Maisonneuve, les parcs Morgan et Champêtre, la place de la Tonnellerie, le parc Dézéry, la place de la Barrière-de-péage, le parc Bellerive, le square Parthenais, l'esplanade des Patriotes et la station de pompage Craig. Le concept retenu vise à constituer un réseau ponctué à tous les 300 mètres environ d'un pôle d'intérêt à la fois historique et récréatif afin de maintenir l'intérêt des usagers, favoriser les retombées pour le quartier et attirer de nouveaux usagers. L'objectif est donc de faire de la piste cyclable un réseau qui soit non seulement un lieu de transit mais également un pôle de destination récréatif.

3.3.2.2 Parcs et lieux publics

Bien que le projet implique la disparition d'une part importante de la bande gazonnée le long de la rue Notre-Dame et le remplacement d'une part significative de la végétation existante (modifications des pentes de drainage, coupes et nouvelles plantations), il permet cependant d'accroître la qualité des espaces verts. L'agrandissement, notamment, des parcs Bellerive, Champêtre et Dézéry, ainsi que la création du parc Viau, permettent de compenser la disparition de la bande gazonnée. Le projet permet donc l'ajout de 29 510 m^2 de parcs aménagés, soit une augmentation de 18 p. cent par rapport à la situation actuelle, et de 8 305 m^2 pour des places publiques. Le tableau 3.2 présente le bilan des gains et des pertes en parcs, en places et en espaces verts en bordure du corridor de la rue Notre-Dame.

Tableau 3.2 : Bilan des parcs, des places et des espaces verts en bordure de la rue Notre-Dame

Parcs et espaces verts actuels				Parcs et espaces verts projetés			
Bandes gazonnées	**Parcs**	**Places**	**Total**	**Bandes gazonnées**	**Parcs**	**Places**	**Total**
94 610 m²	167 525 m²	0 m^2	262 135 m²	34 080 m²	197 035 m²	8 305 m^2	239 420 m²

Définitions :
- Bande gazonnée : espace ouvert dépourvu d'arbres et d'arbustes, sans aménagement, mobilier ou mesures de sécurité, et situé en bordure de la route.
- Parc : espace aménagé (mobilier urbain, éclairage, équipements de jeux), végétalisé (arbres et arbustes) et distinct de l'emprise de la route (physiquement séparé).
- Place : lieu public pavé avec végétation éparse ou sans végétation.

Note : Les parcs Bellerive, Champêtre, Dézéry et Morgan sont inclus au complet dans le bilan actuel et projeté étant donné qu'ils sont situés en bordure du projet.

Les parcs et lieux publics prévus sont :

- la station de pompage Craig (place pavée d'environ 3 200 m^2 autour de la station de pompage);
- l'esplanade des Patriotes (vaste esplanade piétonnière de 3 650 m^2 en face du Pied-du-Courant se prolongeant jusqu'à la station de pompage);
- le square Parthenais de 4 745 m^2 (square actuellement inexistant, qui pourrait intégrer le stationnement actuel de la Société des alcools du Québec);
- le parc Bellerive (« Espace Sainte-Marie » et habitat faunique) de 25 600 m^2 contre 10 450 m^2 actuellement (démolition de bâtiments commerciaux et agrandissement du parc actuel à des fins d'événements extérieurs ainsi qu'amélioration du couvert végétal notamment pour la faune avienne);
- le square « Dufresne » de 2 550 m^2 (place pavée actuellement inexistante et créée afin de maintenir le caractère végétal et les vues par transparence vers le fleuve depuis les propriétés de la rue Jean-Langlois);
- la place de la Barrière-de-péage de 75 m^2 et actuellement inexistante (espace pavé avec rappel de la présence à ce carrefour de la barrière de péage marquant l'entrée à Montréal depuis Québec au XIXe siècle);
- le parc Dézéry de 10 560 m^2 contre 6 670 m^2 actuellement (agrandissement du parc actuel, maintien des équipements actuels et aménagement d'un point de vue vers le fleuve);
- l'esplanade Maisonneuve (réaménagement complet de la bande verte entre l'avenue Bourbonnière et le parc Morgan, aménagement d'un large trottoir pourvu de mobilier urbain et de rangées d'arbres ainsi que remise en place des têtes d'îlots d'origine);
- la place de la Tonnellerie (sauvegarde des murs de la Tonnellerie, aménagement à l'intérieur d'une place et d'un espace pouvant recevoir un centre d'information touristique saisonnier ainsi que aménagement d'une aire de débarquement et de stationnement à l'extérieur);
- les parcs Morgan et Champêtre respectivement de 20 020 m^2 et 51 885 m^2 contre 103 915 m^2 actuellement (raccordement, agrandissement et réaménagement des parcs Morgan et Champêtre, ainsi que aménagement d'un belvédère et d'un promontoire servant de gradins l'été et de glissade l'hiver);
- le parc Viau de 32 250 m^2 (aménagement à l'intersection de la rue Viau d'un vaste espace vert actuellement inexistant);
- le Centre de soins prolongés de Montréal (aménagement d'un parterre face au Centre de soins prolongés de Montréal mettant en valeur les édifices de ce Centre ainsi que le portique sauvegardé et remis en place de l'édifice administratif récemment démoli de la compagnie Vickers, incluant la possibilité d'intégrer une œuvre en fonte de Léopol Bourjoi qui rend hommage aux ouvriers de la compagnie Vickers).

3.3.2.3 Aménagement propices à la faune avienne

Afin de favoriser la biodiversité dans l'environnement urbain, la proposition de modernisation de la rue Notre-Dame comprend la mise en place d'aires spécifiquement dédiées à la faune avienne, ainsi que la sélection de plantations particulières dans le cadre de l'aménagement des parcs et lieux publics.

La nature des aménagements varie en fonction des caractéristiques de chaque emplacement, telles que sa superficie, la nature de l'habitat créé ainsi que la vocation de l'endroit, soit qu'il soit accessible au public ou non.

Le but visé par les aménagements varie en fonction du potentiel de chaque site. De façon générale, il s'agit d'aménager les terrains de façon à répondre à certains besoins des oiseaux, notamment l'alimentation, l'abri et la nidification. Ainsi, le milieu pourra attirer de nouvelles espèces en été, en hiver, ainsi que lors des haltes migratoires. De plus, il pourra supporter un plus grand nombre d'individus des espèces présentes actuellement. Les espèces ciblées par les aménagements sont citées dans cette liste non-exhaustive : le Bruant chanteur, le Bruant familier, le Cardinal rouge, le Geai bleu, les Grives sp., les Hirondelles sp., le Jaseur boréal, le Jaseur d'Amérique, le Martinet ramoneur, le Merle d'Amérique, la Mésange à tête noire, le Moqueur chat, le Moqueur polyglotte, les Moucherolles sp., l'Oriole du Nord, la Paruline jaune, la Paruline masquée, le Pic mineur, les Pics sp., les rapaces diurnes et nocturnes, le Roselin familier, le Quiscale bronzé, les Sittelles sp., la Tourterelle triste, le Tyran tritri et les Viréos sp.

Les aménagements proposés sont inspirés du *Guide d'aménagement des espaces verts urbains pour les oiseaux* de la Fondation de la faune du Québec (1999). Selon le type de site, certains aménagements sont recommandés.

Les terrains sélectionnés sont donc regroupés par type de site et indiqués sur les plans en annexe 3.1 sous la mention « aménagement faunique ».

- Le parc Bellerive (portion située entre la rue Iberville et la rue du Havre), le parc Viau (portion située entre la piste cyclable et la rue Notre-Dame entre les rues Sicard et Vimont), ainsi que le terrain situé au nord-est du croisement de la rue Notre-Dame avec la voie du CN, à l'est de la rue Vimont sont caractérisés comme « Parcs avec forêt isolée, non riveraine, d'au moins 0,5 ha de superficie ».

  Les aménagements proposés visent à maximiser l'hétérogénéité des habitats afin d'accroître le nombre d'espèces d'oiseaux de lisières et de sous-bois denses. On prévoit l'établissement de 3 à 10 nouvelles espèces d'ici 5 à 10 ans, en été et en hiver. On projette aussi une hausse de la quantité des oiseaux migrateurs forestiers et de lisières faisant halte dans les parcs. Ces aménagements sont : la conservation des arbres morts, la plantation de petits bosquets d'arbres, la plantation de Vignes de rivage, la plantation d'arbres ou d'arbustes à baies d'été, à baies d'automne ou persistant l'hiver, la plantation de conifères comme supports de nids, la plantation de petits bosquets de Thuya occidental, l'installation d'amas de branches et de troncs d'arbres morts et la plantation de bosquets d'arbustes épineux.

- Le square Parthenais, les aménagements situés sur la rue John-Easton-Mills entre les rues Dézéry et Davidson, la bande boisée située en bordure de la piste cyclable qui longe la rue Notre-Dame entre la rue Cuvillier et l'avenue Valois, ainsi que les terrains situés au nord de la rue Notre-Dame, au croisement de la voie du CN et de la rue Notre-Dame sont caractérisés comme « Parcs avec très petite forêt isolée, situés dans un voisinage urbanisé ».

  Les aménagements proposés visent à accroître le nombre d'espèces en été et en hiver. On prévoit l'établissement de 1 à 3 espèces pour la nidification d'ici 5 ans. Ces aménagements sont : la plantation de conifères comme supports de nids, la plantation d'arbres ou d'arbustes à baies d'été, à baies d'automne ou persistant l'hiver, la plantation de petits bosquets d'arbustes, la plantation de Vignes de rivage et la plantation de bosquets d'arbustes épineux.

- La bordure des terrains sportifs du parc Champêtre est caractérisée comme « Parc paysager ou gazonné non riverain, d'au moins 0,5 ha ».

  Les aménagements proposés visent à augmenter le nombre d'espèces d'oiseaux nicheurs. Entre 5 et 15 espèces pourraient s'établir pour la nidification dans le territoire visé. Les résultats peuvent être observés sur une longue période, pouvant s'étirer de 2 ans à quelques dizaines d'années. Ces aménagements sont : la plantation de conifères comme supports de nids, la plantation d'arbres ou d'arbustes à baies d'été, à baies d'automne ou persistant l'hiver, la plantation de petits bosquets d'arbustes et la plantation de Vignes de rivage.

- Le parterre devant le Centre de soins prolongés de Montréal, entre la rue Viau et la voie du CN, est caractérisé comme « Très petit parc paysager ou gazonné, situé dans un paysage urbanisé ».

  Les aménagements proposés visent à augmenter le nombre d'espèces d'oiseaux qui ont de faibles exigences en termes d'espace. Des effets sur la communauté avienne sont attendus dès la première année après les modifications. Les aménagements sont : la plantation de conifères comme supports de nids et la plantation de bosquets d'arbustes épineux.

Un suivi de la communauté aviaire sera également effectué afin de déterminer l'efficacité des mesures entreprises. Un relevé des espèces présentes sur les sites choisis aura lieu avant les modifications à l'habitat afin de connaître la situation initiale. Ces relevés seront faits au début de l'été et en hiver, compte tenu des différents buts des aménagements, soit l'augmentation du nombre d'espèces et d'individus qui fréquentent les territoires modifiés et l'augmentation du nombre d'espèces et d'individus qui demeurent à Montréal durant l'hiver. Des relevés supplémentaires seront effectués au début de l'été et en hiver après 5 et 10 ans.

3.3.2.4 Signalisation et information touristique

Dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, le MTQ souhaite également la mise en place de signalisation touristique tant le long du corridor routier que le long de la piste cyclable. Ainsi, les panneaux de signalisation situés actuellement à l'intersection de l'autoroute 25 et de la rue Sherbrooke pourraient être déplacés jusqu'à l'échangeur de l'avenue Souligny. L'ensemble des panneaux annonçant les équipements touristiques de l'île de Montréal, actuellement implantés le long de la rue Sherbrooke, pourraient aussi être progressivement relocalisés en bordure de la rue Notre-Dame pour faire de cet axe le corridor d'entrée à Montréal et simplifier le parcours à suivre depuis l'autoroute 40 et l'autoroute 25 en direction du Casino de Montréal, de l'île Sainte-Hélène, de La Ronde, du centre-ville, du Vieux-Port, du mont Royal et du centre d'information touristique, incluant les principales composantes touristiques des quartiers traversés.

Le MTQ doit cependant préalablement s'entendre et définir le concept de signalisation avec ses partenaires, dont l'Office des congrès et du tourisme du Grand Montréal, avant de privilégier l'axe de la rue Notre-Dame pour l'implantation d'une telle signalisation touristique.

3.3.3 Corridor patrimonial et historique

Sur le plan patrimonial et historique, le projet comprend des interventions de mise en valeur, de sauvegarde, de remise en place et, finalement, d'évocation de composantes particulières. Ces interventions sont :

- la protection du potentiel de mise en valeur (accessibilité routière et piétonnière), notamment de la station de pompage Craig, de la caserne Létourneux et du Centre de soins prolongés;
- la sauvegarde et la mise en valeur d'une portion significative de la Tonnellerie « St. Lawrence Sugar »;
- la mise en valeur du portique de l'édifice administratif de la compagnie Vickers sauvegardé lors de la démolition de l'édifice;
- le rappel du « chemin du Roy » dans l'axe et le traitement de la Route verte (piste cyclable);
- l'évocation de diverses composantes historiques et patrimoniales conformément aux recommandations contenues dans l'étude commandée par le ministère des Transports et réalisée par monsieur Luc Noppen[3] (aires d'information ou d'interprétation, ou signalisation particulière de localisation ou d'information dans le cadre de l'aménagement de la Route verte).

Le projet pourrait comprendre l'intégration de vestiges historiques et archéologiques si des découvertes significatives ont lieu lors des fouilles prévues préalablement aux travaux de construction.

3.3.3.1 Station de pompage Craig

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal prévoit la protection de la station de pompage Craig, propriété de la Ville de Montréal, pendant les travaux de construction afin d'éviter tout impact sur la stabilité et la structure du bâtiment actuellement en mauvais état. Le projet prévoit également la construction d'une dalle autour de la station pour permettre sa mise en valeur éventuelle par la Ville de Montréal ainsi que la réduction des débits de circulation autour de la station pour améliorer les conditions de son éventuelle mise en valeur et son accessibilité (voir annexe 3.3, porte Faubourg Québec). Il faut souligner qu'avec ou sans la présence du corridor routier projeté, la station demeure sous la structure du pont Jacques-Cartier et derrière un pilier massif, ce qui réduit sensiblement son potentiel de mise en valeur. Compte tenu des coûts associés à la mise en place d'une dalle au-dessus des voies rapides, soit environ 4 M$, on peut se demander si l'effort monétaire consenti est justifié en regard du potentiel de mise en valeur qu'offre une localisation sous la structure du pont Jacques-Cartier et sans projet précis de restauration de la part de son propriétaire. Une telle somme pourrait servir à relocaliser le bâtiment et à le restaurer pour permettre son utilisation et son interprétation à des fins patrimoniales à court terme. Bien que le maintien dans son emplacement actuel et dans son état actuel soit exigé par la Ville de Montréal, le Ministère est ouvert dans le cadre du projet à discuter la relocalisation du bâtiment dans le parc Bellerive, propriété de la Ville de Montréal.

---

[3] NOPPEN, Luc. Le couloir de la rue Notre-Dame est. Morphogenèse du paysage. Potentiel historique, ministère des Transports du Québec, juillet 1999, 165 pages.

3.3.3.2 Pied-du-Courant

L'esplanade des Patriotes est constituée d'une place pavée dégageant l'ensemble historique du Pied-du-Courant. Elle permet de signaler au sol la localisation de l'enceinte de 1833, ainsi que de remettre à son emplacement d'origine le monument aux patriotes inauguré en 1923 et déplacé à la fin des années 1970. En étant pavée et de dimension importante, cette place peut accueillir les événements associés à la Fête Nationale et offrir la solennité et le prestige requis pour un site historique national.

3.3.3.3 Caserne Létourneux

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame prévoit la protection de la caserne Létourneux, propriété de la Ville de Montréal, pendant les travaux de construction afin d'éviter tout impact sur la stabilité du bâtiment.

Afin de garantir la mise en valeur de la caserne Létourneux, le projet prévoit le maintien de l'accessibilité sécuritaire au bâtiment tant à pied, en vélo que par véhicules motorisés, incluant les véhicules de livraison nécessaires aux occupants éventuels du bâtiment conformément à la réglementation municipale en vigueur.

3.3.3.4 Centre de soins prolongés de Montréal

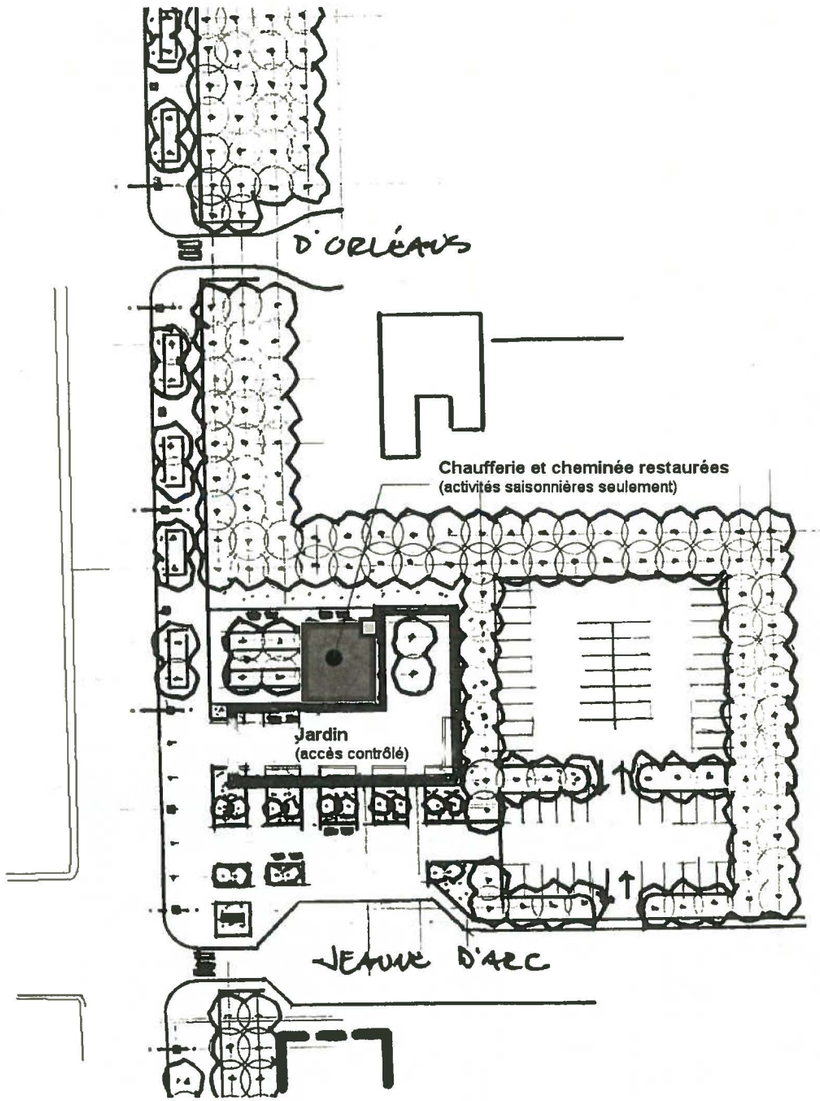
Le Ministère propose l'aménagement d'un parterre en façade du Centre de soins prolongés sur des résidus de l'emprise de la rue Notre-Dame et de la rue Sainte-Catherine afin de restituer l'immeuble dans un environnement plus près de celui voulu à l'époque par les planificateurs du lieu, soit celui d'un type d'institution que le mouvement hygiéniste voulait voir se multiplier à la campagne (voir annexe 3.3, porte Viau).

3.3.3.5 Tonnellerie

Sur le plan patrimonial, le projet propose la conservation de la cheminée et de la chaufferie (la portion d'un étage accolée à la cheminée), pour des activités intérieures saisonnières (ex. : information touristique). Le projet comprend également la conservation des murs de la moitié nord de l'immeuble principal et l'aménagement d'un jardin enclos extérieur à accès contrôlé regroupant des éléments d'interprétation historique (voir figures 3.3 et 3.4).

Figure 3.3 : Vue extérieure de la Tonnellerie

Figure 3.4 : Proposition d'aménagement de la Tonnellerie



3.3.3.6 Portique administratif Vickers

Le projet propose de relocaliser, approximativement à son emplacement d'origine, le portique sauvegardé de l'immeuble administratif de la compagnie Vickers, lequel immeuble a été démoli en 2000. Le projet propose également l'aménagement d'un socle ou d'un support pour la réinstallation par des tiers d'une sculpture de bronze représentant des ouvriers de la compagnie Vickers réalisée par monsieur Léopol Bourjoi.

Figure 3.5 : Portique de l'immeuble administratif de la compagnie Vickers

Figure 3.6 : Oeuvre d'art en l'honneur des ouvriers de la compagnie Vickers

3.3.3.7 Chemin du Roy

Le projet prévoit l'aménagement d'une piste cyclable de 4 mètres de largeur. Entre le Pied-du-Courant et la rue Viau à Montréal, soit en bordure de la rue Notre-Dame, la piste sera munie d'une signalisation qui doit rappeler aux utilisateurs qu'elle emprunte le corridor du chemin du Roy. En plusieurs points stratégiques, soit un point stratégique par « porte », un équipement d'information rappellera l'histoire du chemin du Roy. Ainsi, la porte « Sainte-Marie » comportera une plaque rappelant la présence de la première barrière de péage en quittant Montréal pour Québec à l'intersection de la rue Frontenac actuelle. La porte « Hochelaga » comportera un élément d'interprétation rappelant le tracé du chemin du Roy dans le secteur du parc Dézéry pour la porte « Hochelaga ». Un autre élément rappellera la présence d'une deuxième barrière de péage près de la rue Valois pour la porte « Maisonneuve ». L'aménagement de la piste cyclable, soit son pavage et sa largeur, permettra également, s'il y a lieu lors d'évènements spéciaux, d'y faire circuler de petits véhicules d'époque. Il faut rappeler que la largeur du chemin du Roy fut très variable et en général très étroite, sous le régime français[4].

3.3.3.8 Évocations historiques et patrimoniales

Compte tenu de la richesse patrimoniale et historique du corridor de la rue Notre-Dame, du nombre de partenaires ayant démontré l'importance accordée à cette histoire et à ce potentiel patrimonial, dont le musée du Fier-Monde, Tourisme Hochelaga-Maisonneuve et la Société d'animation de la promenade Bellerive pour n'en nommer que les principaux, et considérant la valeur croissante du patrimoine et de l'histoire comme outil de développement local et de développement d'identité locale, le projet propose de mettre en place, le long de la piste cyclable et dans des lieux publics stratégiques aménagés dans le cadre du projet, un ensemble d'éléments présentant de l'information historique ainsi que directionnelle vers des composantes significatives du quartier.

Le concept d'affichage, de signalisation et d'information n'est pas développé. Il s'agira d'un concept nécessitant un minimum d'entretien, sinon aucun, résistant aux intempéries et au vandalisme, de lecture facile et accessible, le but étant que ces équipements ne représentent aucun coût supplémentaire significatif pour les autorités responsables de l'entretien des espaces publics. Le concept d'affichage et de signalisation sera donc développé avec les partenaires du Ministère dont la Ville de Montréal.

Le contenu de l'information présentée le long du corridor sera basé sur les recommandations présentées dans le document intitulé *Le couloir de la rue Notre-Dame. Morphogénèse du paysage. Potentiel historique*, de monsieur Luc Noppen.

3.3.4 Corridor offrant des panoramas sur Montréal et le fleuve

Le projet comporte des interventions de mise en valeur du paysage et des panoramas. Ces interventions comprennent les mesures suivantes :

- aménagement de deux belvédères (parc Dézéry et parc Champêtre) afin d'ouvrir et de protéger des vues vers le fleuve depuis le parc Bellerive, le parc Dézéry et le parc Champêtre;
- planification de la géométrie routière (alignement du tracé ou réalignement de la chaussée, profil ajusté, relocalisation ou localisation adéquate de services publics aériens) en vue d'ouvrir et de protéger des vues sur des composantes métropolitaines majeures (le pont Jacques-Cartier, le centre-ville, le réalignement du boulevard René-Lévesque, le mont Royal, les pyramides olympiques, le stade, les équipements portuaires, l'élévateur à grain n° 4, La Ronde et les édifices industriels);
- traitement architectural particulier du viaduc l'Assomption, compte tenu de son positionnement dans le champ visuel de l'automobiliste entrant à Montréal par l'avenue Souligny;
- mise en tunnel de portions du tracé afin de protéger et d'améliorer le cadre visuel de composantes sensibles : le Pied-du-Courant, le parc Bellerive, le parc Dézéry, le parc Morgan et le Centre de soins prolongés.

---

[4] NOPPEN, Luc. *Le couloir de la rue Notre-Dame est. Morphogénèse du paysage. Potentiel historique*, ministère des Transports du Québec, juillet 1999, page 20.

3.3.5 Intégration des objectifs du développement durable

Le développement durable vise à répondre aux besoins essentiels du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. Il est donc basé sur des principes d'équité, non seulement envers les générations futures, mais aussi envers les générations actuelles, quel que soit leur lieu d'origine. Ses trois objectifs sont le maintien de l'intégrité de l'environnement, l'amélioration de l'équité sociale et l'amélioration de l'efficacité économique. Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, dans une perspective de développement durable, vise l'intégration en un tout opérationnel des dimensions environnementales, sociales et économiques en vue d'une meilleure satisfaction des besoins essentiels des populations, tant locales (situées à proximité du projet), que desservies.

Dans une perspective de développement durable, le Ministère a tenté d'élaborer un projet dans une perspective globale conforme aux principes de développement durable dans les limites imposées par les contraintes du projet et du milieu. Plus spécifiquement, le Ministère recherche :

- en terme de capacité routière dans le secteur de la rue Notre-Dame modernisée, un gain nul que l'on peut qualifiée d'approche « Asphalte zéro » (ajout de capacité routière dans l'axe de la rue Notre-Dame compensée par la réduction de l'attrait du réseau local comme voie de contournement de la congestion), le but étant non pas de donner plus de place aux véhicules automobiles mais de les déplacer dans un corridor plus adéquat sur le plan environnemental;
- à favoriser l'usage du vélo, de la marche et du transport en commun en améliorant l'attrait de ces modes de transport;
- à assurer l'accès aux services publics et d'urgence pour l'ensemble de la population tant à l'échelle locale que régionale;
- à maximiser les effets de synergie de l'ensemble des équipements publics présents et des investissements publics.

3.3.5.1 Intégrité de l'environnement

Le projet a pour but **de maintenir sinon d'améliorer** les conditions environnementales existantes, tant dans une perspective locale que régionale, sur les plans :

- du bruit, notamment la nuit;
- de la qualité de l'air (à l'échelle locale et régionale);
- de la biodiversité (flore indigène en relation avec la faune avienne);
- de la qualité de l'eau (réduction des déversement d'égouts sanitaires au fleuve, captation des sédiments dans des bassins et déversements accidentels dans des bassins);
- et des modes de transport moins énergivores (réseau cyclable réaménagé et étendu, réseau piétonnier amélioré, mesures en faveur du transport en commun, réduction de l'attrait du réseau routier local périphérique en vue d'une durabilité des réductions de débits routiers prévues sur le réseau local).

3.3.5.2 Amélioration de l'équité sociale

Le projet a pour but **de maintenir sinon d'améliorer** une répartition plus juste des équipements et des avantages offerts par ceux-ci tant pour les générations actuelles que pour les générations futures en ce qui a trait :

- aux gains routiers (gains, notamment de temps, offerts aux secteurs actuellement les plus désavantagés, soit globalement l'Est de Montréal, incluant les quartiers directement en bordure du corridor routier, vérifiable notamment par la répartition spatiale des usagers);
- à l'offre en espaces verts (qualité, quantité, dimension et vocation compte tenu de l'offre déficiente observée pour les secteurs en bordure de la rue Notre-Dame par rapport au reste du territoire municipal);
- à la mise en place d'équipements afin d'assurer des retombées pour la population limitrophe non motorisée qui ne tirera donc pas d'avantage direct du corridor routier (voie réservée pour autobus, équipements récréatifs et récréotouristiques) et plus globalement l'amélioration du cadre de vie.

L'amélioration de l'équité sociale s'exprime également par la reconnaissance des attentes historiques du milieu en relation avec le projet et plus globalement de l'identité locale et régionale (reconnaissance et mise en valeur du potentiel patrimonial et historique).

3.3.5.3 Amélioration de l'efficacité économique

Le projet a pour but **de maintenir sinon d'améliorer** l'efficacité économique en améliorant l'accessibilité à des secteurs industriels actuellement sous-exploités (notamment le secteur industriel Dickson), en améliorant l'accessibilité routière aux équipements portuaires déjà existants, en améliorant le potentiel de mise en valeur récréotouristique du territoire également sous-exploité (implantation de la Route verte et d'un corridor récréotouristique), en consolidant le centre de l'agglomération et en assurant la synergie des programmes publics d'aide en vigueur et des projets connexes prévus dans la zone d'étude (voir chapitre 1 « Mise en contexte »).

3.3.6 Intégration des attentes des partenaires

Depuis plus de 30 ans, la population et plusieurs partenaires expriment des craintes et des attentes face au réaménagement du corridor de la rue Notre-Dame. Ces préoccupations se sont exprimées sous la forme de mémoires, de lettres ou via les médias.

Ces craintes et ces attentes se sont également exprimées dans le cadre du projet de recherche et développement sur le bruit routier réalisé par l'Université de Montréal pour le Ministère[5] et lors de journées portes ouvertes en 1999 organisées par le Ministère dans le cadre du processus de planification du projet.

Le Ministère a tenté de tenir compte des commentaires reçus lorsque ceux-ci rencontraient les objectifs exprimés ainsi que les obligations gouvernementales, notamment sur le plan environnemental. Cet effort de concertation a permis de transformer le projet à l'étude à l'époque, soit une autoroute à 100 km/heure avec voies de service comportant une portion aérienne dans le quartier Guybourg (secteur de l'intersection de la rue Dickson et de l'avenue Souligny actuelle). Le projet de cette époque comportait peu d'efforts particuliers d'insertion dans le milieu et de mesures à caractère environnemental.

De façon générale, les principales modifications apportées au projet initial afin de rencontrer les attentes exprimées sont :

- l'intégration de volets récréotouristique et patrimonial, ainsi que la mise en valeur de panoramas, soit le développement d'un projet global de mise en valeur du territoire contrairement au projet antérieur limité à la problématique routière;
- l'intégration d'un volet transport en commun (voies réservées);
- la mise en dépression du corridor routier menant à l'abandon du recours systématique aux écrans anti-bruit comme mode de gestion du bruit routier;
- l'élaboration du concept de « porte » correspondant à un secteur et à un accès routier, laquelle porte correspond également à un espace public majeur et un traitement architectural spécifique.

---

5 ANDRÉ, P. et J.P. GAGNÉ. (Avril 1999). 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, (rapport final). Université de Montréal, 133 p. + annexes.

Des modifications spécifiques ont également été apportées au projet afin de donner suite aux préoccupations exprimées. La liste suivante, présentée par « porte », donne un aperçu des modifications apportées suite à l'effort de concertation avec le milieu.

➢ **Porte Faubourg Québec :**

- Agrandissement de la dalle entourant la station de pompage Craig;
- Protection du potentiel de réaménagement éventuel du square Papineau d'origine.

➢ **Porte Sainte-Marie :**

- Fermeture de l'intersection des rues Frontenac et Notre-Dame;
- Élimination des mouvements de circulation entre la rue D'Iberville et la rue Notre-Dame vers l'est (relocalisation des mouvements à l'échangeur Alphonse-D.-Roy projeté);
- Réduction de la circulation en surface autour du parc projeté (parc Bellerive) et aménagement assurant une meilleure visibilité dans le parc et une surveillance plus facile;
- Maintien d'un espace public devant les immeubles de la rue Jean-Langlois, notamment pour protéger les vues existantes.

➢ **Porte Hochelaga :**

- Maintien du raccordement de la rue Alphonse-D.-Roy à la rue Notre-Dame (échangeur);
- Agrandissement du parc Dézéry et aménagement d'un point de vue vers le fleuve.

➢ **Porte Maisonneuve :**

- Sauvegarde d'une partie de la Tonnellerie St.-Lawrence Sugar dont une portion pouvant accueillir des bureaux saisonniers d'information touristique ;
- Réunification des parcs Morgan et Champêtre;
- Aménagement d'un parterre multifonctionnel dans l'axe du parc Morgan (gradins en été, glissade en hiver et point de vue vers le fleuve et les installations portuaires avec kiosque pouvant recevoir des équipements d'interprétation);
- Allongement vers l'est de la dalle du parc Morgan proposée initialement (allongement d'une trentaine de mètres) et amélioration de l'accessibilité au parc Champêtre par la mise en place d'un nouveau viaduc dans l'axe de l'avenue Aird;
- Fermeture de l'intersection de l'avenue Bourbonnière et de la rue Notre-Dame et des rues Davidson et Notre-Dame.

➢ **Porte Viau :**

- Fermeture de l'intersection des rues Saint-Clément et Notre-Dame;
- Réalignement du corridor (portion nord-sud) entre la rue Viau et le boulevard de l'Assomption à l'est des voies ferrées du CN afin d'éloigner la chaussée projetée des habitations de la rue Vimont;
- Aménagement d'un accès direct (entrées et sorties reliées aux voies rapides) avec les installations portuaires afin de réduire, si possible, le camionnage sur la rue Notre-Dame.

➢ **Porte Montréal :**

- Fermeture de l'intersection de la rue Dickson et de l'avenue Souligny afin de réduire les nuisances actuelles (bruit et vibrations) dans le secteur résidentiel adjacent provenant de l'intersection (freinage et accélération) ainsi que de la circulation sur la rue Dickson.

3.3.7 Interventions connexes

Le projet implique des interventions sous la responsabilité de la Ville de Montréal. Ces interventions, conformes aux orientations du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et du programme particulier d'urbanisme du quartier Maisonneuve sont :

- reclassification fonctionnelle de la rue Alphonse–D.-Roy, de la rue Saint-Clément, de la rue Dickson et de la rue Davidson (ne débouchant plus sur la rue Notre-Dame, ces rues peuvent retrouver une vocation locale);
- réunification du parc Théodore (angle de la rue Hochelaga et de la rue Saint-Clément) actuellement scindé en deux par la rue Saint-Clément (la rue Viau à double sens permet de débrancher la rue Saint-Clément et de réunir les deux parties du parc).

En outre, le projet permet également d'évaluer l'opportunité et, le cas échéant, l'aménagement, dans le cadre d'une entente déjà signée entre la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec (Programme global d'intervention pour la réalisation conjointe de projets en transport urbain), des raccordements cyclables suivants :

- raccordement de la piste cyclable et de la promenade Bellerive;
- raccordement de la piste cyclable et du Vieux-Port;
- acquisition de l'emprise du CN entre le boulevard de l'Assomption et le marché Maisonneuve pour raccorder la piste cyclable de l'avenue Souligny à la piste cyclable le long de la rue Notre-Dame.

3.4. PHASES ET DURÉE DES TRAVAUX

La réalisation du projet exige un minimum de quatre années de travaux et comprend cinq phases distinctes qui tiennent compte des délais liés au processus d'acquisition et de libération de l'emprise ainsi que de relocalisation préalable de services d'utilité publique.

L'ensemble des travaux seront réalisés conformément au Cahier des charges et devis généraux (CCDG, 1997).

➢ **Phase 1 : construction de la deuxième travée de l'avenue Souligny entre l'autoroute 25 et la rue Dickson (1,8 km)**

Les travaux de la phase 1 seront réalisés sans aucune entrave à la circulation (entièrement dans l'emprise du Ministère) et sans déplacement d'équipements d'utilité publique et comprendront peu de travaux d'excavation. Ces travaux impliquent la construction d'un seul viaduc (rue De Cadillac). Les écrans anti-bruit étant déjà en place, les nuisances dues aux travaux seront donc minimes pour la population riveraine. Finalement, aucun effet négatif n'est appréhendé sur les activités ferroviaires du CN et sur la desserte des entreprises industrielles.

➢ **Phase 2 : construction du tronçon entre la rue Amherst et la rue Fullum (1 km)**

Les travaux de la phase 2 seront réalisés dans l'emprise du MTQ. Ils impliquent cependant la relocalisation d'équipements d'utilité publique et demandent d'importantes mesures de gestion de la circulation durant les travaux (chemins de détour à aménager). Des travaux majeurs d'excavation (voies routières en dépression), la construction de deux viaducs (avenue Papineau et avenue De Lorimier), le prolongement d'un viaduc existant (rue Panet) et la construction de la dalle sur laquelle sera aménagée l'esplanade des Patriotes sont également requis. L'accès aux entreprises industrielles de la rue Notre-Dame sera maintenu pendant les travaux.

➢ **Phase 3 : prolongement de l'avenue Souligny entre la rue Dickson et la rue Viau (1,7 km) et prolongement du boulevard l'Assomption (1 km)**

Les travaux de la phase 3 impliquent des acquisitions de terrain et des négociations avec le CN pour la construction de deux viaducs ferroviaires. Quatre viaducs sont prévus, soit pour l'étagement de la rue Aird, de la rue Notre-Dame, du boulevard de l'Assomption et ainsi que pour la nouvelle entrée au port de Montréal.

Quelques déplacements d'équipements d'utilité publique sont à prévoir pour la portion de tronçon située sur la rue Notre-Dame, et d'importants travaux d'excavation seront réalisés tout le long du tronçon. Par ailleurs, ce tronçon peut être réalisé en mettant en œuvre un minimum de mesures de gestion de la circulation sur la rue Notre-Dame.

➢ **Phase 4 : construction du tronçon entre la rue Fullum et la rue Alphonse-D.-Roy (1,2 km)**

Les travaux de la phase 4 impliquent des acquisitions de terrains au sud de la rue Notre-Dame ainsi que la relocalisation d'équipements d'utilité publique. Ils comprennent également la construction de deux viaducs transversaux (boulevard René-Lévesque et rue Alphonse-D.-Roy) et d'un viaduc pour permettre le passage des voies rapides au-dessus des voies du CP. Une dalle de béton entre la rue Fullum, la rue Dufresne et la rue d'Iberville reliera le parc Bellerive existant, au sud de la rue Notre-Dame, au côté nord des voies rapides.

Des travaux majeurs d'excavation sont à prévoir à l'ouest du viaduc du CP afin d'aménager les voies rapides sous la dalle du parc Bellerive.

➢ **Phase 5 : construction du tronçon entre la rue Viau et la rue Alphonse-D.-Roy (2,5 km)**

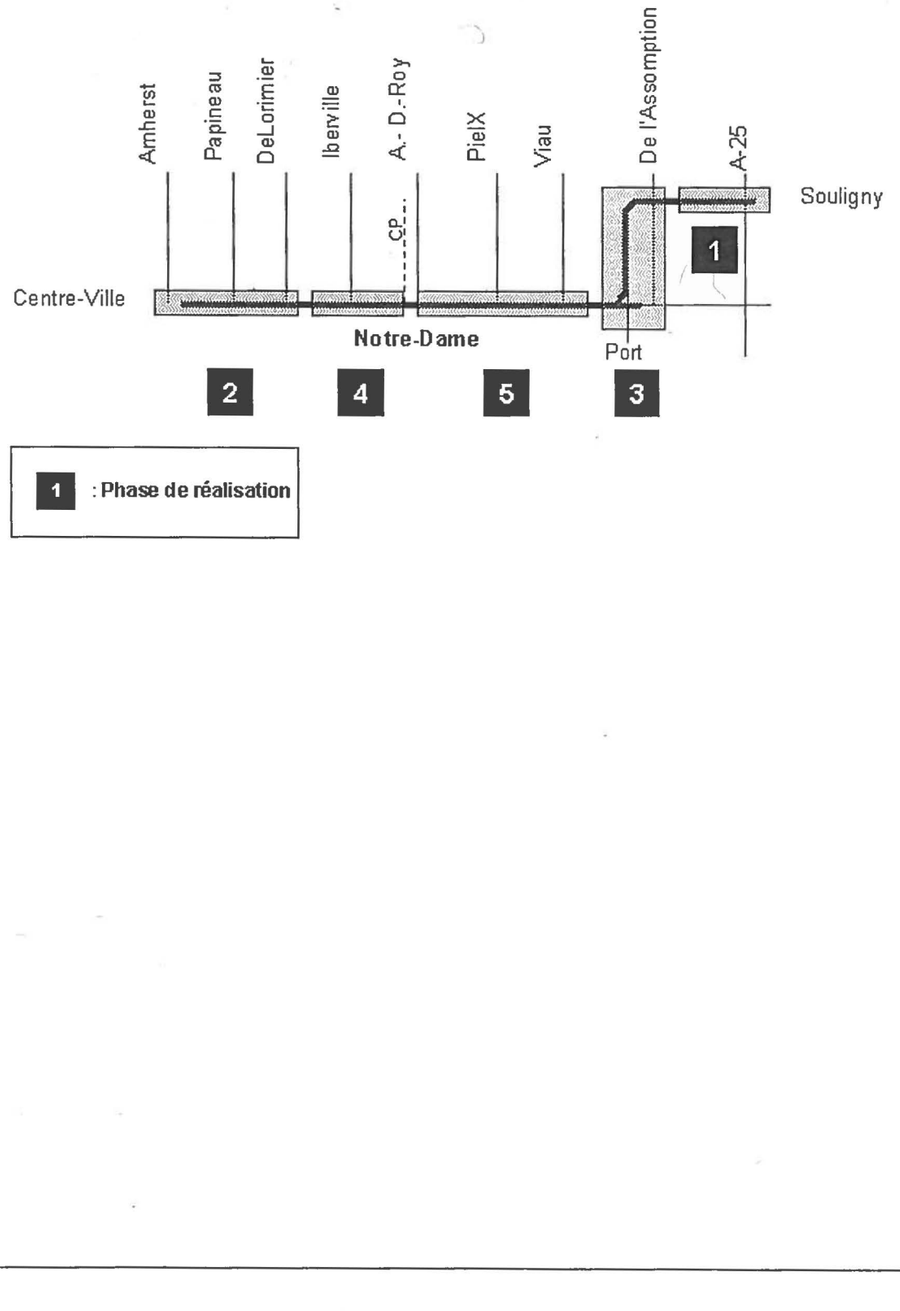
Les travaux de la phase 5 comprennent la construction de la route en dépression sur la majeure partie du tronçon. Ils requièrent donc d'importants travaux d'excavation, la construction de trois viaducs (rue Alphonse-D.-Roy, avenue Jeanne-d'Arc et boulevard Pie-IX), la construction de deux dalles de béton à la hauteur du parc Dézéry et des parcs Morgan et Champêtre et, finalement, la relocalisation d'équipements d'utilité publique.

La phase 5 est celle qui exigera la mise en œuvre des plus importantes mesures de protection du milieu (protection contre les nuisances du chantier et protection du couvert végétal) en plus d'exiger des mesures importantes de gestion de la circulation afin d'assurer la desserte des entreprises industrielles riveraines, la desserte du port ainsi que la circulation locale et régionale tout en limitant les effets de débordement dans le réseau routier périphérique pendant les travaux.

Tous ces derniers seront réalisés dans l'emprise du MTQ. Durant la période de construction, soit pendant les travaux d'excavation de la partie nord du corridor routier et la construction de la voie de service nord, la rue Notre-Dame existante comptera quatre voies carrossables afin de garantir l'accès aux entreprises industrielles localisées au sud de la rue Notre-Dame. Dès que la voie de service nord sera ouverte, une partie de la circulation y sera déviée afin de permettre la réalisation des travaux d'excavation de la partie sud ainsi que la construction de la voie de service sud.

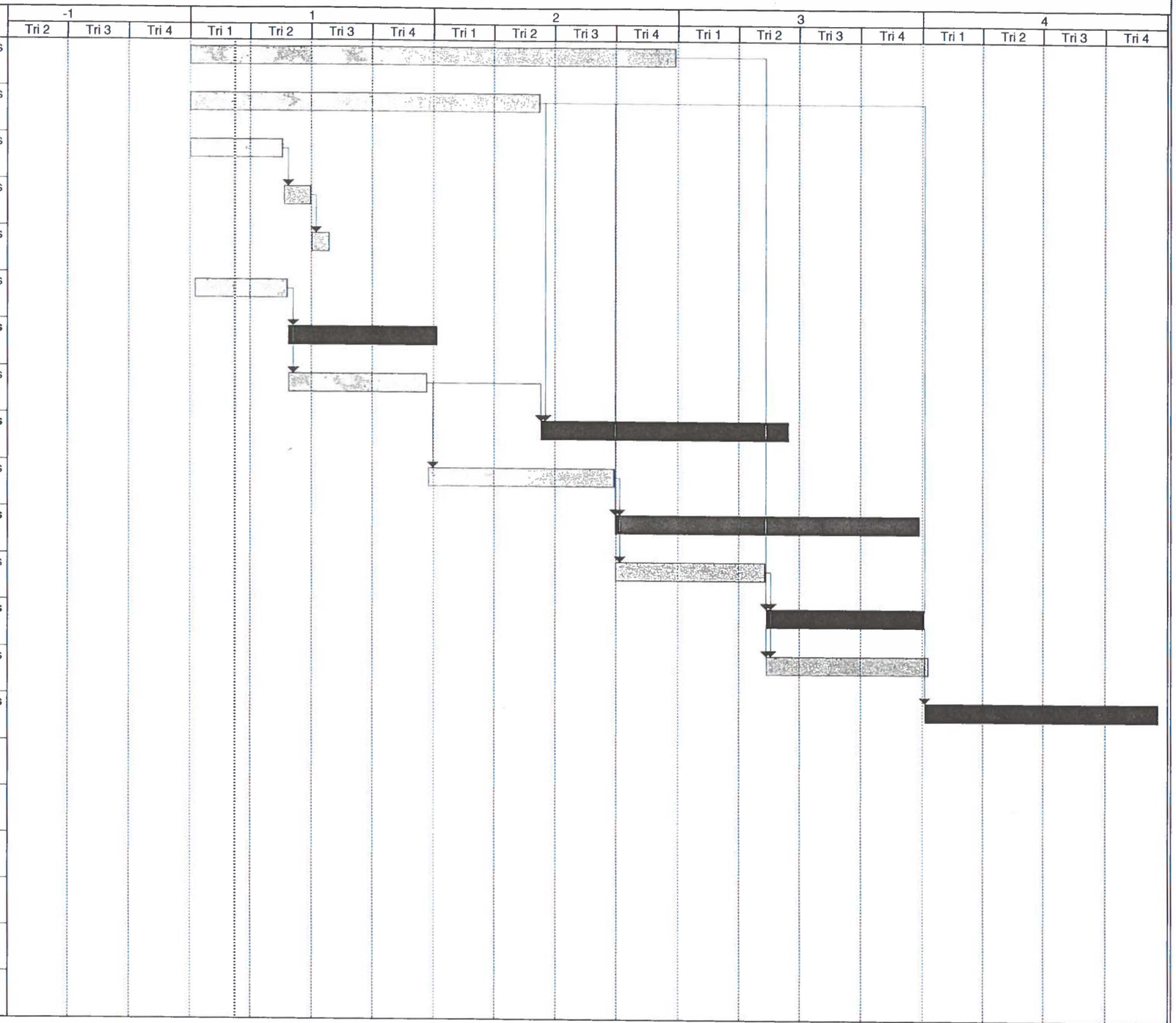
Les liens nord-sud existants aux intersections de l'avenue Bourbonnière, de la rue Davidson et du boulevard Pie-IX seront maintenus jusqu'à ce que le viaduc de l'avenue Jeanne-d'Arc soit construit. Ce dernier sera alors utilisé pendant la construction du viaduc du boulevard Pie-IX et la fermeture des intersections avec l'avenue Bourbonnière et la rue Davidson.

Figure 3.7 : Carte du phasage des travaux



MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Modernisation de la rue Notre-Dame
Échéancier préliminaire

N°	Nom de la tâche	Durée
1	Acquisition des terrains (Phases 4 et 5)	520 jours
2	Relocalisation utilités publiques	375 jours
3	Études préparatoires (Phases 2 à 5)	100 jours
4	Rapport de concept	30 jours
5	Phasage des travaux et lots de construction	20 jours
6	Plans et devis (1ère phase)	100 jours
7	**Travaux de construction (1ère phase)**	**160 jours**
8	Plans et devis (2ème phase)	150 jours
9	**Travaux de construction (2ème phase)**	**265 jours**
10	Plans et devis (3ème phase)	200 jours
11	**Travaux de construction (3ème phase)**	**325 jours**
12	Plans et devis (4ème phase)	160 jours
13	**Travaux de construction (4ème phase)**	**170 jours**
14	Plans et devis (5ème phase)	175 jours
15	**Travaux de construction (5ème phase)**	**250 jours**
16		
17	Notes: Phase 1 = 2ème travée de Souligny	
18	Phase 2 = Amherst à Fullum	
19	Phase 3 = Dickson à Viau	
20	Phase 4 = Viau à Alphonse-D.-Roy	
21	Phase 5 = Fullum à CP	



Projet: *Modernisation de la rue Notre-Dame*
Date: Août 2000

Tâche — Avancement — Jalon — Récapitulative

3.5. DESCRIPTION DU CHANTIER

Le chantier sera organisé et les travaux réalisés conformément au Cahier des charges et devis généraux[6]. Les travaux comprennent la modernisation de la rue Notre-Dame, le prolongement du boulevard de l'Assomption et l'aménagement d'un nouvel accès au port de Montréal.

➢ **Déboisement et plantations**

Seuls les arbres situés du côté nord de la rue Notre-Dame, en bordure de la piste cyclable dans le parc linéaire existant, et ceux situés dans la partie la plus au sud du parc Morgan seront coupés et, dans certains cas, seront replantés sur un autre site. Afin de limiter les effets négatifs du déboisement, les travaux de plantation prévus dans un même secteur auront lieu, dans la mesure du possible, simultanément. Le réaménagement du parc Champêtre prévoit la sauvegarde des arbres matures situés dans les limites du parc.

Le déplacement d'arbres tiendra compte de plusieurs facteurs. La transplantation ne peut s'exécuter que du dégel jusqu'au débourrement des arbres au printemps ou à partir du mois de septembre jusqu'à la fin du mois de novembre à l'automne. Une fois l'arbre enlevé de son lieu d'origine, il est amené et mis en terre sans délai. Les travaux complémentaires (arrosage, fertilisation et haubanage) sont également réalisés immédiatement. Dans le cas des conifères, une transplanteuse permettant un diamètre d'extraction de 2,13m (7') et une profondeur de 1,37m (4.5') est recommandée afin de maximiser la récupération des radicelles et faciliter la reprise. Pour les très gros feuillus, on utilisera le même diamètre d'extraction. Dans le cas des autres feuillus, chaque diamètre sera mesuré pour définir, pour chaque arbre, le diamètre d'extraction nécessaire. Si les différences sont minimes (tous des calibres importants), un seul diamètre d'extraction peut être retenu pour l'ensemble des arbres.

L'arrosage et la fertilisation sont essentiels à l'opération de transplantation. Le besoin en haubanage est évalué selon le type et la grosseur de l'arbre. L'arrosage et la fertilisation sont des opérations qui sont maintenues au cours des deux années qui suivent la transplantation, afin de permettre une reprise optimale dans le milieu récepteur. Durant la troisième année suivant la transplantation, seul l'arrosage au besoin est requis. Si tous les éléments énumérés ci-haut sont exécutés correctement, le pourcentage de perte devrait être minime (inférieur à 10%). Si les arbres ne peuvent être transplantés immédiatement à leur emplacement définitif et qu'ils doivent transiter par un lieu temporaire pendant des périodes de temps variable, les pertes pourraient être plus élevées (de 30 à 50 %).

Les arbres qui n'ont pas à être déplacés mais qui se situent dans la zone des travaux bénéficieront de mesures de protection. Ils seront ceinturés d'une clôture de protection de 1,2 à 1,8 m de hauteur. Cette clôture doit se situer à plus de 30 cm au pourtour de la ramure (projection au sol dans le cas des feuillus) des arbres et être maintenue en place pendant toute la durée des travaux. Si des excavations ou tranchées sont réalisées à proximité des arbres, le sol sera arrosé afin de maintenir un taux d'humidité propice à la croissance. Si les travaux ont lieu dans la région incluse en deçà de 30% de la ramure de l'arbre, une taille des branches ou des racines est suffisante, mais sera effectuée par une personne compétente pour éviter que la ramure soit brisée par des opérations aériennes de machinerie et que les racines dégagées reçoivent une coupe nette. La norme Arboriculture (Tome IV, chapitre 10) du Ministère traite de ces considérations. Au-delà de 30% de la ramure ou des racines situées dans la zone des travaux, les risques de perte des arbres augmenteraient considérablement. La transplantation est donc requise dans ces cas.

Une conséquence du projet est que certains arbres actuellement situés à distance de la rue Notre-Dame verront les voies de roulement se rapprocher d'eux, ce qui induira une augmentation des contraintes produites par la proximité de la rue. Les embruns salins sont l'élément risquant le plus d'augmenter. Toutefois, les arbres qui ont réussi à s'établir et à croître dans le milieu actuel sont déjà bien adaptés à un environnement difficile et un milieu ouvert. Cet historique les prédispose à tolérer ces changements. Dans les portions du tracé où la rue est en dépression, les impacts du rapprochement seront pratiquement nuls.

[6] MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Cahier des charges et devis généraux*. 1997.

➢ **Contrôle de l'herbe à poux**

Afin d'éviter les problèmes de rhinite allergique saisonnière reliés au pollen de l'herbe à poux et des graminées chez certains usagers de la piste cyclable, le projet prévoit de :

- niveler le sol et retirer les pierres en surface sur les terrains en bordure de la piste, afin de favoriser l'implantation de plantes compétitrices à l'herbe à poux et faciliter l'entretien des terrains;
- tondre la pelouse en bordure de la piste à des intervalles de 15 jours à partir de la fin mai jusqu'à la mi-octobre (hauteur de coupe égale ou inférieure à 5 cm afin de couper les tiges florifères des plantes avant la floraison);
- créer des aménagements boisés aux emplacements où l'on ne désire pas installer un parc.

➢ **Aménagements propices à la faune avienne**

Les aménagements prévus en faveur des espèces aviennes feront appel à des espèces floristiques qui ont pour caractéristiques d'être peu sensibles à la pollution, d'être résistantes au froid et d'avoir une bonne disponibilité en pépinière. De plus, il s'agit presque exclusivement d'espèces indigènes. Il semble en effet que les espèces d'oiseaux indigènes ont plus d'avantages compétitifs lorsqu'elles se nourrissent avec des plantes indigènes, au détriment d'espèces d'oiseaux introduites.

- conservation de la litière du sol : les arbres morts tombés, les branches, les feuilles et les autres dépôts organiques sur le sol seront conservés. Une litière forestière de bonne qualité favorise les oiseaux insectivores qui se nourrissent au sol.
- conservation des arbres morts : les arbres n'ayant pas survécu à la transplantation seront systématiquement conservés. Toutefois, il faut éviter que ces arbres ne causent des risques. Dans un tel cas, on peut stabiliser le tronc à l'aide de câbles fixés au sol ou à des arbres vivants voisins. Il est aussi possible de couper la partie de l'arbre qui risque de tomber, tout en laissant la partie du tronc qui ne cause pas de risques. Les arbres morts peuvent servir de postes de chant et de perchoirs. De plus, comme ils attirent de nombreux insectes, ils attireront des espèces d'oiseaux insectivores.
- plantation de petits bosquets d'arbustes : sera privilégiée la plantation d'espèces telles que le Sumac vinaigrier, les rosiers sp., les ronces sp., le Cornouiller stolonifère, l'Aulne crispé, le Genévrier commun, les framboisiers sp., le Sureau du Canada, la Viorne lentago et la Viorne trilobée. L'Amélancher du Canada peut aussi être utilisé en proportions moindres, à titre expérimental. Le choix d'arbustes d'espèces et de tailles différentes lors de l'élaboration de chaque bosquet sera favorisé. La superficie souhaitable du bosquet, au moment de la plantation, est de 2 à 5 mètres de largeur sur 3 à 8 mètres de longueur. Plusieurs bosquets plantés à quelques mètres de distance les uns des autres sont préférables à un seul bosquet isolé. De nombreuses espèces de passereaux fréquentent les petits bosquets ou y nichent.
- plantation de bosquets d'arbustes épineux : les espèces qui seront privilégiées sont l'Aubépine ergot-de-coq, les framboisiers sp. et les mûriers sp. Certaines espèces d'oiseaux nichent dans les arbustes épineux. De plus, cet aménagement peut servir à restreindre l'accès du site aux humains ainsi qu'aux animaux domestiques qui peuvent être des prédateurs d'oiseaux ou d'œufs.
- plantation de Vignes de rivage : cet arbuste grimpant nécessite des supports pour croître, tels que des arbres morts isolés, des amas de branches et de troncs, des bâtiments ou des murets. Cette espèce croît mieux lorsqu'elle est exposée au soleil, donc il serait plus efficace d'en faire la plantation à découvert. De plus, elle préfère les sols humides. L'effet attractif de l'aménagement pour les oiseaux se voit augmenté lorsque plusieurs Vignes de rivage sont plantées ensemble. La plante sert d'abri pour les nids de certains oiseaux et son écorce sert de matériau pour la construction du nid pour d'autres espèces. Aussi, plus de trente espèces se nourrissent de ses fruits.
- plantation d'arbres ou d'arbustes à baies d'été, d'automne ou persistant l'hiver : plusieurs espèces produisent des baies. Les espèces privilégiées produisant des baies d'été sont le Sureau du Canada et le Cornouiller stolonifère. Une espèce à baies d'automne est recommandée, soit la Vigne de rivage. Les espèces à baies

persistant l'hiver sont le Sorbier d'Amérique, le Micocoulier occidental, le Sumac vinaigrier, la Viorne lentago, la Viorne trilobée et l'Aubépine ergot-de-coq. Le Sorbier d'Amérique peut aussi être utilisé en proportions moindres, à titre expérimental. Cet aménagement sera associé à quelques grands arbres feuillus ou résineux, afin de fournir des abris et des perchoirs sécuritaires. De plus, les arbres et arbustes à baies d'été ou d'automne dont les fruits ne persistent pas en hiver devraient être plantés individuellement ou par paires. Les arbres et arbustes à baies persistant l'hiver doivent être plantés en bosquets de dix individus ou plus. Deux ou trois espèces aux baies de tailles variées composeront chaque bosquet. Les baies sont consommées par de nombreuses espèces d'oiseaux, qui risquent de demeurer en région durant l'hiver si la nourriture est disponible.

- plantation de conifères comme supports de nids : l'espèce d'arbre privilégiée pour cet aménagement est l'épinette du Colorado. Bien qu'elle ne soit pas une espèce indigène, elle résiste bien aux embruns salins et aux vents desséchants. L'Épinette blanche, le Pin blanc et le Thuya occidental seront aussi employés dans les secteurs plus éloignés de la route en quantités plus limitées et en groupements denses avec de l'Épinette du Colorado. Les conifères doivent être plantés individuellement ou par bosquets de 3 à 5 arbres, afin que leurs branches inférieures demeurent fournies, donc plus attrayantes aux oiseaux. Il est préférable de planter ensemble quelques arbres de différentes hauteurs. Idéalement, les conifères devraient être plantés dans un rayon de 5 à 10 mètres d'arbres feuillus, qui serviront de perchoirs. Plusieurs espèces d'oiseaux nichent dans les conifères, car ces arbres sont des abris adéquats contre les intempéries.

- plantation de petits bosquets de Thuya occidental : les thuyas doivent être plantés par petits groupes de 3 ou 4 individus, à l'écart des zones boisées denses. Ces conifères seront plantés dans des secteurs plus éloignés de la route, à titre expérimental. Ces arbres sont utilisés par certains oiseaux comme abri ou comme site de nidification.

- installation d'amas de branches et de troncs d'arbres morts : on peut utiliser des rebuts de coupe ou de taille d'arbres pour constituer ces amas. Afin d'être utile en toute saison pour les oiseaux, un amas de branches doit mesurer de 3 à 5 mètres de largeur, de 5 à 10 mètres de longueur et de 1 à 1,5 mètre de hauteur. Afin de former des espaces entre le sol et les branches, il faut empiler les troncs et les branches par ordre décroissant de diamètre, de façon irrégulière. Les amas ont un effet attractif plus élevé lorsqu'ils sont situés en bordure ou à l'intérieur de bosquets d'arbustes. Cet aménagement fournit aux oiseaux un excellent abri contre les intempéries et les prédateurs, en plus de permettre aux espèces insectivores de se nourrir de la faune invertébrée qu'on y retrouve.

➢ **Excavation**

Les travaux de modernisation de la rue Notre-Dame, d'aménagement d'un nouvel accès au port de Montréal et de prolongement de l'avenue Souligny requerront d'importants travaux d'excavation (environ 1,5 million de mètres cubes). Ceux-ci seront faits en séquence afin de maintenir ouvertes en tout temps deux voies carrossables par direction. Les excavations commenceront dans la partie nord du corridor pour se terminer dans la partie sud, là où se trouve la rue Notre-Dame actuelle.

Toutes les excavations sont réalisées en tranchées avec des murs de soutènement afin de limiter la largeur des excavations. Les matériaux d'excavation seront immédiatement acheminés hors du site. La circulation des camions transportant les matériaux d'excavation sera absolument interdite sur toutes les rues transversales nord-sud à moins que la circulation des camions y soit déjà autorisée par la Ville de Montréal dans son plus récent réseau de camionnage. La majeure partie de la circulation lourde transportant ces matériaux de déblais se fera donc dans l'axe de la rue Notre-Dame et sur le réseau de camionnage déjà autorisé par la Ville de Montréal.

Les matériaux d'excavation feront l'objet d'une caractérisation, conformément à la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés. Le site de dépôt des matériaux d'excavation sera au choix des entrepreneurs mais devra se conformer aux exigences de l'article 12.4.10 du Cahier des charges et devis généraux qui exige le recours à des sites autorisés et conformes à la réglementation en vigueur. Finalement, les plans et devis d'appel d'offre comprendront des incitatifs financiers en vue de favoriser le recyclage et la réutilisation du béton et des enrobés bitumineux.

➢ **Dynamitage**

Le roc se trouve de 20 à 25 mètres de profondeur environ le long de l'alignement du corridor routier, de sorte qu'aucun travail de dynamitage n'est prévu pour ce projet, à l'exception de la portion située à la croisée du boulevard de l'Assomption et de la voie ferrée du CN où le roc se trouve à trois mètres et moins. Il est toutefois possible, selon la qualité du roc, que celui-ci soit arraché mécaniquement.

➢ **Remblayage**

Les travaux de remblayage prévus à ce projet sont confinés aux approches du nouveau viaduc du CP qui devra être construit entre la rue Frontenac et la rue Alphonse.-D.-Roy. Par ailleurs, les seuls autres travaux de remblai requis seront pour la mise en place de l'infrastructure pour le prolongement du boulevard de l'Assomption.

➢ **Travaux de démolition**

Les travaux de démolition sont de deux ordres : ceux liés aux infrastructures routières et ceux liés à la démolition de bâtiments existants. Les travaux de démolition des infrastructures routières consistent à arracher les dalles de béton existantes de la rue Notre-Dame ainsi que le revêtement bitumineux, à briser et à enlever les trottoirs et bordures existants, à enlever les poteaux d'éclairage et de feux de circulation ainsi que la signalisation routière. Tous les éléments de drainage non requis par le nouveau projet (puisards et conduites d'égout pluvial) seront également retirés.

Les travaux de démolition de bâtiments sont concentrés presque essentiellement dans le secteur du parc Bellerive, au sud du boulevard Ville-Marie entre la rue d'Iberville et la rue Alphonse–D.-Roy, au sud de la rue Notre-Dame près de la rue Viau et dans le secteur « Dickson ». Il s'agit des édifices suivants :

- 2450, rue Notre-Dame;
- 2480 à 2540, rue Notre-Dame Est;
- 2600, rue Notre-Dame Est;
- 2720, rue Notre-Dame Est;
- 2740, rue Notre-Dame Est;
- 4650, rue Notre-Dame Est;
- 4940, rue Notre-Dame Est;
- 430 et 440, rue Sicard;
- 5227, rue Notre-Dame Est;
- 5580, rue Hochelaga (démolition partielle).

➢ **Matériaux contaminés**

L'analyse des photographies aériennes (1996, 1970-71, 1950 et 1930), la consultation des plans multidates (1990, 1977-80, 1905 et 1936) d'utilisation du sol de la Ville de Montréal et l'inventaire des propriétés et de leur utilisation actuelle permettent de conclure à une probabilité significative de matériaux contaminés dans les limites du chantier. Les mesures appropriées seront donc prises et intégrées aux plans et devis, dont :

- le respect des méthodes de caractérisation (échantillonnage et préservation d'échantillons) contenues dans le «Guide de caractérisation des terrains contaminés» du Ministère de l'Environnement du Québec (MENV);
- l'application de la «Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés» du MENV;

- le confinement des sols contaminés qui déborderont des limites de l'emprise et de ceux qui seront laissés en place lors d'excavation du sol dans des sites contaminés à l'aide d'une technique efficace (géomembrane ou autres);
- la gestion et la disposition adéquate des sols et des eaux contaminés;
- le respect de la Loi sur la qualité de l'environnement et, en particulier, du Règlement sur les déchets solides et du Règlement sur les matières dangereuses (et modifiant diverses dispositions réglementaires).

➢ **Gestion de la circulation**

Il existe depuis avril 2001, à la Direction territoriale de l'Île-de-Montréal, un module appelé « Gestion des impacts sur la circulation ». Cette équipe a pour principal mandat de planifier chaque chantier, d'établir le plan de gestion des impacts, de mettre en œuvre les mesures d'atténuation préconisées, de valider la performance des mesures, de réviser au besoin les mesures, de valider la coexistence des entraves des autres chantiers et des événements ainsi que de coordonner les interventions lors d'incidents et de situations d'urgence. La présence de ce nouveau module assure un suivi constant des impacts des travaux sur le réseau routier et il est en mesure d'apporter les correctifs nécessaires afin d'en minimiser l'importance. Ce module est également responsable des communications et de la gestion des panneaux à messages variables qui seront installés en périphérie du chantier.

Les travaux auront des effets significatifs sur la circulation. Toutefois, les impacts sur la circulation seront minimes dans la section comprise entre les voies ferrées du CN et l'autoroute 25 (chaînage 6+300 à 9+600) considérant que la grande majorité des travaux sera réalisée en dehors des chaussées existantes et qu'il n'y a qu'une seule intersection dans ce secteur, soit cellede la rue Dickson.

Dans la portion située entre la rue Panet et les voies ferrées du CN (chaînage 1+000 et 6+300), soit le corridor de la rue Notre-Dame actuelle, la réalisation des travaux soulève des défis significatifs en terme de gestion de la circulation. Afin d'atténuer ces effets, le Ministère élaborera un plan de gestion de la circulation en s'appuyant sur les données contenues dans l'étude d'impact, en collaboration avec ses partenaires, dont la Ville de Montréal, le Service de police de la Communauté urbaine de Montréal, la Sûreté du Québec, l'Agence métropolitaine de transport, la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal et les services ambulanciers. Le Ministère proposera ainsi un plan de gestion de la circulation pour chacune des phases du projet. L'élaboration du plan de gestion de la circulation se fait en 6 étapes.

1. Analyse des besoins et contraintes techniques associés à la réalisation des travaux
   - inventaire des besoins du chantier en terme d'organisation, de phases et de sécurité des travailleurs et du public.
2. Analyse des besoins en dessertes et des contraintes
   - inventaire des besoins des services d'urgence (Services policiers, ambulancier et d'incendie);
   - inventaire des besoins de desserte routière, piétonnier et cycliste pour les industries et commerces le long de la rue Notre-Dame (jour/nuit, période horaire, type de camions, accès des employés);
   - inventaire des secteurs sensibles (population vulnérables, parcs, écoles, garderies);
   - inventaire des modes disponibles de transports de substitution des personnes et des marchandises (transport en commun, transport ferroviaire).
3. Analyse de la problématique de circulation
   - identification des effets de débordements potentiels sur le réseau local;
   - identification des effets sur le réseau routier supérieur;
   - identification des effets sur les mesures et les services d'urgence;
   - identification des effets sur les déplacements piétonniers et cyclistes;
   - identification des effets sur la sécurité routière.
4. Préparation de propositions (variantes) de plan de gestion de la circulation

En prenant en considération les besoins de circulation par rapport aux besoins associés à la réalisation des travaux, une série de mesures sera proposée afin de concilier les deux aspects et minimiser les impacts, dont les mesures suivantes :

- mesures locales dans le corridor de la rue Notre-Dame (voies de contournement à l'intérieur des limites du chantier, signalisation, gestion de la vitesse, parcours temporaires pour l'autobus 410);
- mesures régionales (système temporaire de transport en commun, détournement du camionnage);
- mesures le jour, la nuit, les fins de semaine et les jours fériés;
- mesures d'information (médias, panneaux à messages variables).

5. Préparation et présentation du plan de gestion de la circulation retenu
   - élaboration détaillée par phases et périodes du plan de gestion de la circulation pendant les travaux;
   - présentation publique du plan de gestion de la circulation (présentation annoncée dans les médias dans un lieu accessible pour une durée de plusieurs jours afin de recueillir les commentaires de la population).
6. Mise en œuvre
   - signature d'ententes avec les partenaires concernés;
   - intégration du plan de gestion de la circulation à la préparation des plans et devis d'appel d'offre de construction;
   - préparation d'un programme d'information publique des effets des travaux (médias).

Finalement, le plan de gestion de la circulation se conformera à la hiérarchie du réseau routier et au plan de camionnage de la Ville de Montréal.

Par conséquent, si des voies de contournement sont requises hors de l'emprise de la rue Notre-Dame, la planification des voies de contournement pour la circulation automobile, le transport en commun et le camionnage locale (livraisons locales) ne prendra en considération que les artères principales, les artères secondaires et les collectrices ainsi que les route permises au camionnage de transit.

Pour la zone d'étude, les artères, collectrices et routes de camionnage de transit comprennent notamment les rues suivantes : la rue Amherst, l'avenue Papineau, l'avenue De Lorimier, la rue Parthenais, la rue Fullum, la rue d'Iberville, la rue Frontenac, la rue Alphonse-D.-Roy, l'avenue Bourbonnière, le boulevard PieIX, la rue Saint-Clément, la rue Viau, le boulevard de l'Assomption, la rue Dickson, la rue Désautels, la rue Viger, la rue Saint-Antoine, le boulevard René-Lévesque, la rue Sainte-Catherine, la rue Ontario, la rue Hochelaga et la rue Sherbrooke.

Le camionnage de transit sera invité (signalisation et information) à délaisser la rue Notre-Dame et à emprunter les autres routes permises au camionnage de transit sur le territoire de Montréal.

Finalement, le camionnages associés au chantier n'utilisera que les routes de camionnage déjà permises (voir figure 1.2 du chapitre 1 « Mise en contexte »). Les rues locales pourront cependant servir à dévier la circulation ou pour la gestion du camionnage associé chantier lors de situations d'urgence ou pour assurer la qualité des services d'urgence à la population pendant les travaux, dont pour les services d'incendie, les services ambulanciers, les

services policiers ou lors d'urgences environnementales. Si le recours à une rue locale est requis pour les raisons évoquées précédemment, ce recours demeurera exceptionnel et l'entrepreneur assurera une présence continue pour assurer la sécurité de la population riveraine et justifiera quotidiennement le recours à une rue locale auprès du ministère des Transports.

3.6 PROGRAMME DE MISE EN ŒUVRE

Compte tenu de la complexité du projet, afin d'assurer la coordination des travaux et des activités des partenaires en périphérie, et afin d'assurer une convergence des actions de ces partenaires, le projet prévoit l'application d'un programme de mise en œuvre. Ce programme comprendra trois volets, soit la signature de protocoles d'entente, un cadre de réflexion pour la finalisation du design de certains espaces et de certaines structures, et la mise sur pied d'un centre local d'information et de communication.

Le projet nécessitera, pour sa réalisation et son exploitation, des discussions et la signature de protocoles d'entente avec les organismes suivants :

- la Ville de Montréal;
- l'Agence métropolitaine de Transport (AMT);
- la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM);
- le Canadien National (CN), pour la traversée étagée (en dépression) de leur emprise ferroviaire;
- le Canadien Pacifique (CP), pour la traversée étagée (aérienne) de leur emprise ferroviaire;
- la Société des alcools du Québec (SAQ);
- le port de Montréal;
- l'Unité de soutien de secteur Montréal du ministère de la Défense Nationale (base militaire de Longue-Pointe);
- l'Office des congrès et du tourisme du Grand-Montréal.

Le projet étant à l'étape d'avant-projet, le design architectural détaillé des structures et des parcs, ainsi que les modalités de mise en valeur du potentiel patrimonial et historique du milieu (concept de signalisation et d'information) demeurent préliminaires. Afin de compléter le design de ces composantes, le programme de mise en œuvre comprendra également un cadre de réflexion et de design à établir afin de préciser les aménagements requis et d'alimenter la préparation des plans et devis.

Finalement, compte tenu de l'ampleur et de la durée des travaux ainsi que de l'intérêt que ces travaux susciteront auprès du public, le programme comprend la mise sur pied d'un centre d'information et de communication selon une formule à établir en collaboration avec le milieu. Ce centre offrira de l'information à jour sur les travaux et pourrait offrir des visites animées par des guides issus du milieu et formés pour les besoins du projet.

3.6.1 Ville de Montréal

La signature d'un protocole avec la Ville de Montréal a pour but de définir le cadre de sa participation à la poursuite de la planification des lieux publics et à la préparation des plans et devis touchant les travaux conjoints (raccordements de services publics, raccordements de rues locales, chemins de détour temporaires, mesures de gestion de la circulation pendant les travaux). Le protocole comprend également le transfert à la municipalité de la responsabilité et de la propriété des voies de desserte, ainsi que de la responsabilité de l'entretien et de l'exploitation de tous les espaces verts et lieux publics. Le protocole traitera également de l'implantation de mesures en faveur du transport en commun sur certaines voies de desserte, dont la gestion des feux de circulation, ainsi que de la réduction de l'attrait des artères locales où une réduction de la circulation est appréhendée lors de l'ouverture de la rue Notre-Dame modernisée. Finalement, le protocole a pour but de définir la participation financière de la municipalité.

3.6.2 Agence métropolitaine de Transport

La signature d'un protocole avec l'Agence métropolitaine de Transport a pour but de définir le cadre de sa participation à la mise en place de mesures en faveur du transport en commun lors des travaux de construction, ainsi que de définir les règles régissant l'utilisation des accotements sur les tronçons sous la responsabilité du ministère des Transports.

3.6.3 Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal

Un protocole pourrait avoir lieu avec la STCUM avec pour objectif d'établir les modalités de maintien de la qualité du service de l'autobus express 410 (rue Notre-Dame) et de la mise en place de mesures en faveur du transport en commun pendant les travaux de construction.

3.6.4 Société des alcools du Québec

Une entente avec la Société des alcools du Québec (SAQ) a pour but de préciser le design final des abords du Pied-du-Courant. Cette entente vise donc le design de l'esplanade des Patriotes et du square Parthenais situé en bordure de leur propriété (aire de stationnement).

3.6.5 Administration portuaire de Montréal

Un protocole avec l'administration portuaire de Montréal a pour but de définir le rôle du port de Montréal dans le cadre des mesures de gestion de la circulation routière et ferroviaire pendant les travaux de construction, ainsi que sa participation technique et financière dans le cadre du projet (transactions foncières et mise en place du nouvel accès aux installations portuaires).

3.6.6 Ministère de la Défense nationale

Une entente pourrait intervenir avec l'unité de soutien de secteur Montréal du ministère de la Défense nationale (base militaire de Longue Pointe) afin d'aménager un élément patrimonial signalant la présence du musée du 22ème régiment à proximité de la piste cyclable (intersection de la rue Desautels).

3.7 ACQUISITIONS ET TERRAINS EXCÉDENTAIRES

L'emprise du projet proposé est déjà en très grande partie la propriété du ministère des Transports du Québec. Les immeubles (terrains avec ou sans bâtiment) à acquérir pour compléter l'emprise sont des propriétés de l'Administration portuaire de Montréal, des emprises de rues municipales et des immeubles privés à vocation industrielle ou commerciale. Aucun immeuble à vocation résidentielle n'est requis pour le projet.

Les plans présentés en annexe 3.7 identifient les lots et parties de lots (propriétés privées) qui seront affectés par une procédure d'acquisition (acquisition complète ou partielle) afin de permettre la réalisation du projet. Ces plans sont accompagnés d'un tableau indiquant la superficie actuelle totale des lots. La superficie à acquérir est également indiquée en annexe 3.7.

Le projet pourrait donner lieu à diverses portions de terrains excédentaires ou non requises pour l'exploitation du corridor routier, qui pourront être mises en vente. Cependant, l'identification des superficies exactes de terrains excédentaires n'a lieu qu'après la mise en service du corridor et l'examen final des besoins pour les fins de l'exploitation du réseau. Les terrains excédentaires se retrouvent potentiellement dans le secteur Sainte-Marie, entre les voies ferrées du CP et l'avenue De Lorimier (têtes d'îlots), et entre les voies ferrées du CN et la rue Dickson (bordure nord de la rue Notre-Dame) et de part et d'autre de la rue Dickson (bandes de terrain en bordure de la rue).

3.8 COÛTS

Les tableaux 3.3, 3.4 et 3.5 illustrent la répartition du coût global du projet incluant les coûts de construction, une réserve pour imprévus et les honoraires professionnels. Au total, les coûts estimés du projet de modernisation de la rue Notre-Dame sont de 263 M$.

Sur les 263 M$ prévus, 229 M$ sont des coûts de construction (119 M$ pour l'infrastructure routière, 40 M$ pour l'intégration du projet au milieu environnant et protection de l'environnement, 24 M$ pour la gestion de la circulation et 46 M$ pour les imprévus).

TABLEAU 3.3: SOMMAIRE DES COÛTS DU PROJET

1.	COÛTS DE CONSTRUCTION	183 000 000 $
2.	CONTINGENCES (25%)	46 000 000 $
	SOUS-TOTAL	**229 000 000 $**
3.	COÛTS SERVICES PROFESSIONNELS *(15%)*	34 000 000 $
	TOTAL	**263 000 000 $**

NOTES:

1- Les chiffres de ce tableau sont arrondis

2- Les contingences incluent une provision pour les acquisitions de terrain

TABLEAU 3.4: VENTILATION DES COÛTS PAR TYPE DE TRAVAUX DE CONSTRUCTION

(Chiffres non arrondis)

1.	TERRASSEMENT	10 938 070 $
2.	STRUCTURE DE LA CHAUSSÉE	19 744 718 $
3.	DRAINAGE	9 982 714 $
4.	TRAVAUX DIVERS (démolition, éclairage, signalisation, viaducs routiers)	61 441 250 $
5.	TRAVAUX FERROVIAIRES	2 088 800 $
6.	UTILITÉS PUBLIQUES	14 675 000 $
7.	INTÉGRATION AU MILIEU ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	40 310 725 $
	Sous-total (1 - 7)	**159 181 277 $**
8.	GESTION DE LA CIRCULATION PENDANT LES TRAVAUX (15%)	23 877 192 $
	Sous-total (1 - 8)	**183 058 469 $**
	CONTINGENCES (25%)	45 764 617 $
	Total	**228 823 086 $**

TABLEAU 3.5: VENTILATION DES COÛTS PAR VOLET D'INTERVENTION

(Chiffres non arrondis)

1. MODERNISATION DU CORRIDOR ROUTIER	**118 870 552 $**
MESURE EN FAVEUR DU TRANSPORT COMMUN (1)	4 000 000 $
2. INTÉGRATION AU MILIEU ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	**40 310 725 $**
2.1 CORRIDOR VERT RÉCRÉOTOURISTIQUE	*28 685 725 $*
ROUTE VERTE (INFRASTRUCTURE, SIGNALISATION ET ÉCLAIRAGE)	792 000 $
INFOTOURISTE "LES FAUBOURGS"	500 000 $
SIGNALISATION TOURISTIQUE	537 500 $
AMÉNAGEMENT PAYSAGER DANS L'EMPRISE (PLANTATION ET MOBILIER)	3 339 535 $
AMÉNAGEMENT PAYSAGER HORS EMPRISE (PLANTATION ET MOBILIER)	2 439 690 $
BELVÉDÈRE (PARC CHAMPÊTRE)	500 000 $
DALLE MORGAN-CHAMPÊTRE	3 534 000 $
DALLE DÉZÉRY	2 432 000 $
DALLE VIAU	4 940 000 $
DALLE SAINTE-MARIE	9 671 000 $
2.2 CORRIDOR PATRIMONIAL	*2 200 000 $*
PORTE MONTRÉAL (BASE MILITAIRE DE LONGUE POINTE / L-H-LAFONTAINE	200 000 $
PORTE VIAU (PARC VIAU / FERME MOLSON / VICKERS)	400 000 $
PORTE MAISONNEUVE	400 000 $
PORTE HOCHELAGA	400 000 $
PORTE SAINTE-MARIE ET FAUBOURG QUÉBEC	500 000 $
PANORAMA DIVERS	300 000 $
2.3 MESUREs D'ATTÉNUATION DU BRUIT ROUTIER	*9 425 000 $*
Sous-total (1 - 2)	**159 181 277 $**
3. GESTION DE LA CIRCULATION PENDANT LES TRAVAUX (15%)	**23 877 192 $**
Sous-total (1 - 3)	**183 058 469 $**
4. CONTINGENCES (25%)	**45 764 617 $**
TOTAL	**228 823 086 $**

(1) Il s'agit du coût additionnel nécessaire pour aménager les accotements et les voies de desserte pour leur utilisation en faveur du transport en commun (marquage, signalisation et jeux de signalisation). Il ne s'agit donc pas du coût total des infrastructures associées en tout ou en partie au transport en commun, ce coût étant indissociable du coût total de l'infrastructure routière.

Annexe 3.1
Plans d'avant-projet préliminaire

Annexe 1
Liste des plans et des figures

Porte « Faubourg Québec »

- État actuel des lieux (Orthophoto 1999) : chaînage 1+000 à 2+000
- Plan d'avant-projet (Géométrie en plan) : chaînage 1+000 à 2+000

Porte « Sainte-Marie »
- État actuel des lieux (Orthophoto 1999) : chaînage 2+000 à 3+000
- Plan d'avant-projet (Géométrie en plan) : chaînage 2+000 à 3+000

Porte « Hochelaga »
- État actuel des lieux (Orthophoto 1999) : chaînage 3+000 à 4+300
- Plan d'avant-projet (Géométrie en plan) : chaînage 3+000 à 4+300

Porte « Maisonneuve »
- État actuel des lieux (Orthophoto 1999) : chaînage 4+300 à 5+400
- Plan d'avant-projet (Géométrie en plan) : chaînage 4+300 à 5+400

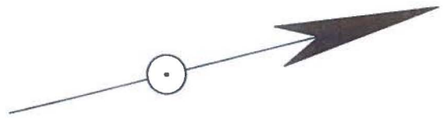
Porte « Viau »

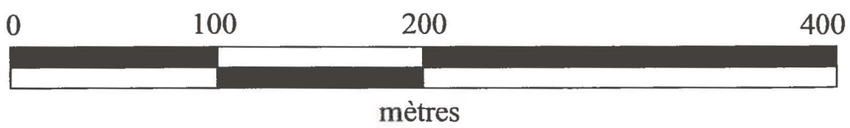
- État actuel des lieux (Orthophoto 1999) : chaînage 5+400 à 6+600
- Plan d'avant-projet (Géométrie en plan) : chaînage 5+400 à 6+600
- État actuel des lieux (Orthophoto 1999) : chaînage 6+200 à 6+800
- Plan d'avant-projet (Géométrie en plan) : chaînage 6+600 à 6+800

Porte « Montréal »

- État actuel des lieux (Orthophoto 1999) : chaînage 6+800 à 8+000
- Plan d'avant-projet (Géométrie en plan) : chaînage 6+800 à 8+000
- État actuel des lieux (Orthophoto 1999) : chaînage 7+600 à 8+500
- Plan d'avant-projet (Géométrie en plan) : chaînage 7+600 à 8+500
- État actuel des lieux (Orthophoto 1999) : chaînage 8+500 à 9+500
- Plan d'avant-projet (Géométrie en plan) : chaînage 8+500 à 9+500
- État actuel des lieux (Orthophoto 1999) : chaînage 9+500 à 9+700
- Plan d'avant-projet (Géométrie en plan) : chaînage 9+500 à 9+700

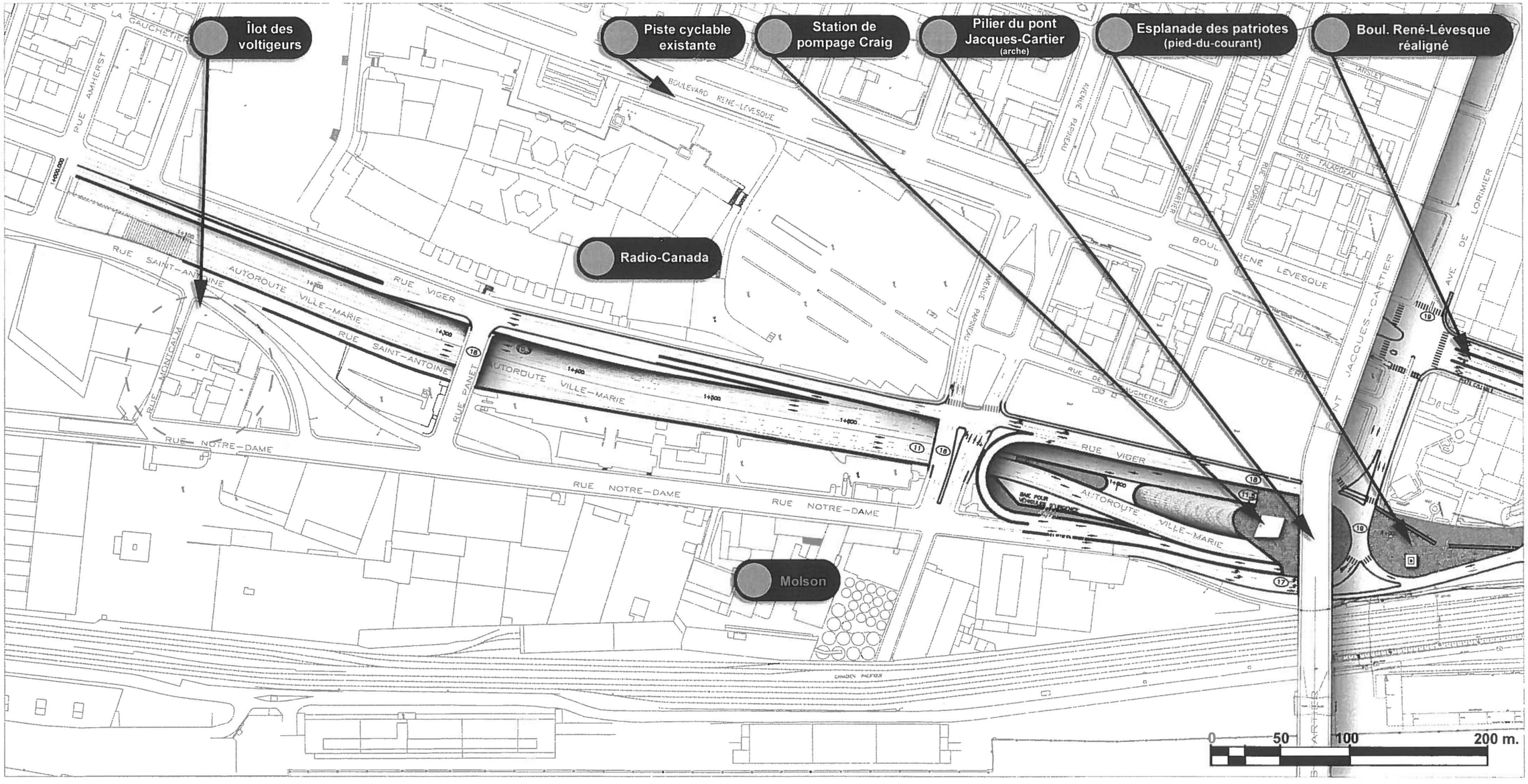
État actuel des lieux





PORTE "FAUBOURG - QUÉBEC"

ANNEXE 1 PROPOSITION



LÉGENDE

- (15) Niveau projeté
- Voie réservée autobus
- Piste cyclable
- Aire gazonnée
- Surface Pavée
- Point de vue
- Panorama

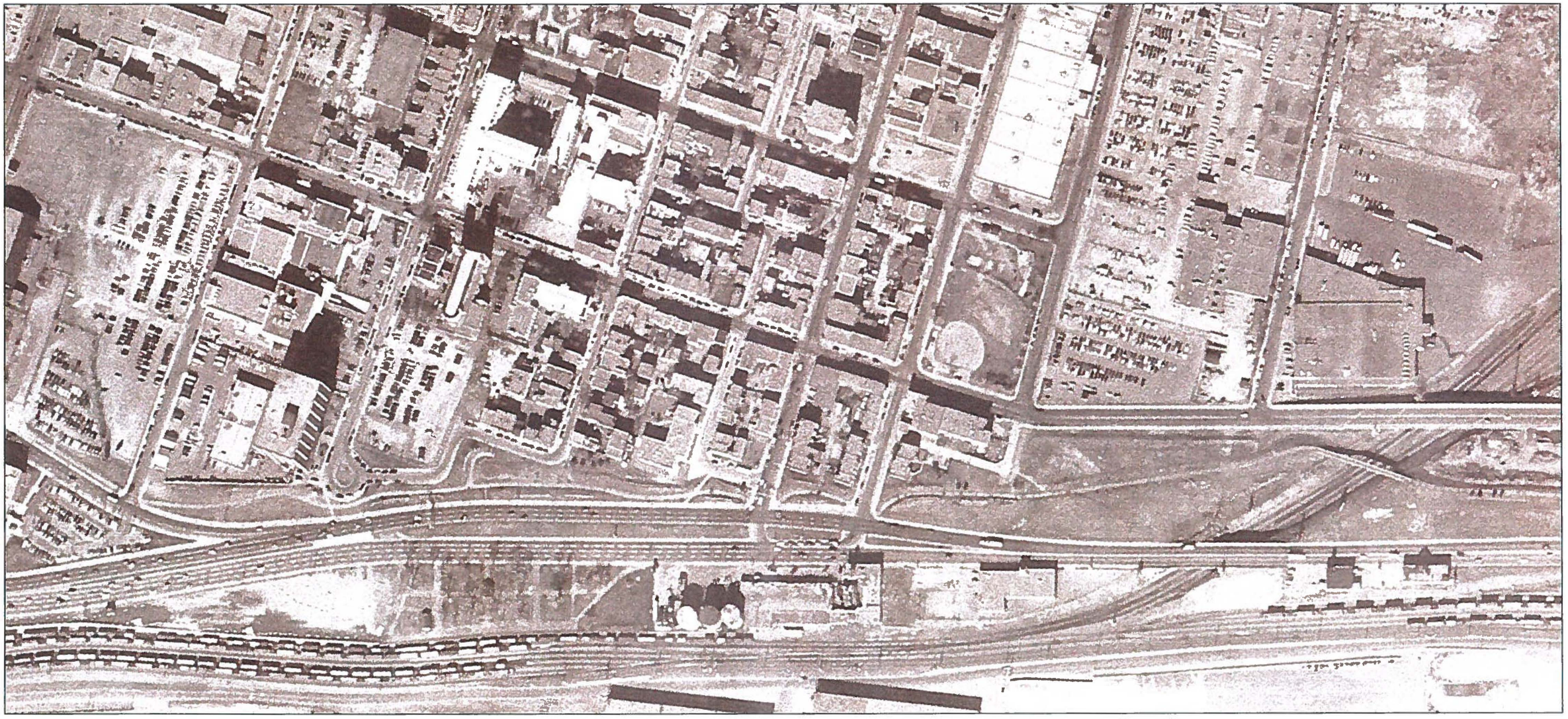
NOTES :
1 - LES NIVEAUX MONTRÉS SUR CE PLAN, NE SONT QU'À TITRE INFORMATIF SEULEMENT, SE RÉFÉRER AUX PLANS DE PROFILS POUR LES NIVEAUX EXACTS.

2 - POUR LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS DÉTAILLÉS OU AUTRES QUE ROUTIERS, SE RÉFÉRER AUX SIMULATION VISUELLES.

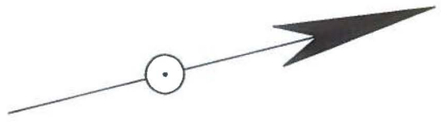
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

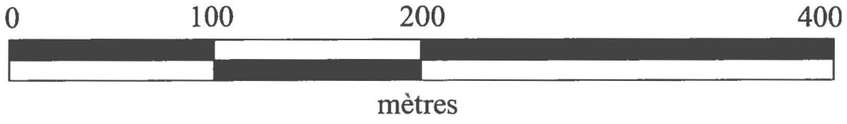
DESSAU SOPRIN

MODERNISATION
DE LA RUE NOTRE-DAME
GÉOMÉTRIE EN PLAN
DE AMHERST À PARTHENAIS



État actuel des lieux





PORTE "SAINTE - MARIE"

ANNEXE 1 PROPOSITION

Boul. René-Levesque réaligné

Square Parthenais

Square "Dufresne"

Ilôt Saint-Vincent-de-Paul

Parc Bellerive secteur "Espace Sainte-Marie"

Place de la barrière de péage

Route verte "Chemin du Roy"

Aire de service SAQ

Chute à neige Fullum

Conservation des arbres existants

Parc Bellerive secteur "Faune avienne"

Vue vers centre-ville

0 50 100 200 m.

PARTIES EN DÉPRESSION ET EN TUNNEL

LÉGENDE

- (15) Niveau projeté
- Voie réservée autobus
- Piste cyclable
- Aire gazonnée
- Surface Pavée
- Point de vue
- Panorama
- Terrain excédentaire à redévelopper

NOTES :

1 - LES NIVEAUX MONTRÉS SUR CE PLAN, NE SONT QU'À TITRE INFORMATIF SEULEMENT, SE RÉFÉRER AUX PLANS DE PROFILS POUR LES NIVEAUX EXACTS.

2 - POUR LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS DÉTAILLÉS OU AUTRES QUE ROUTIERS, SE RÉFÉRER AUX SIMULATION VISUELLES.

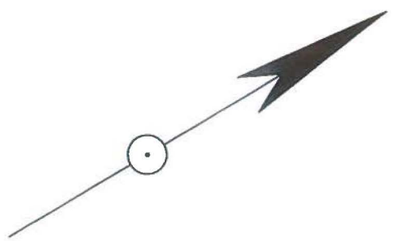
Gouvernement du Quebec

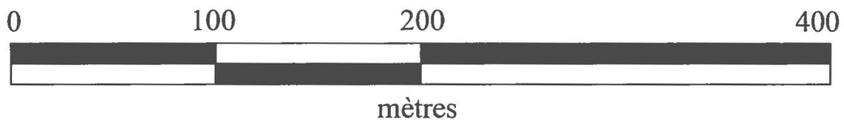
Ministère des Transports

DESSAU SOPRIN

MODERNISATION
DE LA RUE NOTRE-DAME
GÉOMÉTRIE EN PLAN
DE PARTHENAIS À Viaduc C.P.

État actuel des lieux





PORTE "HOCHELAGA"

ANNEXE 1 PROPOSITION

Route verte "Chemin du Roy"

"Théâtre Laurier"

Village Hudon

Square Dézéry

Belvédère et aire d'interprétation historique

RUE ALPHONSE-D. ROY

RUE SAINTE-CATHERINE

RUE OMER-RAVARY

RUE MOREAU

RUE PRÉFONTAINE

RUE DEZERY

RUE PROVOST

RUE ROUVILLE

RUE ST-GERMAIN

RUE SAINTE-CATHERINE

RUE HUDON

RUE DARLING

RUE DAVIDSON

RUE CUVILLIER

RUE ALYMIN

PETER MCGILL

RUE WINNIPEG

RUE EASTON-MILLS

CHARLES WILSON

RUE NOTRE-DAME

Vacant

Ville de Montréal (pépinière)

Réserves de Rivière

Mobilier (localisation représentative)

AXES PIÉTONNIERS ET CYCLISTES

PARKING EXISTANT

Fleuve

Zone engazonnée

HANGAR SHED 39

HANGAR SHED 40

HANGAR SHED 41

HANGAR SHED 42

0 50 100 200 m.

LÉGENDE

- (15) Niveau projeté
- Voie réservée autobus
- Piste cyclable
- Aire gazonnée
- Surface Pavée
- Point de vue
- Panorama

NOTES :

1 - LES NIVEAUX MONTRÉS SUR CE PLAN, NE SONT QU'À TITRE INFORMATIF SEULEMENT, SE RÉFÉRER AUX PLANS DE PROFILS POUR LES NIVEAUX EXACTS.

2 - POUR LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS DÉTAILLÉS OU AUTRES QUE ROUTIERS, SE RÉFÉRER AUX SIMULATION VISUELLES.

Gouvernement du Quebec

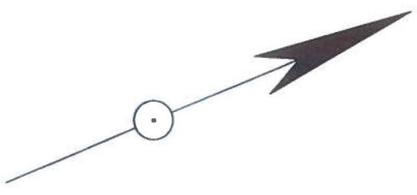
Ministère des Transports

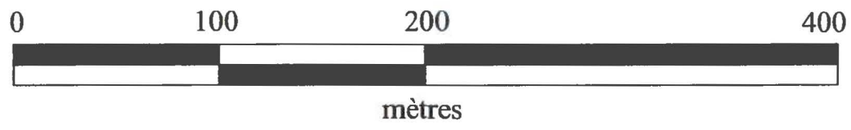
DESSAU SOPRIN

Elementa

MODERNISATION
DE LA RUE NOTRE-DAME
GÉOMÉTRIE EN PLAN
DE Viaduc C.P. À JOLIETTE

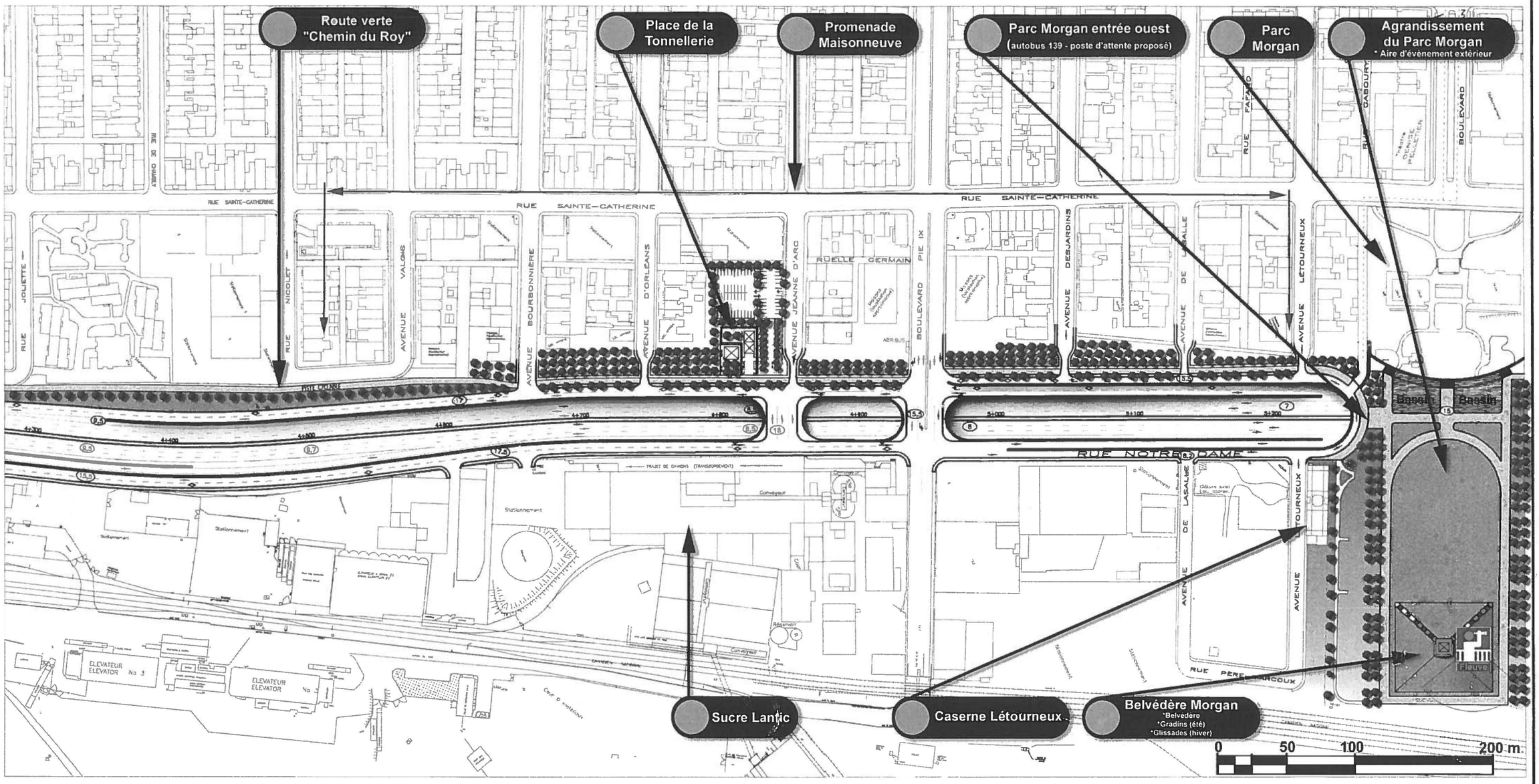
État actuel des lieux





PORTE "MAISONNEUVE"

ANNEXE 1 PROPOSITION



LÉGENDE

- (15) Niveau projeté
- Voie réservée autobus
- Piste cyclable
- Aire gazonnée
- Surface Pavée
- Point de vue
- Panorama

NOTES :
1 - LES NIVEAUX MONTRÉS SUR CE PLAN, NE SONT QU'À TITRE INFORMATIF SEULEMENT, SE RÉFÉRER AUX PLANS DE PROFILS POUR LES NIVEAUX EXACTS.

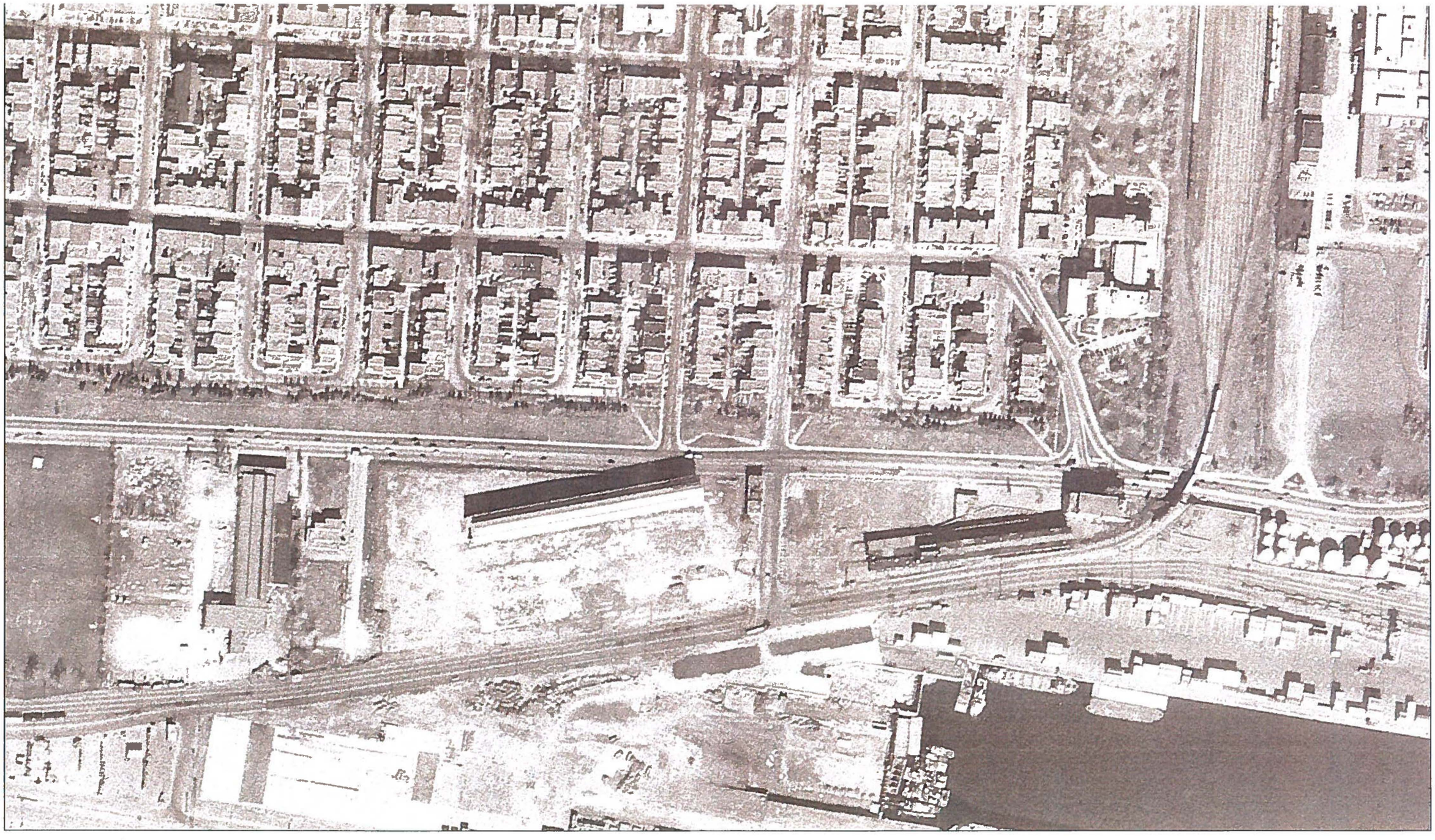
2 - POUR LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS DÉTAILLÉS OU AUTRES QUE ROUTIERS, SE RÉFÉRER AUX SIMULATION VISUELLES.

Gouvernement du Quebec
Ministère des Transports

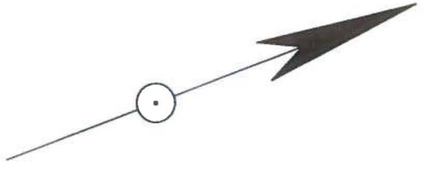
DESSAU SOPRIN

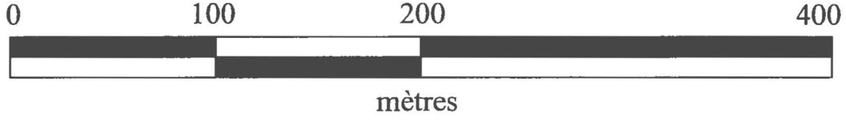
MODERNISATION
DE LA RUE NOTRE-DAME
GÉOMÉTRIE EN PLAN
DE JOLIETTE À WILLIAM-DAVID

724 RA-22.dwg



État actuel des lieux





PORTE "VIAU"

ANNEXE 1 PROPOSITION

Piste cyclable
(vers marché Maisonneuve)

Parc Viau

Végétalisation de la rue Sainte-Catherine

Centre de soins prolongés

Cour de triage de Longue-Pointe (CN)

Portique Vickers

Oeuvre de Léopol Bourjoi
(localisation proposée)

Conservation des arbres existants

Parc Champêtre

LÉGENDE

- (15) Niveau projeté
- Voie réservée autobus
- Piste cyclable
- Aire gazonnée
- Surface Pavée
- Point de vue
- Panorama

0 50 100 200 m.

NOTES :
1 - LES NIVEAUX MONTRÉS SUR CE PLAN, NE SONT QU'À TITRE INFORMATIF SEULEMENT, SE RÉFÉRER AUX PLANS DE PROFILS POUR LES NIVEAUX EXACTS.

2 - POUR LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS DÉTAILLÉS OU AUTRES QUE ROUTIERS, SE RÉFÉRER AUX SIMULATION VISUELLES.

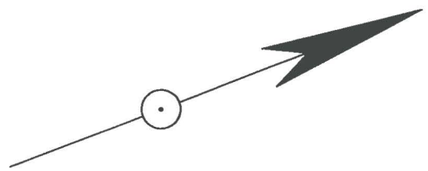
Gouvernement du Quebec
Ministère des Transports

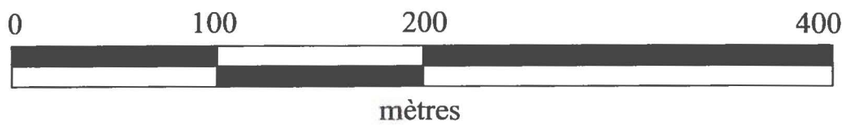
DESSAU SOPRIN

MODERNISATION
DE LA RUE NOTRE-DAME
GÉOMÉTRIE EN PLAN
DE WILLIAM-DAVID À MONTANK

724 RA-25 dwg

État actuel des lieux





PORTE "VIAU"

ANNEXE 1 PROPOSITION

Végétalisation de la rue Sainte-Catherine

Centre de soins prolongés

Cour de triage de Longue-Pointe (CN)

Canadian Steel Foundries (CSF)

Nouvel accès au port de Montréal

Prolongement du Boul. de l'Assomption

Portique Vickers

Oeuvre de Léopol Bourjoi (localisation proposée)

Conservation des arbres existants

0 50 100 m. 200 m.

NOTES :

1 - LES NIVEAUX MONTRÉS SUR CE PLAN, NE SONT QU'À TITRE INFORMATIF SEULEMENT, SE RÉFÉRER AUX PLANS DE PROFILS POUR LES NIVEAUX EXACTS.

2 - POUR LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS DÉTAILLÉS OU AUTRES QUE ROUTIERS, SE RÉFÉRER AUX SIMULATION VISUELLES.

LÉGENDE

- (15) Niveau projeté
- Voie réservée autobus
- Piste cyclable
- Aire gazonnée
- Surface Pavée
- Point de vue
- Panorama

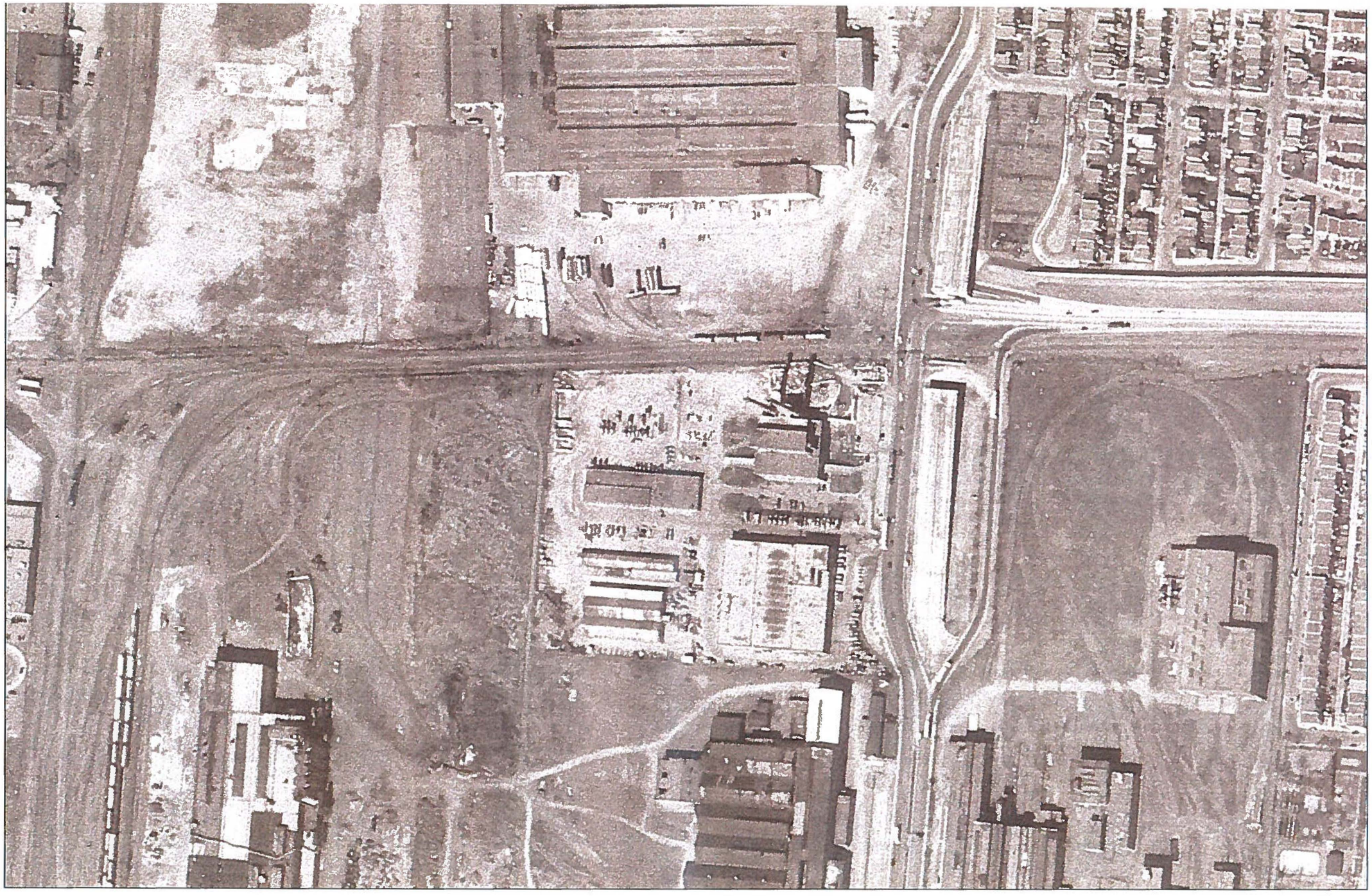
Gouvernement du Quebec

Ministère des Transports

DESSAU SOPRIN

MODERNISATION
DE LA RUE NOTRE-DAME
GÉOMÉTRIE EN PLAN
DE VIMONT À DICKSON

724 RA-49.dwg



État actuel des lieux

0 100 200 400

mètres

PORTE "MONTRÉAL"
ANNEXE 1 PROPOSITION

Piste cyclable / Raccordement l'Assomption - Marché Maisonneuve

Prolongement du Boul. de l'Assomption (4 voies)

Piste cyclable "Route verte"

Démolition de la rue Dickson

Piste cyclable et écrans antibruits existants

Prolongement du Boul. de l'Assomption (6 voies)

Vue vers:
- Mont-Royal
- Centre-ville
- Stade Olympique
- Marché Maisonneuve

RUE DICKSON

PROLONGEMENT DU BOULEVARD DE L'ASSOMPTION

RUE TOULOUSE

DEMEAUX

RUE BOSSUET

RUE LADORDAIRE

RUE LOUIS-VEUILLOT

RUE LONSDALE

AVENUE SOUCY

AVENUE ROUSSEMONT

BOMBARDIER

PISTE CYCLABLE

0 50 100 200 m.

LÉGENDE

- (15) Niveau projeté
- Voie réservée autobus
- Piste cyclable
- Aire gazonnée
- Surface Pavée
- PT Point de vue
- Panorama

Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

DESSAU SOPRIN

Elements

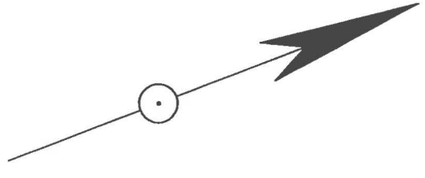
MODERNISATION
DE LA RUE NOTRE-DAME
GÉOMÉTRIE EN PLAN
DE Boul. L'ASSOMPTION À DE CADILLAC

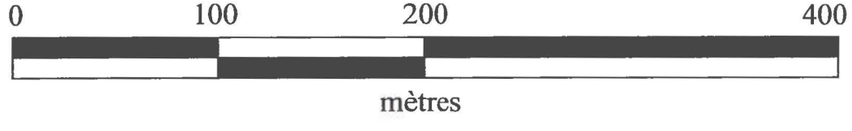
NOTES :
1 - LES NIVEAUX MONTRÉS SUR CE PLAN, NE SONT QU'À TITRE INFORMATIF SEULEMENT, SE RÉFÉRER AUX PLANS DE PROFILS POUR LES NIVEAUX EXACTS.

2 - POUR LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS DÉTAILLÉS OU AUTRES QUE ROUTIERS, SE RÉFÉRER AUX SIMULATION VISUELLES.

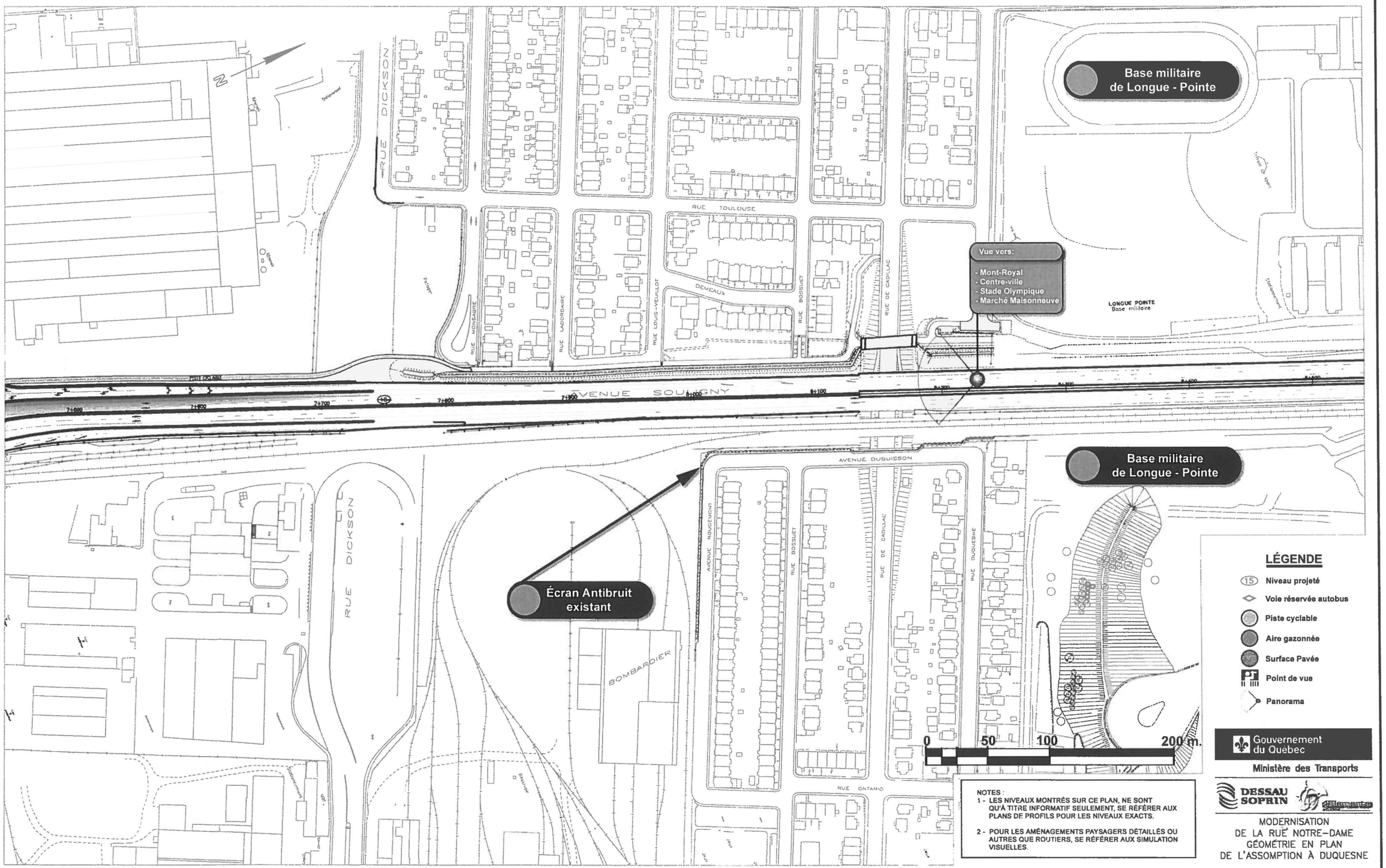
724-RA-63.dwg

État actuel des lieux





PORTE "MONTRÉAL"
ANNEXE 1 PROPOSITION



LÉGENDE

- (15) Niveau projeté
- Voie réservée autobus
- Piste cyclable
- Aire gazonnée
- Surface Pavée
- Point de vue
- Panorama

NOTES :
1 - LES NIVEAUX MONTRÉS SUR CE PLAN, NE SONT QU'À TITRE INFORMATIF SEULEMENT, SE RÉFÉRER AUX PLANS DE PROFILS POUR LES NIVEAUX EXACTS.

2 - POUR LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS DÉTAILLÉS OU AUTRES QUE ROUTIERS, SE RÉFÉRER AUX SIMULATION VISUELLES.

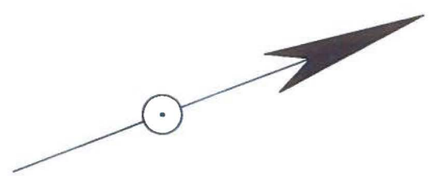
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

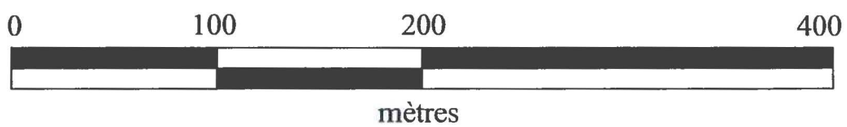
DESSAU SOPRIN Elements

MODERNISATION
DE LA RUE NOTRE-DAME
GÉOMÉTRIE EN PLAN
DE L'ASSOMPTION À DUQUESNE

724 RA-034-09

État actuel des lieux





PORTE "MONTRÉAL"
ANNEXE 1 PROPOSITION

RUE HOCHELAGA

Musée de la Base militaire de Longue-Pointe

Base militaire de Longue-Pointe

RUE DESAUTELS

RUE JETTE

RUE NEY

AVENUE HAIG

PRIMO

Entreposage de camions

Entreposage divers

AVENUE SOULIGNY

Remplissage

Résidus

Cour à matériaux

Réservoir

PISTE D'ESSAI POUR LÉOPARDS

Base militaire de Longue-Pointe

Aire d'interprétation accès cyclable musée militaire

Prolongement de la piste cyclable vers la Promenade Bellerive (tracé à l'étude)

0 50 100 200 m.

LÉGENDE

- (15) Niveau projeté
- Voie réservée autobus
- Piste cyclable
- Aire gazonnée
- Surface Pavée
- Point de vue
- Panorama

NOTES :
1 - LES NIVEAUX MONTRÉS SUR CE PLAN, NE SONT QU'À TITRE INFORMATIF SEULEMENT, SE RÉFÉRER AUX PLANS DE PROFILS POUR LES NIVEAUX EXACTS.

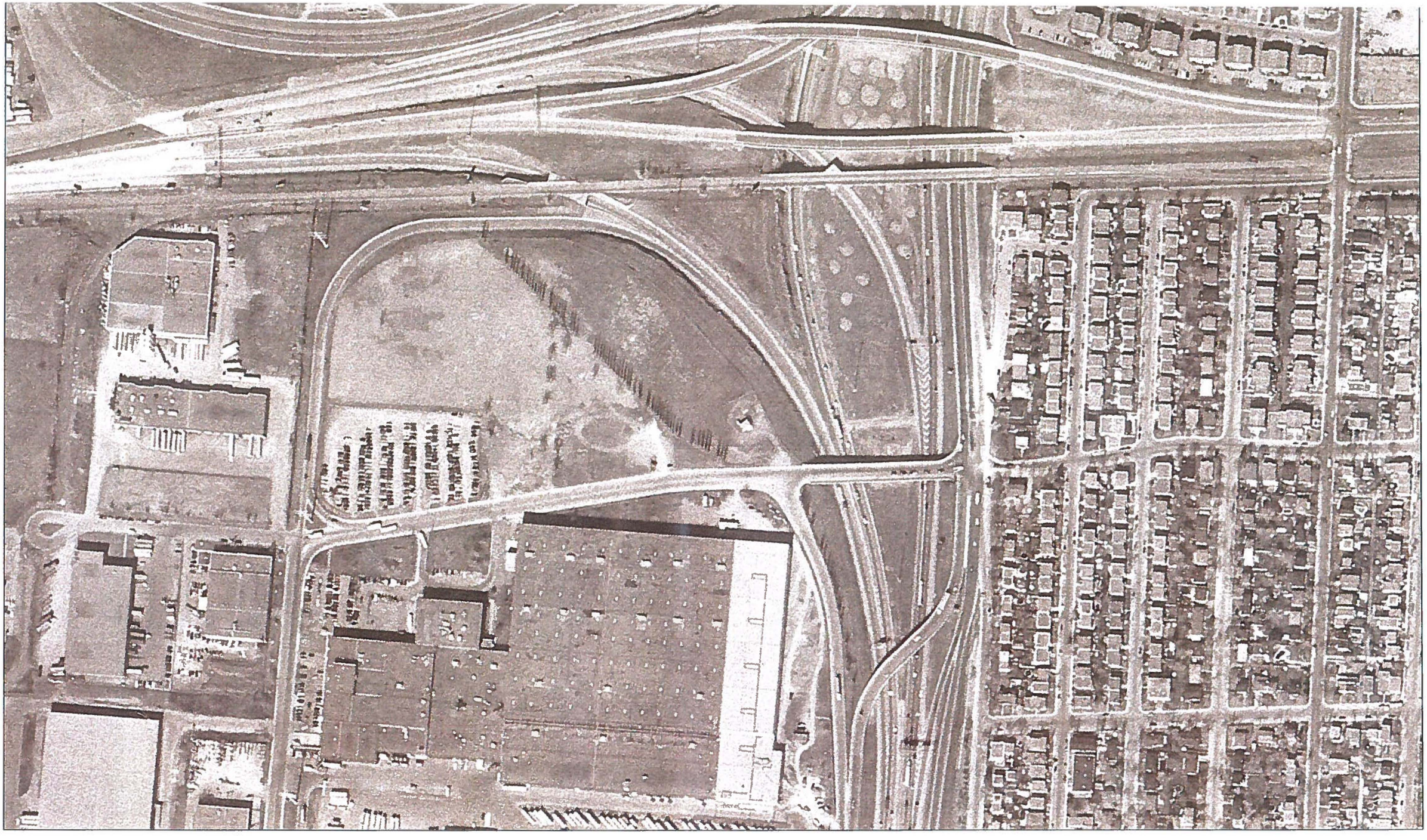
2 - POUR LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS DÉTAILLÉS OU AUTRES QUE ROUTIERS, SE RÉFÉRER AUX SIMULATION VISUELLES.

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

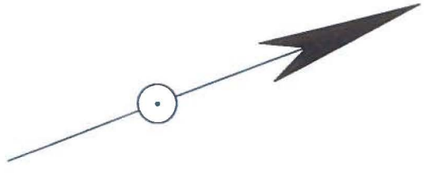
DESSAU SOPRIN

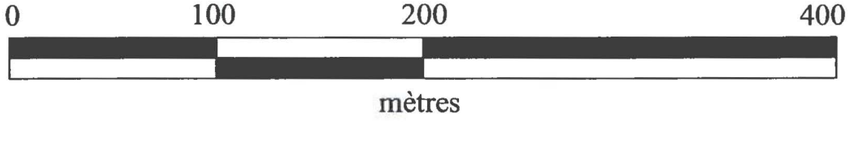
MODERNISATION
DE LA RUE NOTRE-DAME
GÉOMÉTRIE EN PLAN
DE DUQUESNE À HAÏG

724 RA-28.dwg

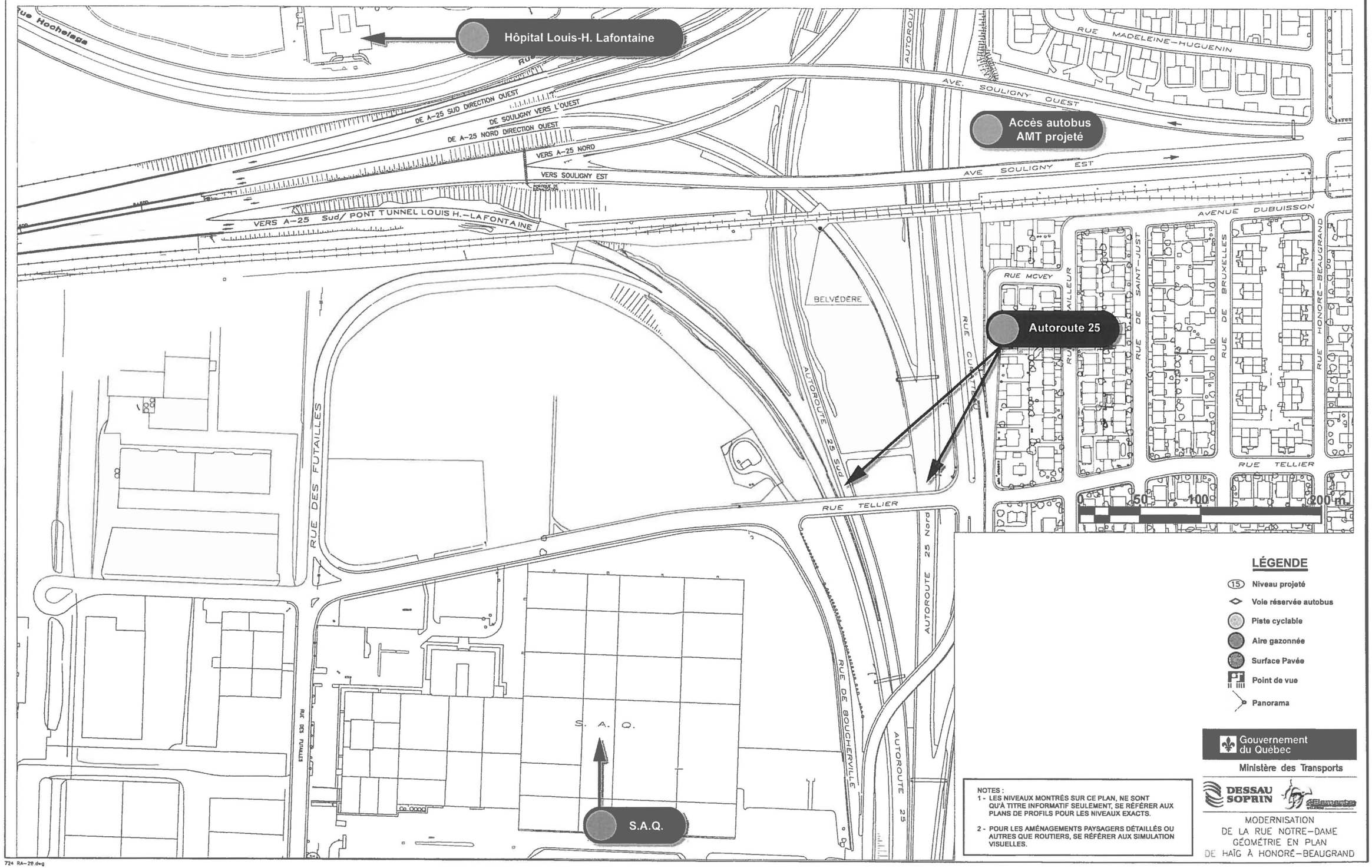


État actuel des lieux





PORTE "MONTRÉAL"
ANNEXE 1 PROPOSITION



LÉGENDE

- (15) Niveau projeté
- Voie réservée autobus
- Piste cyclable
- Aire gazonnée
- Surface Pavée
- Point de vue
- Panorama

NOTES :
1 - LES NIVEAUX MONTRÉS SUR CE PLAN, NE SONT QU'À TITRE INFORMATIF SEULEMENT, SE RÉFÉRER AUX PLANS DE PROFILS POUR LES NIVEAUX EXACTS.

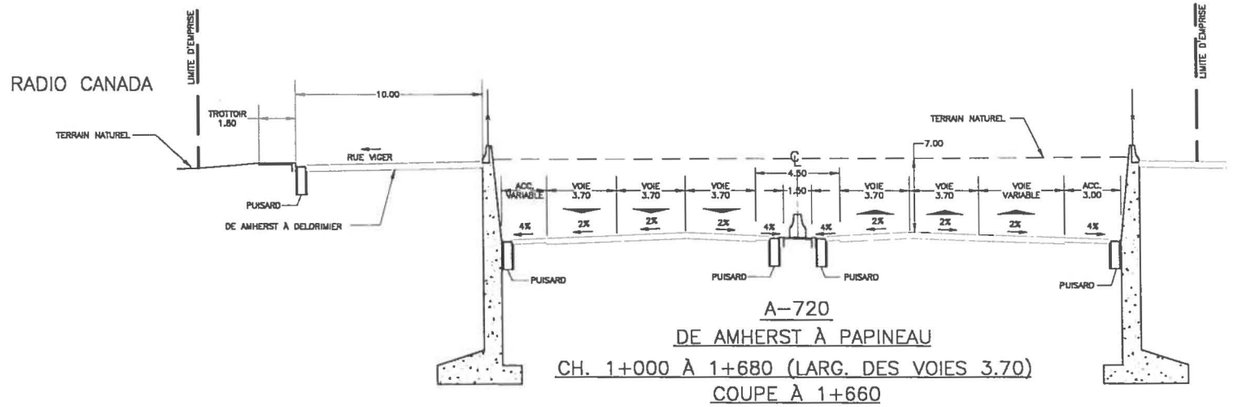
2 - POUR LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS DÉTAILLÉS OU AUTRES QUE ROUTIERS, SE RÉFÉRER AUX SIMULATION VISUELLES.

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

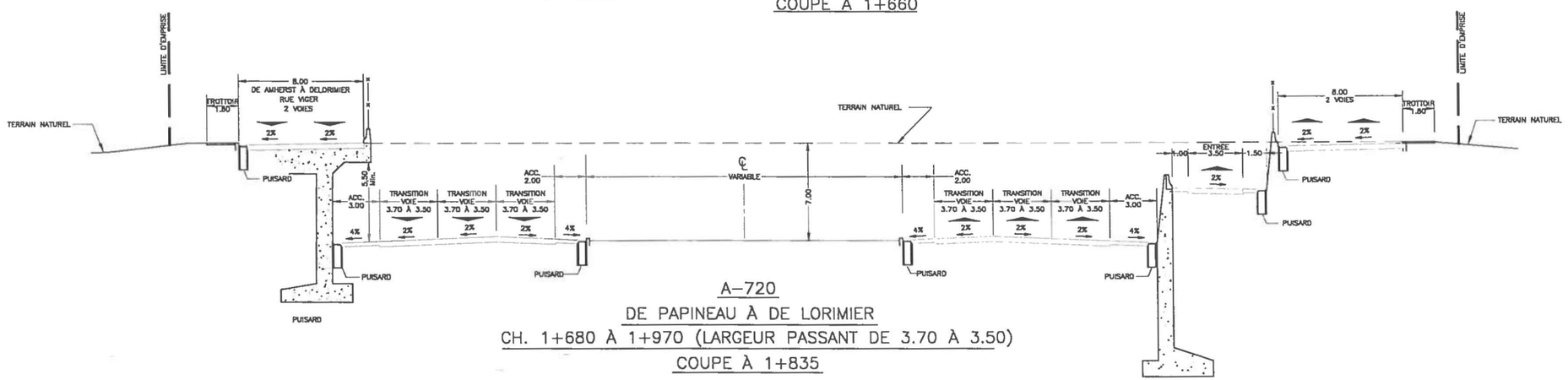
DESSAU SOPRIN Elementa

MODERNISATION
DE LA RUE NOTRE-DAME
GÉOMÉTRIE EN PLAN
DE HAÏG À HONORÉ-BEAUGRAND

724 RA-28.dwg



A-720
DE AMHERST À PAPINEAU
CH. 1+000 À 1+680 (LARG. DES VOIES 3.70)
COUPE À 1+660



A-720
DE PAPINEAU À DE LORIMIER
CH. 1+680 À 1+970 (LARGEUR PASSANT DE 3.70 À 3.50)
COUPE À 1+835

01	08	03	AVANT-PROJET DÉFINITIF	J.H.
01	04	20	ÉMIS POUR COMMENTAIRES	J.H.
A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
01	04	20	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

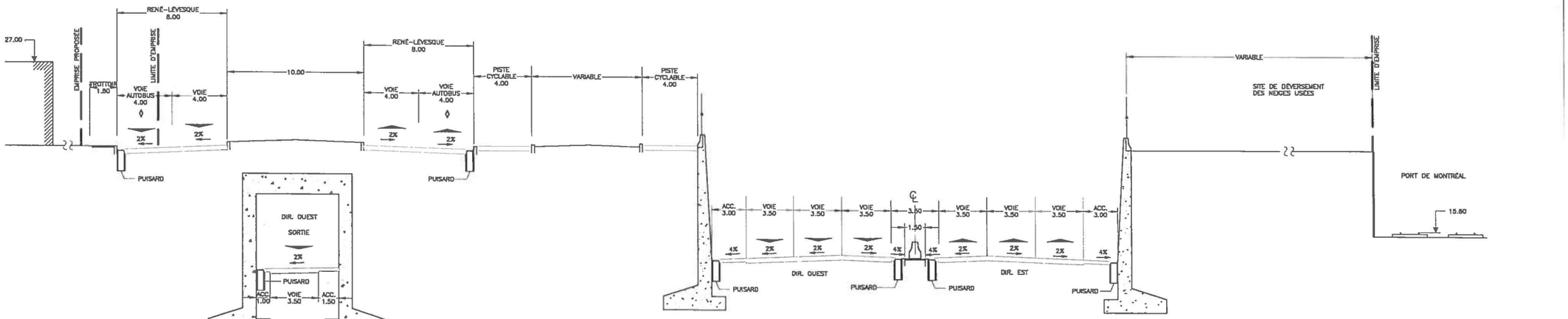
DESSAU SOPRIN
Dessau-Soprin Inc.

A-720
PROFILS EN TRAVERS

ÉCHELLE
HOR. 1:100 0 1 m

IDENTIFICATION TECHNIQUE
IDENTIFICATION REGROUPEMENT

41/50



CH. 2+250

01	08	03	AVANT-PROJET DÉFINITIF	J.H.
01	04	00	ÉMIS POUR COMMENTAIRES	J.H.
A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
01	04	00	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

DESSAU SOPRIN

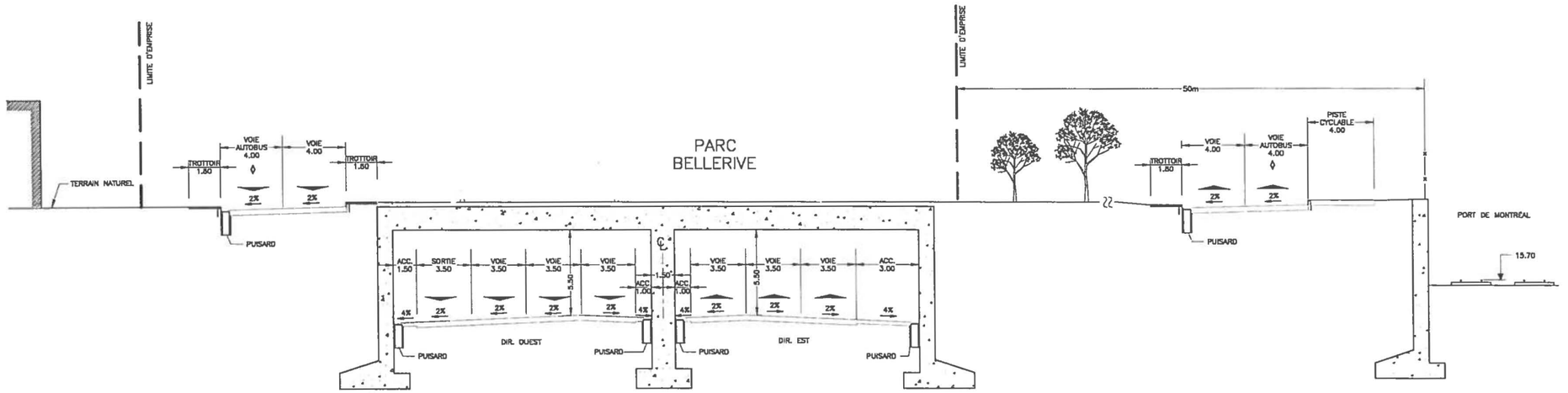
Dessau-Soprin Inc.

A-720
PROFILS EN TRAVERS

ÉCHELLE
HOR. 1:100 0 1 m

IDENTIFICATION TECHNIQUE 43/50

IDENTIFICATION REGROUPEMENT



CH. 2+480

01	05	03	AVANT-PROJET DÉFINITIF	J.H.
01	04	XX	ÉMIS POUR COMMENTAIRES	J.H.
A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
01	04	XX	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

DESSAU SOPRIN

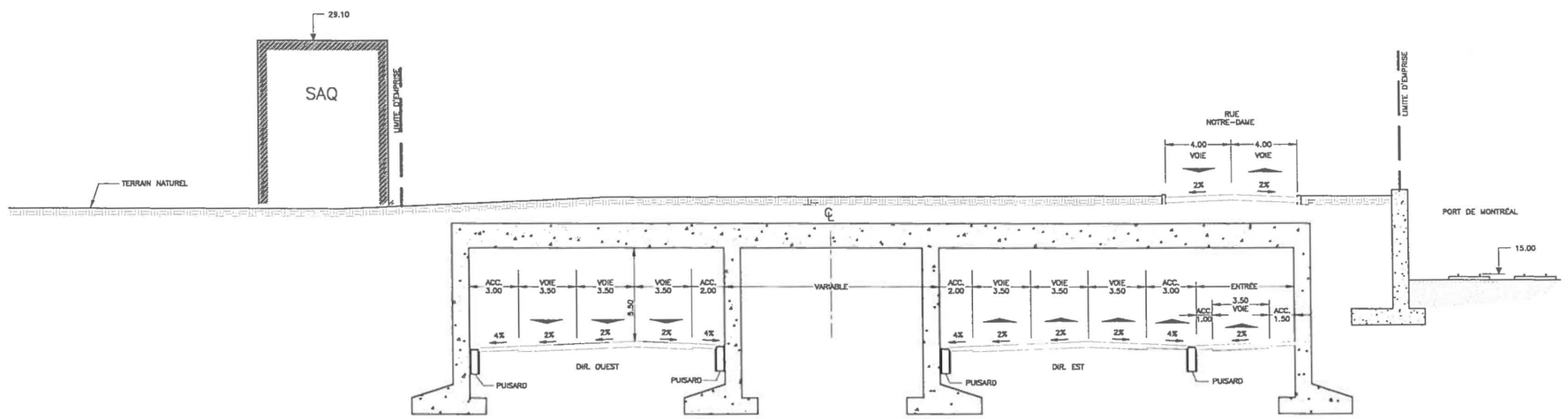
A-720
PROFILS EN TRAVERS

ÉCHELLE
HOR. 1:100 0 1 m

IDENTIFICATION TECHNIQUE

IDENTIFICATION REGROUPEMENT

44/50



CH. 2+040

01	08	03	AVANT-PROJET DÉFINITIF	J.H.
01	04	00	ÉMIS POUR COMMENTAIRES	J.H.
A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
01	04	00	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

DESSAU SOPRIN

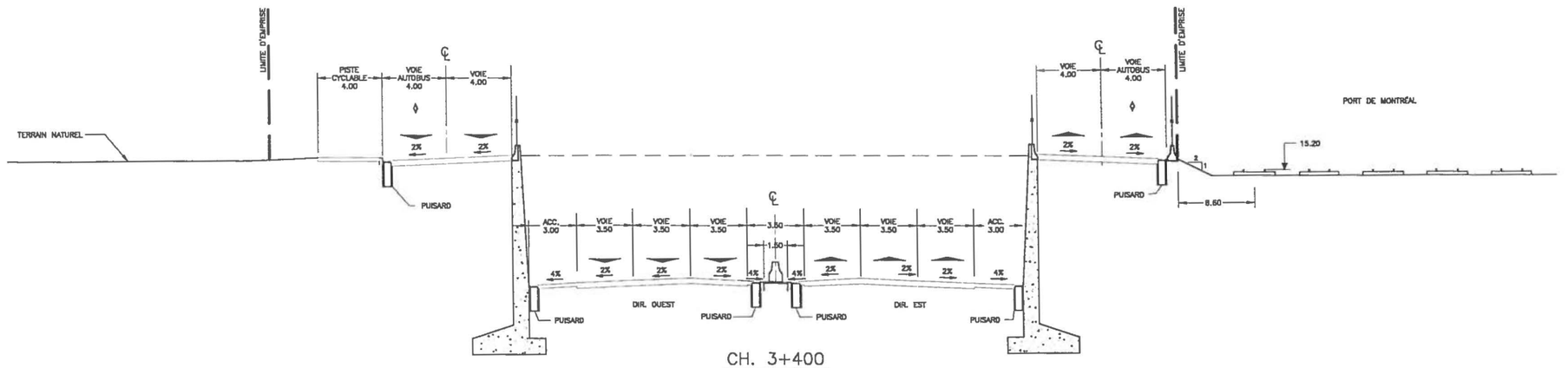
A-720
PROFILS EN TRAVERS

ÉCHELLE
HOR. 1:100 0 1 m

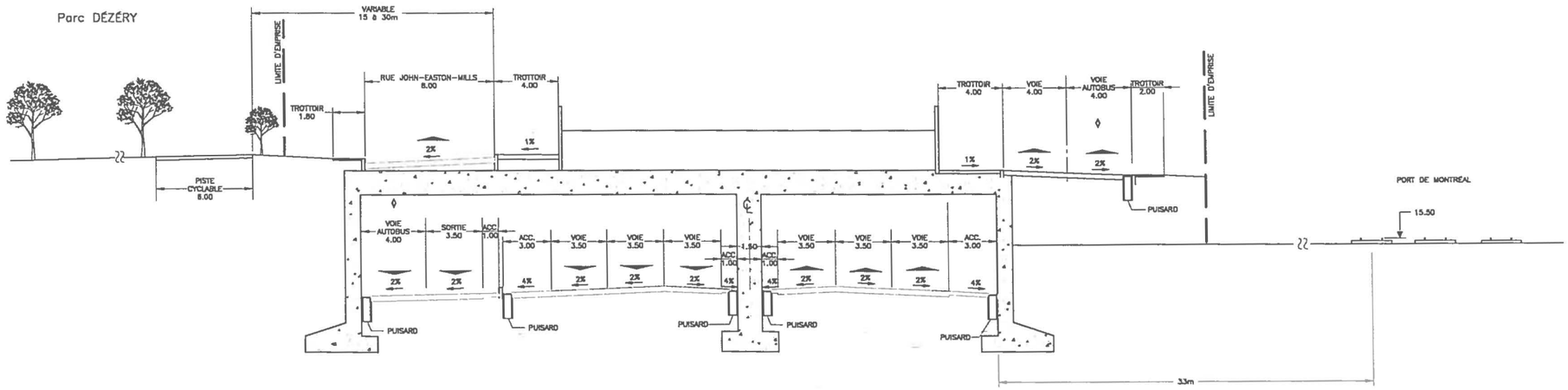
IDENTIFICATION TECHNIQUE

IDENTIFICATION REGROUPEMENT

42/50



CH. 3+400



CH. 3+850

01	08	03	AVANT-PROJET DÉFINITIF	J.H.
01	04	02	ÉMIS POUR COMMENTAIRES	J.H.
A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
01	04	00	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

DESSAU SOPRIN

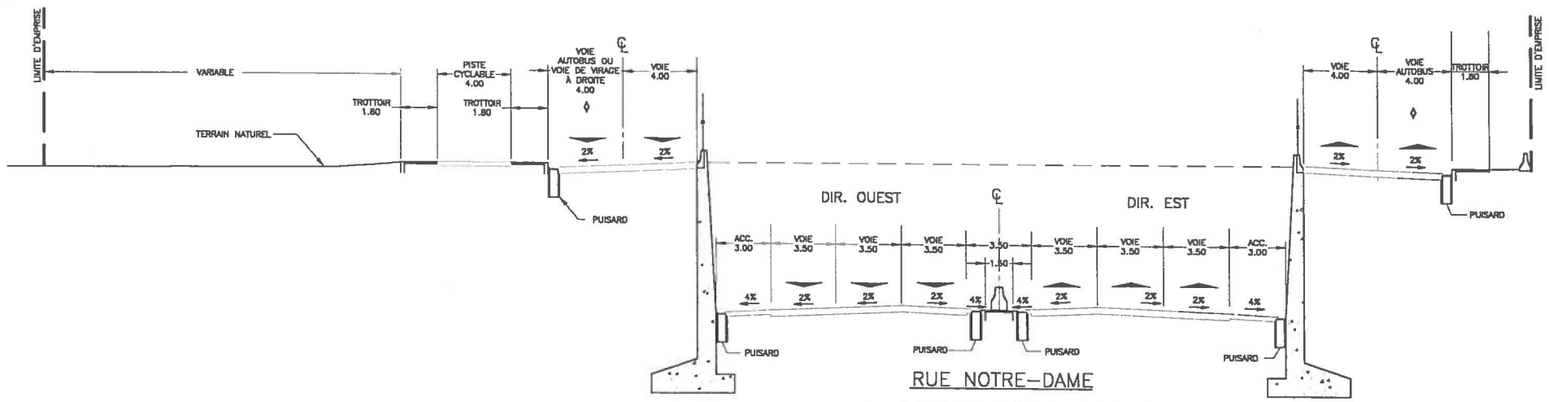
RUE NOTRE-DAME
PROFILS EN TRAVERS

ÉCHELLE
HOR. 1:100 0 1 m

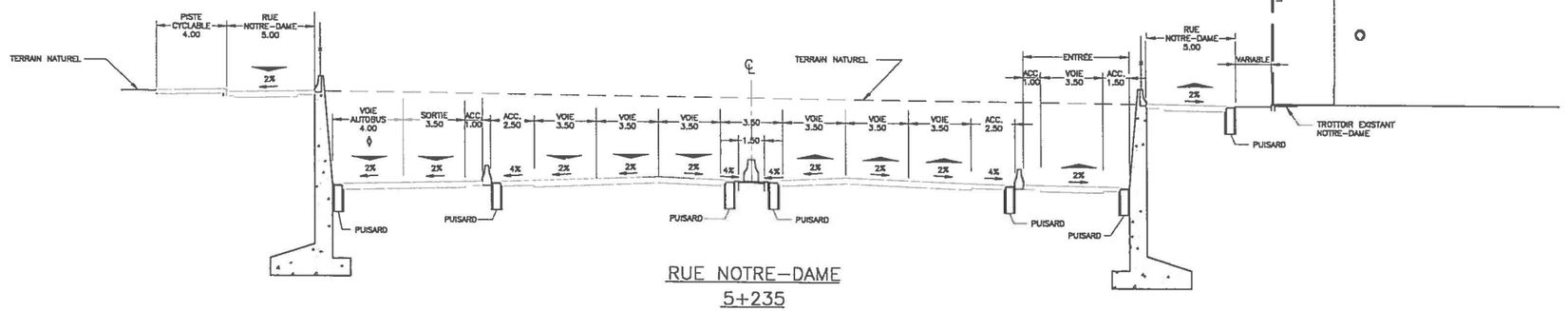
IDENTIFICATION TECHNIQUE

IDENTIFICATION REGROUPEMENT

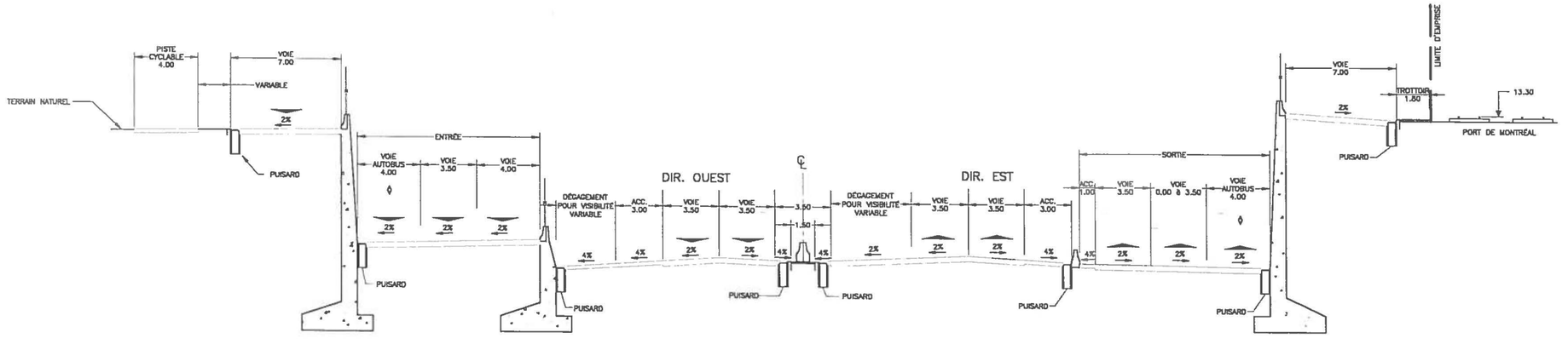
45/50



RUE NOTRE–DAME
DE BOURBONNIÈRE À PIE IX
4+700



RUE NOTRE–DAME
5+235



CH. 6+075

01	08	03	AVANT–PROJET DÉFINITIF — J.H.
01	04	00	ÉMIS POUR COMMENTAIRES — J.H.
A	M	J	NATURE DE MODIFICATION — PAR
01	04	00	DATE D'ÉMISSION DU PLAN

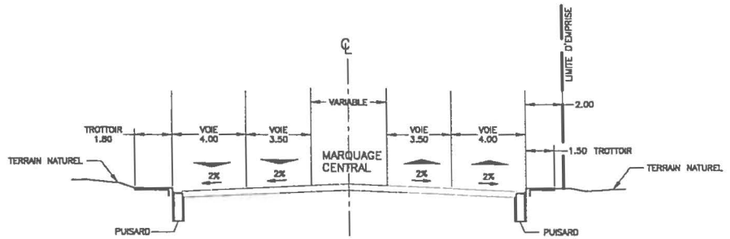
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

DESSAU SOPRIN — Dessau-Soprin Inc.

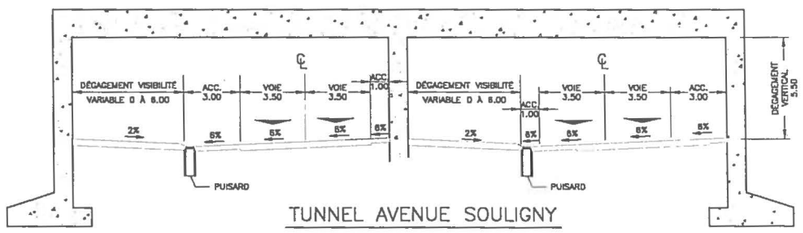
RUE NOTRE–DAME
PROFILS EN TRAVERS

ÉCHELLE
HOR. 1:100 0 1 m

IDENTIFICATION TECHNIQUE 48/50
IDENTIFICATION REGROUPEMENT



RUE NOTRE-DAME
DE L'ACCÈS AU PORT À DICKSON



TUNNEL AVENUE SOULIGNY
VERS NOTRE-DAME
CH. 6+400

01	05	03	AVANT-PROJET DÉFINITIF	J.H.
01	04	00	ÉMIS POUR COMMENTAIRES	J.H.
A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
01	04	00	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

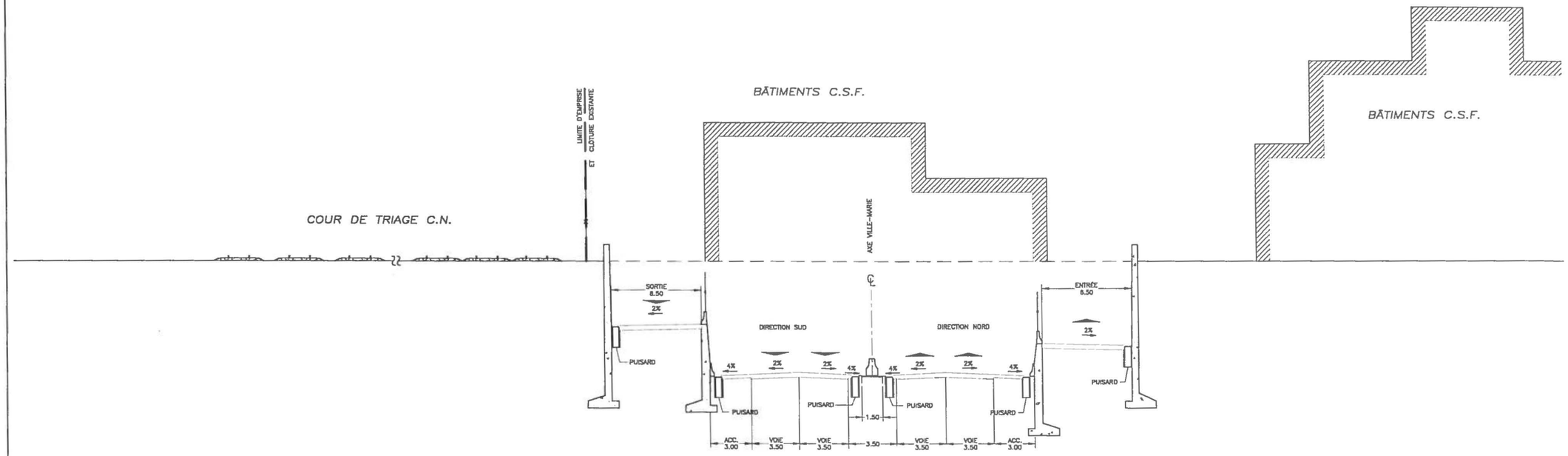
DESSAU SOPRIN

AVENUE SOULIGNY
PROFILS EN TRAVERS

ÉCHELLE
HOR. 1:100 0 1 m

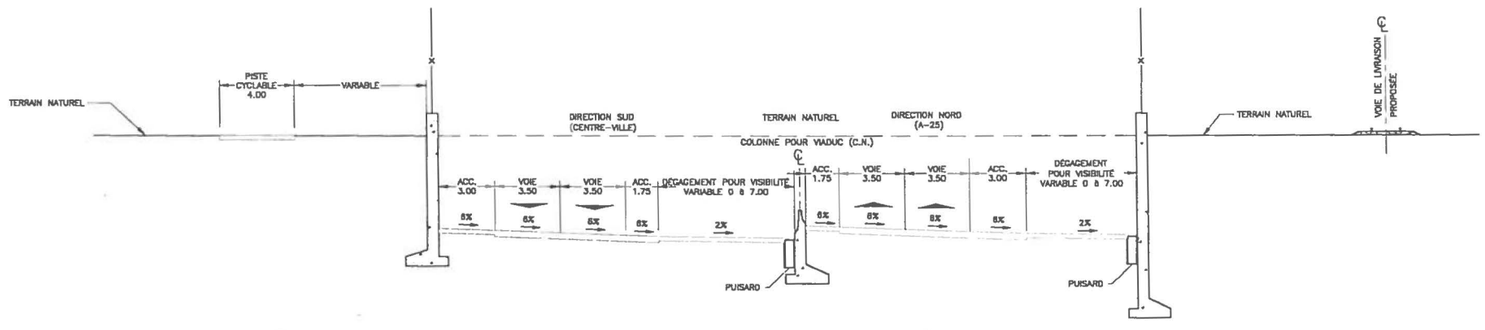
IDENTIFICATION TECHNIQUE 47/50

IDENTIFICATION RECROUPEMENT



AXE C.S.F.

CH. 6+700



Axe C.S.F.

SECTION EN COURBE (RAYON DE 350m)

CH. 7+300

01	08	03	AVANT-PROJET DÉFINITIF	J.H.
01	04	00	ÉMIS POUR COMMENTAIRES	J.H.
A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
01	04	00	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

DESSAU SOPRIN

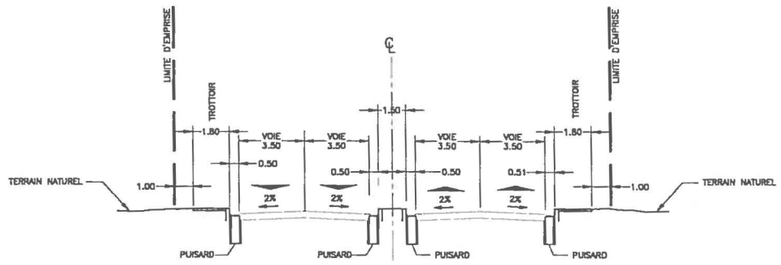
AVENUE SOULIGNY
PROFILS EN TRAVERS

ÉCHELLE
HOR. 1:100 0 1 m

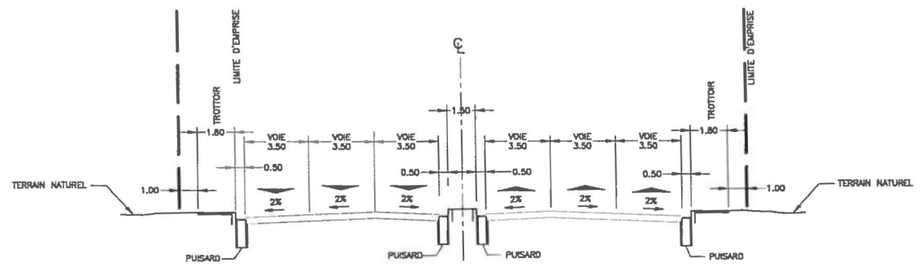
IDENTIFICATION TECHNIQUE

IDENTIFICATION REGROUPEMENT

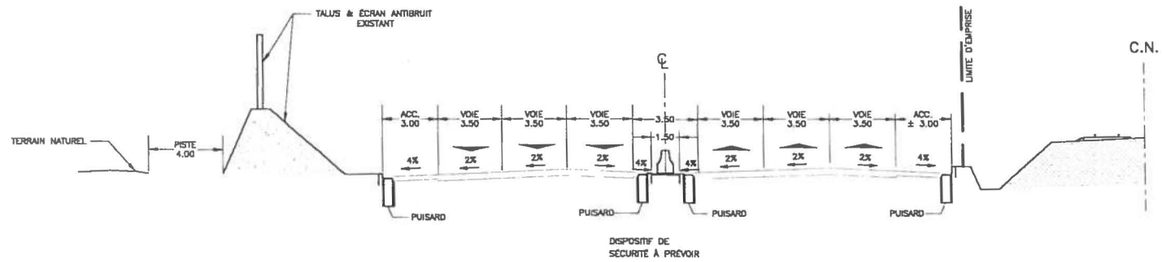
48/50



BOULEVARD L'ASSOMPTION (NORD)



BOULEVARD L'ASSOMPTION (SUD)



AVENUE SOULIGNY

DE CADILLAC À AUTOROUTE 25

01	03	03	AVANT-PROJET DÉFINITIF	J.H.
01	04	02	ÉMIS POUR COMMENTAIRES	J.H.
A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
01	04	02	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

DESSAU SOPRIN

AVENUE SOULIGNY
PROFILS EN TRAVERS

ÉCHELLE
HOR. 1:100 0 1 m

IDENTIFICATION TECHNIQUE

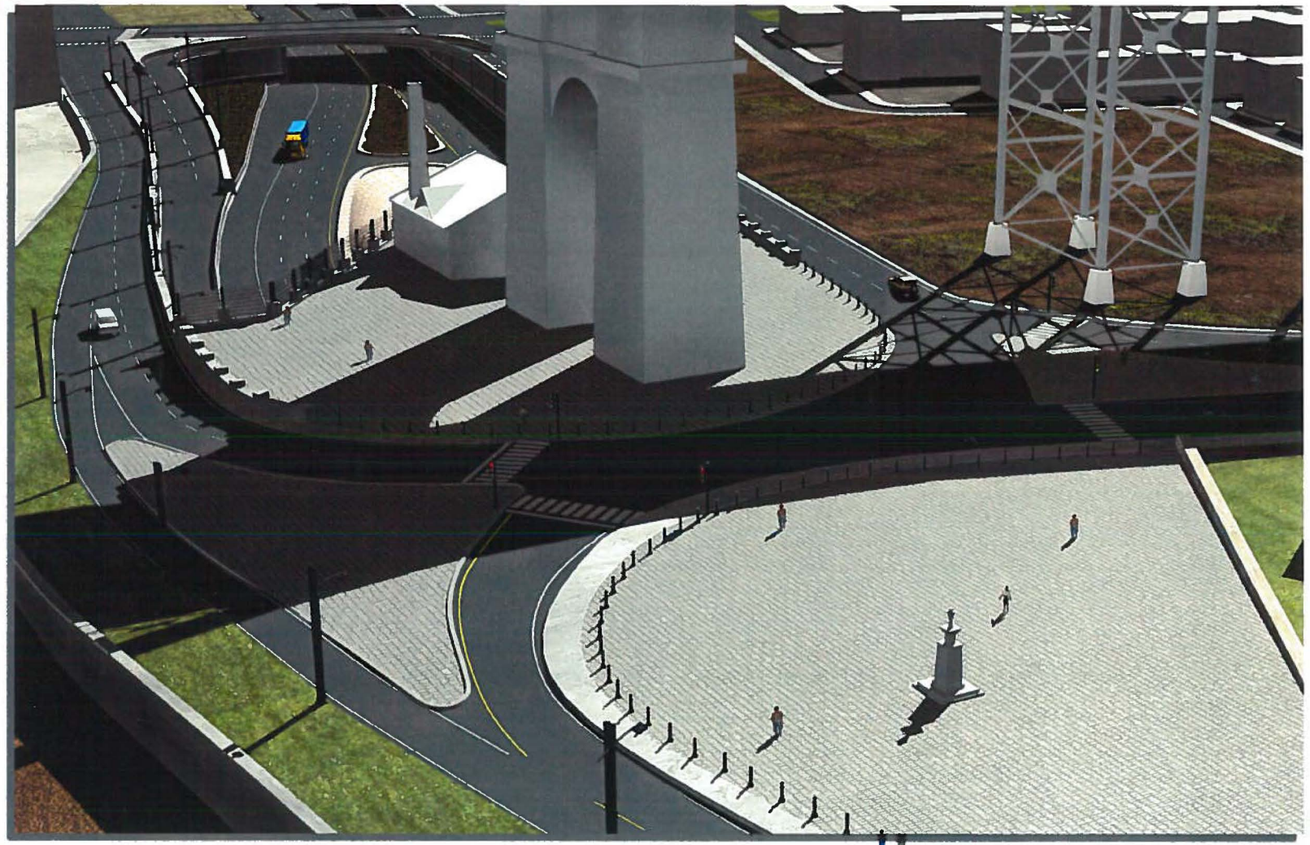
IDENTIFICATION REGROUPEMENT

49/50

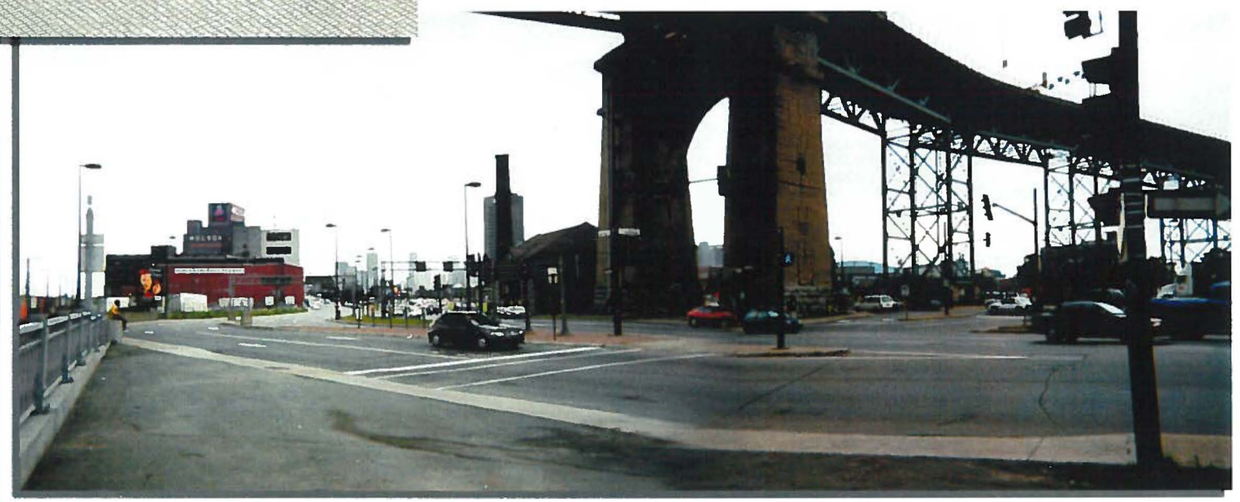
Annexe 3.3
Simulations visuelles

Porte Faubourg-Québec

Août 2001



PROPOSITION



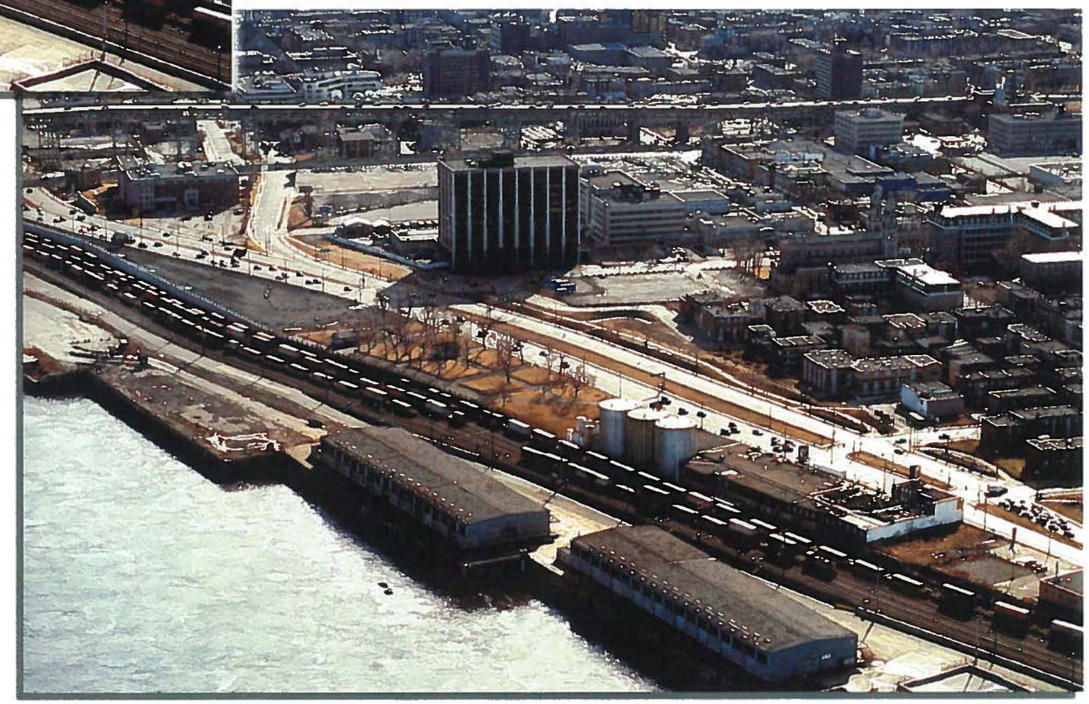
ÉTAT ACTUEL

Québec
Ministère
des Transports

Porte Sainte-Marie

Août 2001

PROPOSITION

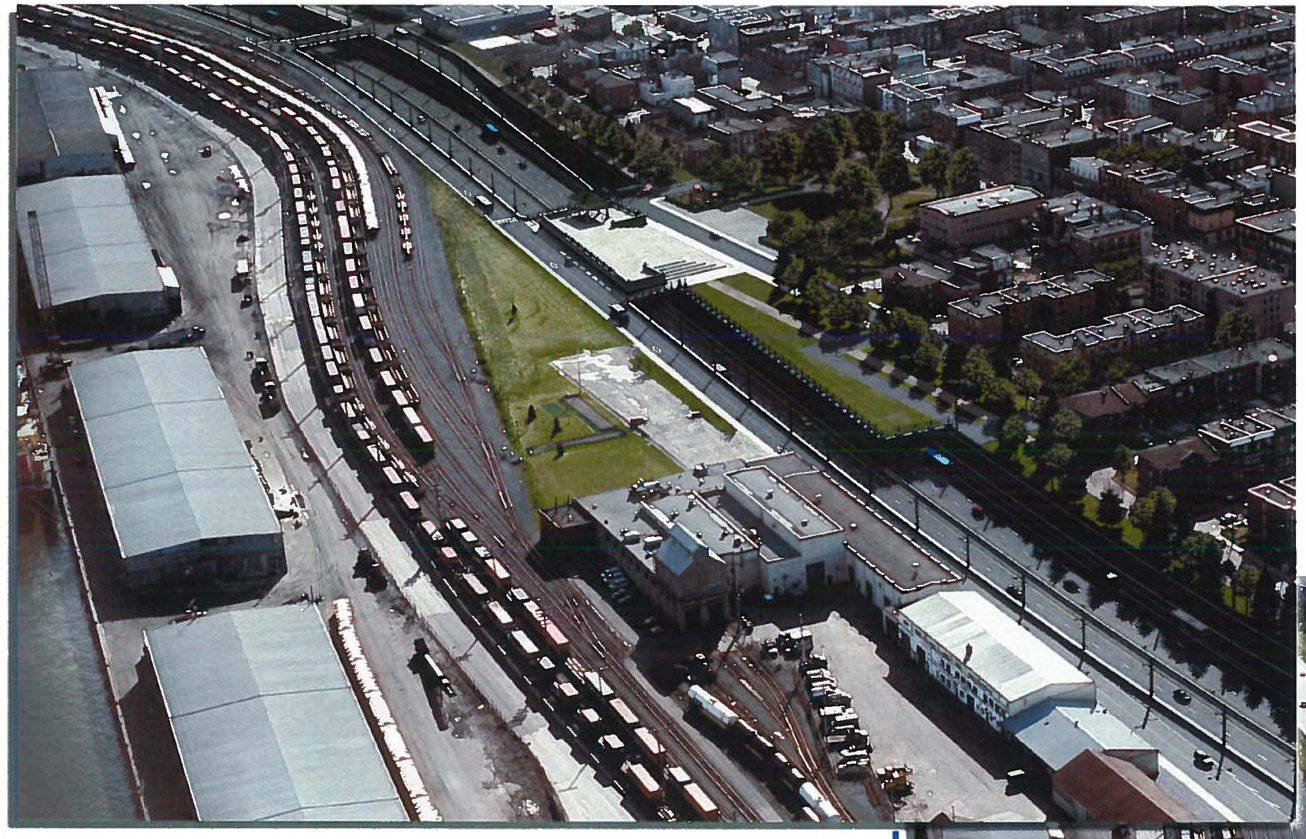


ÉTAT ACTUEL

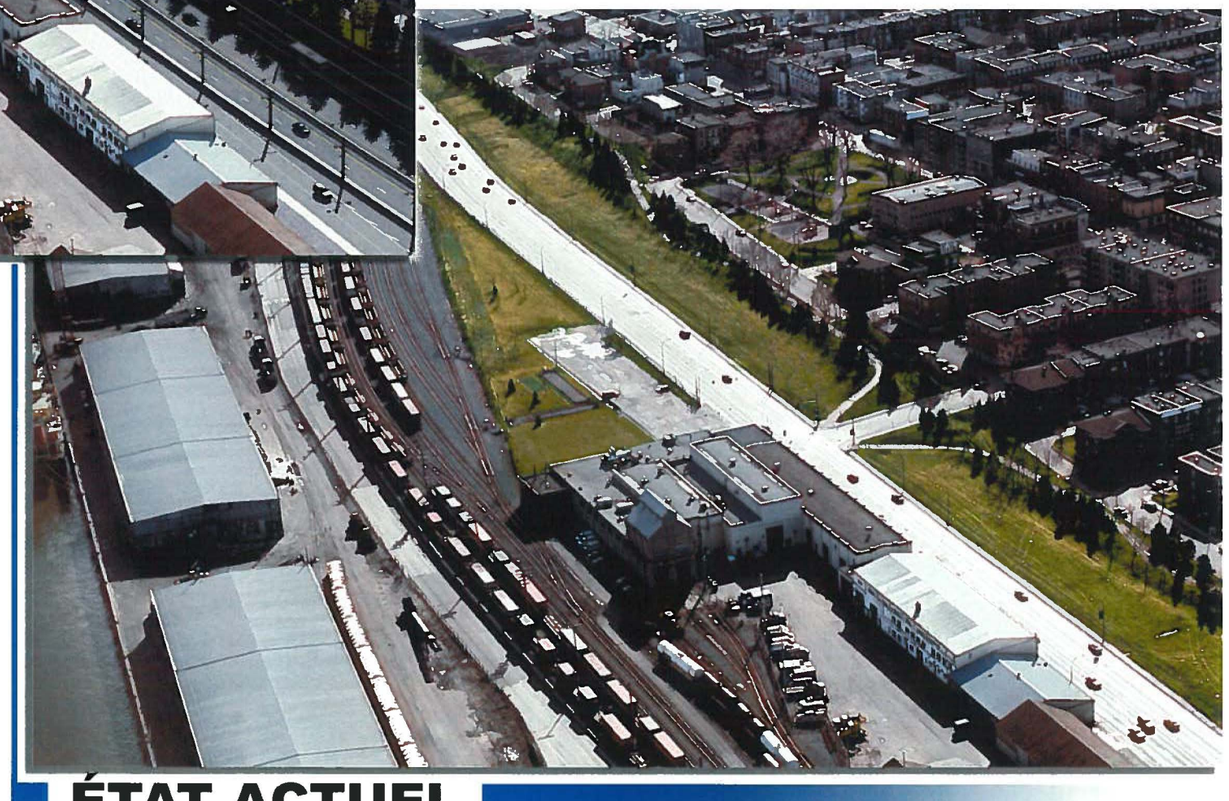
Québec
Ministère
des Transports

Porte Hochelaga

Août 2001



PROPOSITION



ÉTAT ACTUEL

Québec
Ministère
des Transports

Porte Maisonneuve

Août 2001

PROPOSITION

ÉTAT ACTUEL

Québec

Ministère
des Transports

Porte Maisonneuve

Août 2001

PROPOSITION

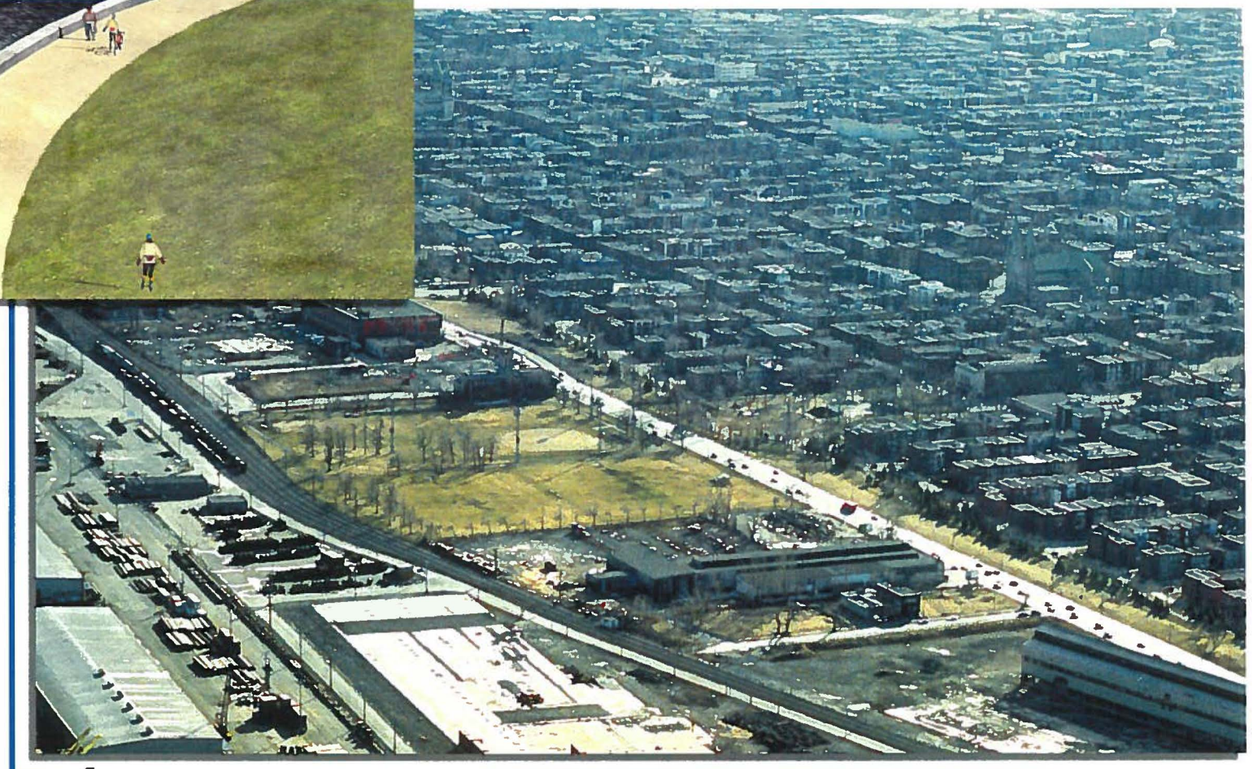
ÉTAT ACTUEL

Québec
Ministère
des Transports

Porte Maisonneuve

Août 2001

PROPOSITION



ÉTAT ACTUEL

Québec
Ministère
des Transports

Porte Viau

Août 2001

PROPOSITION

ÉTAT ACTUEL

Québec
Ministère
des Transports

Annexe 3.4

Mouvements de circulation et traverses piétonnières

PORTE "FAUBOURG - QUÉBEC"
ANNEXE 1 PROPOSITION

Îlot des voltigeurs

Piste cyclable existante

Station de pompage Craig

Pilier du pont Jacques-Cartier (arche)

Esplanade des patriotes (pied-du-courant)

Boul. René-Lévesque réaligné

Radio-Canada

Molson

0 50 100 200 m.

LÉGENDE

- (15) Niveau projeté
- Voie réservée autobus
- Piste cyclable
- Aire gazonnée
- Surface Pavée
- Point de vue
- Panorama

NOTES :
1 - LES NIVEAUX MONTRÉS SUR CE PLAN, NE SONT QU'À TITRE INFORMATIF SEULEMENT, SE RÉFÉRER AUX PLANS DE PROFILS POUR LES NIVEAUX EXACTS.

2 - POUR LES AMÈNAGEMENTS PAYSAGERS DÉTAILLÉS OU AUTRES QUE ROUTIERS, SE RÉFÉRER AUX SIMULATION VISUELLES.

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

DESSAU SOPRIN

MODERNISATION
DE LA RUE NOTRE-DAME
GÉOMÉTRIE EN PLAN
DE AMHERST À PARTHENAIS

➢ **Porte « Sainte-Marie »**

La porte « Sainte-Marie » (chaînage 2+000 à 3+000) permet de raccorder l'avenue De Lorimier aux voies rapides, ainsi que la rue d'Iberville au centre-ville de Montréal. Le traitement de ce secteur a pour objectifs de dégager les abords du Pied-du-Courant, de créer un vaste espace vert métropolitain dans l'axe du boulevard René-Lévesque afin de compléter le caractère monumental de ce boulevard, ainsi que d'agrandir le parc Bellerive tout en maintenant une perspective sur le fleuve, le tout en continuité avec la portion résidentielle du quartier et l'îlot patrimonial Saint-Vincent-de-Paul.

La porte « Sainte-Marie » comprend six lieux publics distincts, soit l'aménagement de l'esplanade des Patriotes, le réaménagement du parc Bellerive, l'aménagement du square Parthenais, l'aménagement d'un square appelé pour le moment « Dufresne », l'aménagement d'une place rappelant la barrière de péage à la limite du chemin du Roy et l'aménagement d'une aire répondant aux besoins de la faune avienne à même l'agrandissement du parc Bellerive existant.

L'esplanade des Patriotes est constituée d'une place pavée dégageant l'ensemble historique du Pied-du-Courant. Elle permet de signaler au sol la localisation de l'enceinte de 1833, ainsi que de remettre à son emplacement d'origine le monument aux patriotes inauguré en 1923 et déplacé à la fin des années 1970. En étant pavée et de dimension importante, cette place peut accueillir les événements associés à la Fête Nationale, et offrir la solennité et le prestige requis pour un site historique national.

Le square Parthenais est recréé approximativement dans son emplacement d'origine. Il permet d'intégrer visuellement les activités de la Société des Alcools du Québec, en entourant d'un aménagement paysager les infrastructures extérieures, telles que les débarcadères et le stationnement.

Le square situé à l'angle de la rue Dufresne, d'où l'appellation transitoire de « square Dufresne », vise à maintenir le caractère végétalisé des terrains actuellement situés en façade des immeubles résidentiels existants sur la rue Jean-Langlois.

L'aménagement proposé permet de ne pas fermer par des éléments bâtis et sans transparence les vues existantes et comprend un pavage dur permettant la mise en place de mobilier urbain et exigeant un minimum d'entretien.

Le parc Bellerive est agrandi et recentré afin de constituer la continuité et la limite est du boulevard René-Lévesque, prévu pour être l'axe de prestige de Montréal et celui des grands défilés. L'aménagement d'un espace entouré d'une rue à deux voies en boucle permet d'accueillir les défilés et offre un espace ouvert pour les événements extérieurs. Le parc Bellerive joue donc le rôle de lieu public pour le quartier Sainte-Marie, comme le parc Morgan pour le quartier Maisonneuve. À ce titre, ce lieu multifonctionnel pourrait être baptisé « Espace Sainte-Marie ». Le parc Bellerive est également conçu pour accueillir les spectateurs lors de feux d'artifice, notamment par l'aménagement d'un podium en escalier à quatre niveaux, pour une hauteur maximale d'environ trois mètres, en demi-cercle, en direction du fleuve. La rue en boucle autour du parc Bellerive est aménagée afin de pouvoir être transformée en circuit de vélo et de patins à roues alignées en période estivale.

Le parc Bellerive est également prolongé d'une aire végétalisée aménagée pour constituer un habitat pour la faune avienne, conformément aux recommandations du « Guide d'aménagement des espaces verts urbains pour les oiseaux » émis par la Fondation de la faune du Québec. Cet espace, qui exige par sa finalité une végétation dense, pose le défi d'en faire aussi un aménagement sécuritaire.

Le parc Bellerive comporte également à son extrémité est, soit à l'intersection de la rue d'Iberville, une place pavée comportant une plaque commémorative qui rappelle la présence d'une barrière de péage à l'entrée de Montréal, sur le tracé du chemin du Roy.

Située à l'extrémité ouest du parc Bellerive, la chute à neige Fullum demeure identique en termes de dimension et d'accessibilité, en plus de pouvoir constituer une aire de stationnement lors d'activités estivales sur le site de l'esplanade des Patriotes ou du parc Bellerive.

La proposition d'aménagement de la porte « Sainte-Marie » permet finalement de dégager les abords des îlots urbains situés au nord de la rue Notre-Dame actuelle et de les redévelopper à des fins immobilières.

Sur le plan routier, le projet propose d'enfouir une partie de l'infrastructure sous des dalles et de réduire au minimum la circulation en surface afin de mieux gérer la propagation du bruit d'origine routière, de réduire les conflits entre les piétons et les véhicules automobiles, ainsi que de relier sans obstacle les espaces verts et le quartier résidentiel situé au nord.

La proposition comporte également quelques modifications aux patrons actuels de circulation. Il s'agit des mouvements de virage permis à l'intersection de l'avenue De Lorimier et du boulevard René-Lévesque, de la fermeture de l'intersection des rues Frontenac et Notre-Dame, de la rue d'Iberville à double sens entre les rues Sainte-Catherine et Notre-Dame, et enfin de la rue d'Iberville ne desservant que le centre-ville, aucun mouvement n'étant possible vers et depuis l'est.

La modification de l'intersection des rues Frontenac et d'Iberville avec la rue Notre-Dame vise à détourner les mouvements depuis et vers l'est en direction du nouvel accès prévu avec la rue Alphonse-D.-Roy via le viaduc Sainte-Catherine, situé en milieu industriel. Cette modification vise aussi à ne maintenir que les mouvements vers le centre-ville sur la rue d'Iberville, au sud de la rue Sainte-Catherine. En éliminant l'accès aux voies rapides depuis ces deux rues, l'objectif est de réduire l'attrait de celles-ci pour la circulation de transit et d'améliorer les conditions environnementales prévalant actuellement dans le quadrilatère Sainte-Catherine, du Havre, Fullum et Notre-Dame.

Les voies réservées aux autobus dans ce secteur sont situées en surface, soit en chaussées partagées à l'ouest de la rue d'Iberville et en chaussées exclusives (site propre) à l'est, jusqu'à la rue Alphonse-D.-Roy.

PORTE "SAINTE - MARIE"

ANNEXE 1 PROPOSITION

Boul. René-Levesque réaligné

Square Parthenais

Square "Dufresne"

Ilôt Saint-Vincent-de-Paul

Parc Bellerive secteur "Espace Sainte-Marie"

Place de la barrière de péage

Route verte "Chemin du Roy"

Vue vers centre-ville

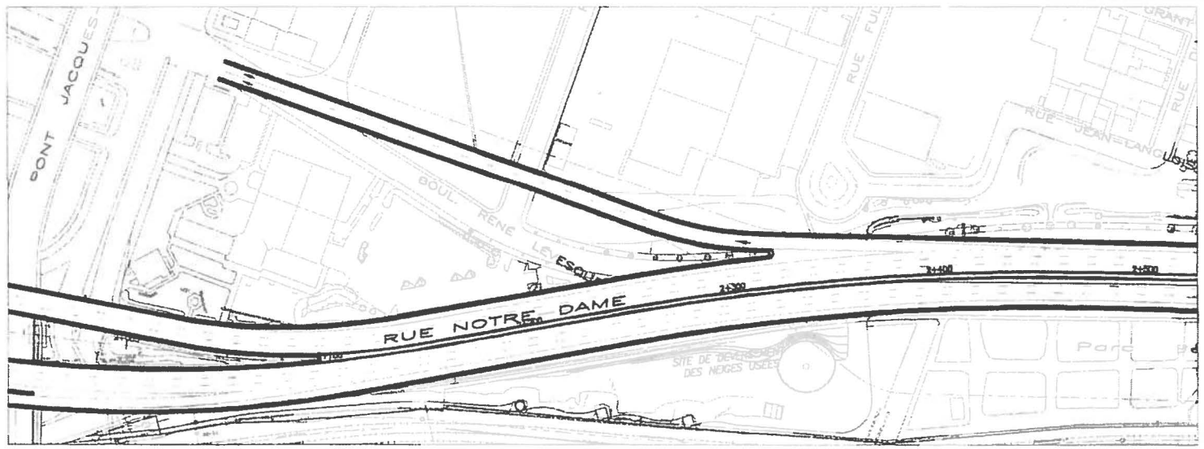
Aire de service SAQ

Chute à neige Fullum

Conservation des arbres existants

Parc Bellerive secteur "Faune avienne"

0 50 100 200 m.



PARTIES EN DÉPRESSION ET EN TUNNEL

LÉGENDE

- (15) Niveau projeté
- Voie réservée autobus
- Piste cyclable
- Aire gazonnée
- Surface Pavée
- Point de vue
- Panorama
- Terrain excédentaire à redévelopper

NOTES :

1 - LES NIVEAUX MONTRÉS SUR CE PLAN, NE SONT QU'À TITRE INFORMATIF SEULEMENT, SE RÉFÉRER AUX PLANS DE PROFILS POUR LES NIVEAUX EXACTS.

2 - POUR LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS DÉTAILLÉS OU AUTRES QUE ROUTIERS, SE RÉFÉRER AUX SIMULATION VISUELLES.

Gouvernement du Quebec

Ministère des Transports

DESSAU SOPRIN Stantec

MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME GÉOMÉTRIE EN PLAN DE PARTHENAIS À Viaduc C.P.

➢ **Porte « Hochelaga »**

La porte « Hochelaga » (chaînage 3+000 à 4+000) a pour objectif de raccorder la rue Alphonse-D.-Roy au corridor routier projeté. Cette porte a également pour but de rappeler la présence de la vocation industrielle du village d'Hochelaga et celle des installations du port de Montréal au moyen d'un traitement architectural particulier des abords de la voie routière, en plus d'assurer l'agrandissement du parc Dézéry et de permettre l'aménagement d'un belvédère vers le fleuve. Les aménagements visent également à limiter la propagation du bruit d'origine routière.

La porte « Hochelaga » s'articule autour de la consolidation du parc Dézéry, lequel porte la mémoire du village d'Hochelaga et possède un potentiel d'interprétation historique intéressant. Le parc Dézéry est à la conjonction de divers enjeux. D'une part, la démolition des bâtiments au sud a amoindri et amorti son image de « square ». D'autre part, ce parc est situé dans le secteur le plus pauvre en espaces verts (Étude d'impact sur l'environnement, modernisation de la rue Notre-Dame, Document complémentaire, Profils de la population et des espaces verts). Le maintien de sa superficie, sinon son agrandissement, et l'amélioration de la qualité de cet espace en terme environnemental, est un enjeu central. En outre, une partie de la superficie origine d'une donation qui stipule qu'elle doit servir à un poste de police et aux personnes âgées. De plus, le parc et le secteur limitrophe doivent être protégés des sources de bruit routières et industrielles. La conception du parc et du réseau vert projeté, qui inclut notamment la piste cyclable, exige une articulation ayant pour but d'animer et de sécuriser ce parc, ainsi que d'assurer des retombées pour ce quartier.

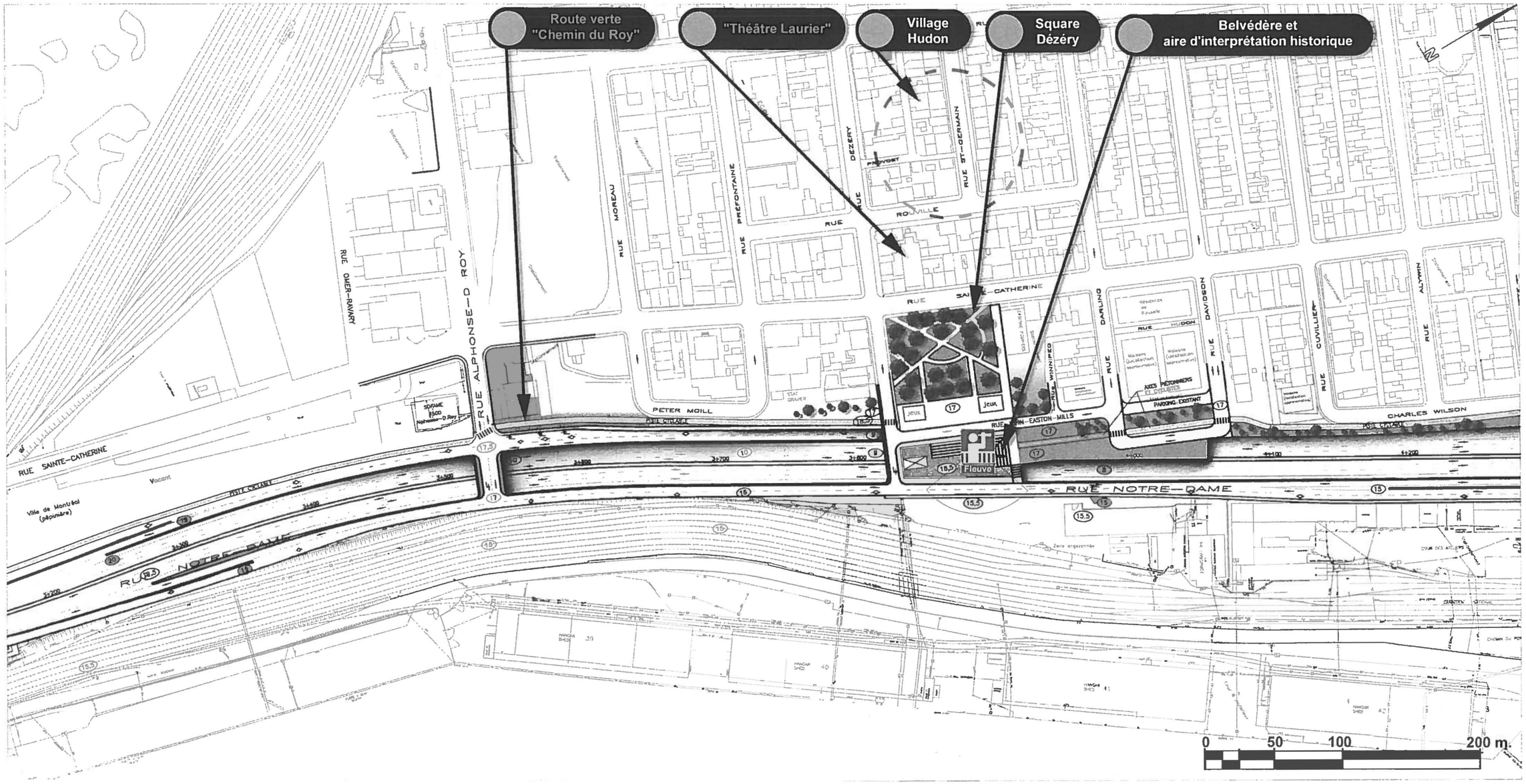
L'aménagement propose ainsi d'agrandir le square actuel (10 560 m^2 projetés contre 6 670 m^2 actuellement), d'y intégrer une partie de la bande verte actuellement sans vocation récréative et finalement d'y aménager une place pavée comprenant un kiosque surélevé avec vue sur la Rive-Sud de Montréal et sur le square, afin de recréer une façade au sud du square et d'offrir un point d'intérêt et d'« appel » le long de la piste cyclable.

La proposition comprend finalement le raccordement, à sens unique, de la rue Dézéry à la rue Notre-Dame par une voie de desserte en surface, comme à l'origine, ce qui permet un accès rapide aux services d'incendie situés à proximité. La mise en place d'un échangeur avec la rue Alphonse-D.-Roy, qui dessert directement le secteur industriel de la rue Moreau, permet de limiter le nombre de mouvements de camions sur la rue Sainte-Catherine.

Dans ce secteur, la voie réservée pour autobus est située sur la voie de desserte en direction est, en surface, et sur l'accotement élargi en direction ouest, en dépression. Les voies réservées transitent par conséquent par l'intersection avec la rue Alphonse-D.-Roy.

PORTE "HOCHELAGA"

ANNEXE 1 PROPOSITION



LÉGENDE

- (15) Niveau projeté
- Voie réservée autobus
- Piste cyclable
- Aire gazonnée
- Surface Pavée
- Point de vue
- Panorama

NOTES :

1 - LES NIVEAUX MONTRÉS SUR CE PLAN, NE SONT QU'À TITRE INFORMATIF SEULEMENT, SE RÉFÉRER AUX PLANS DE PROFILS POUR LES NIVEAUX EXACTS

2 - POUR LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS DÉTAILLÉS OU AUTRES QUE ROUTIERS, SE RÉFÉRER AUX SIMULATION VISUELLES

Gouvernement du Quebec

Ministère des Transports

DESSAU SOPRIN

MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME GÉOMÉTRIE EN PLAN DE Viaduc C.P. À JOLIETTE

➢ **Porte « Maisonneuve »**

La porte « Maisonneuve » (chaînage 4+000 à 5+700) permet de raccorder le boulevard Pie-IX au corridor routier, au moyen de voies de desserte. L'avenue Bourbonnière ne se trouvant connectée qu'à la voie en direction ouest, les mouvements du centre-ville vers cette avenue ne sont donc plus directement possibles. L'avenue Valois, l'avenue Bourbonnière, l'avenue Jeanne-d'Arc, l'avenue d'Orléans, l'avenue Desjardins, l'avenue De La Salle, l'avenue Létourneux, l'avenue Aird et la rue Sicard sont raccordées à une voie de desserte à sens unique afin de recréer une partie de la trame des rues d'origine, de redonner un caractère urbain à l'ensemble et de maximiser l'accessibilité au parc Champêtre. Ces rues font toutes l'objet de mesures afin de ne desservir que la circulation locale et d'assurer la sécurité des piétons et des cyclistes. Parmi ces mesures, on trouve le sens unique, l'interdiction du camionnage de transit et le rétrécissement des rues aux intersections.

Le traitement retenu a pour but de mettre en valeur le cœur du secteur Maisonneuve, son caractère urbain, son histoire industrielle, la caserne Létourneux et la Tonnellerie, ainsi que de créer un accès direct aux parcs Morgan et Champêtre, à pied, à vélo et au moyen du transport en commun.

La porte « Maisonneuve » comporte l'aménagement de quatre grands ensembles, soit la place de la Tonnellerie, le prolongement vers le sud du parc Morgan, la relocalisation d'une partie du parc Champêtre et l'aménagement de l'esplanade Maisonneuve qui relie chacun de ces aménagements entre eux.

La porte « Maisonneuve » constitue le secteur le plus difficile à concevoir, compte tenu de l'étroitesse de l'emprise disponible et de la présence d'industries en rives, qui obligent l'aménagement de voies de desserte dans les directions est et ouest.

L'aménagement de la place de la Tonnellerie prévoit le retrait du toit de l'édifice, la conservation des murs extérieurs ainsi que d'une partie de la structure afin d'y aménager à l'intérieur un jardin public à ciel ouvert et une aire d'interprétation historique. La proposition comprend la conservation de la cheminée, laquelle exige des travaux de consolidation ainsi que la restauration de la chaufferie à des fins d'activités saisonnières, comme par exemple un bureau d'information touristique et des services. Il s'agit de travaux importants, compte tenu de l'état du bâtiment. L'aménagement du site de la Tonnellerie prévoit également un débarcadère sur la façade est, ainsi qu'une aire de stationnement pour quelques autobus et des véhicules automobiles derrière le bâtiment. Il faut souligner que la Tonnellerie est stratégiquement localisée au carrefour du boulevard Pie-IX et de la rue Notre-Dame, donc accessible depuis les voies rapides qui seront pourvues de signalisation touristique, et au cœur de l'aménagement de l'esplanade de Maisonneuve, qui relie cette place à la caserne Létourneux et au parc Morgan.

Le deuxième aménagement majeur comprend la relocalisation d'une partie des équipements du parc Champêtre, soit deux terrains de base-ball avec systèmes d'éclairage, sur des terrains à acquérir, légèrement plus à l'est, afin de dégager entièrement l'axe du parc Morgan. Ce dernier est prolongé jusqu'aux limites du port.

L'aménagement du parc Morgan comprend une butte à l'extrémité sud, laquelle a une triple fonction, soit constituer des gradins naturels en direction du parterre gazonné pour l'organisation de spectacles en plein air; former une aire de glissade en période hivernale (la seule du quartier); et établir à son sommet un belvédère pour offrir une vue tant sur les activités portuaires que sur l'axe monumental de l'avenue Morgan en direction du marché Maisonneuve et du stade olympique. Il s'agit de créer un parterre gazonné d'envergure pour événement extérieur, suffisamment éloigné du milieu résidentiel mais en continuité avec l'axe monumental Morgan. L'aménagement du parc prévoit également la mise en place d'un plan d'eau de faible profondeur séparant le parterre proposé au sud et le secteur existant environ 2 mètres en contrebas.

La proposition prévoit également l'aménagement d'une aire de livraison et de services publics sur la façade arrière de la caserne Létourneux (façade est), dont la remise en état est prévue afin d'accueillir le Théâtre sans fil. Cette façade, actuellement aveugle, donne sur le parc Morgan et a été réalisée à l'époque pour être adossée à un autre bâtiment. Cet aménagement permet de reconstituer une façade sur le parc afin d'animer celui-ci, conformément aux discussions entre la Ville de Montréal qui est propriétaire de l'immeuble, le ministère des Affaires municipales et de la Métropole qui subventionne le projet et le ministère des Transports.

La proposition comprend également l'aménagement d'un accès majeur au parc Morgan via les voies de desserte, de dimension suffisante pour permettre la relocalisation si requise de l'aire d'attente de l'autobus 139 afin de desservir le parc.

Finalement, la proposition comprend le réaménagement du parc linéaire entre le parc Morgan et l'avenue Bourbonnière sous la forme plus urbaine d'une promenade plantée, soit un corridor constitué de deux trottoirs séparés par une piste cyclable. Cette piste est elle-même séparée des trottoirs adjacents par des rangées d'arbres.

Sur le plan routier, les patrons de circulation comportent peu de changements. L'intersection du boulevard Pie-IX et de la rue Notre-Dame permet des mouvements dans toutes les directions; le viaduc Jeanne-d'Arc permet les mouvements de camions depuis et vers les installations de Sucre Lantic et évite que ceux-ci transitent via des rues locales; l'avenue Bourbonnière n'est plus directement accessible depuis le centre-ville (pour rejoindre l'avenue Bourbonnière, l'automobiliste doit emprunter le viaduc Jeanne-d'Arc, donc faire un léger détour), ce qui réduit son attrait pour la circulation de transit; et la rue Aldis-Bernard est réalignée et éloignée des habitations.

PORTE "MAISONNEUVE"

ANNEXE 1 PROPOSITION

Route verte "Chemin du Roy"

Place de la Tonnellerie

Promenade Maisonneuve

Parc Morgan entrée ouest
(autobus 139 - poste d'attente proposé)

Parc Morgan

Agrandissement du Parc Morgan
* Aire d'évènement extérieur

Sucre Lantic

Caserne Létourneux

Belvédère Morgan
*Belvédère
*Gradins (été)
*Glissades (hiver)

0 50 100 200 m.

LÉGENDE

- (15) Niveau projeté
- Voie réservée autobus
- Piste cyclable
- Aire gazonnée
- Surface Pavée
- Point de vue
- Panorama

NOTES :
1 - LES NIVEAUX MONTRÉS SUR CE PLAN, NE SONT QU'À TITRE INFORMATIF SEULEMENT, SE RÉFÉRER AUX PLANS DE PROFILS POUR LES NIVEAUX EXACTS.

2 - POUR LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS DÉTAILLÉS OU AUTRES QUE ROUTIERS, SE RÉFÉRER AUX SIMULATION VISUELLES.

Gouvernement du Quebec
Ministère des Transports

DESSAU SOPRIN Elementz

MODERNISATION
DE LA RUE NOTRE-DAME
GÉOMÉTRIE EN PLAN
DE JOLIETTE À WILLIAM-DAVID

724 RA-22.dwg

➢ **Porte « Viau »**

La porte « Viau » (chaînage 5+700 à 6+900) assure les échanges routiers avec le secteur communément appelé « Viauville », actuellement desservi par la rue Viau et la rue Saint-Clément. Le traitement proposé vise à redonner un caractère résidentiel aux rues Viau et Saint-Clément en relocalisant la circulation de transit dans le corridor du boulevard de l'Assomption; à maintenir l'accès à la rue Sainte-Catherine via la rue Viau; à maintenir l'accès aux propriétés du port de Montréal situées au sud de la rue Notre-Dame; et finalement à dégager les abords du Centre de soins prolongés de Montréal pour créer un espace vert.

La porte Viau s'appuie donc sur l'agrandissement de la bande « verte » en bordure de la rue Notre-Dame en vue d'en faire un espace récréatif. L'aménagement permet aussi le rappel de la présence des installations de la compagnie Vickers, aujourd'hui disparues, à l'aide du portique principal de l'édifice administratif ainsi que la mise en valeur du parterre sud devant le Centre de soins prolongés de Montréal. Le Centre retrouve ainsi sa figure originelle, soit celle d'une institution que le mouvement hygiéniste du début du siècle souhaitait voir se multiplier à la campagne.

L'aménagement de ce secteur pose un double défi, soit, d'une part, le maintien de l'accessibilité au quartier pour la desserte locale et les services d'urgence, ainsi qu'à la rue Sainte-Catherine afin de soutenir les activités commerciales, et d'autre part, la réduction de la présence de la circulation de transit dans l'axe des rues Viau et Saint-Clément, ainsi qu'à proximité du Centre de soins prolongés. Deux possibilités étaient offertes, soit de fermer entièrement l'intersection des rues Viau et Saint-Clément avec la rue Notre-Dame et maintenir l'intersection des rues Sainte-Catherine et Notre-Dame, ou de maintenir l'intersection des rues Viau et Notre-Dame et fermer l'intersection des rues Sainte-Catherine et Notre-Dame. Le raccordement à double sens de la rue Viau à une voie de desserte, donc sans raccordement direct à la rue Notre-Dame permet de maintenir l'accessibilité au quartier depuis la rue Notre-Dame, tout en décourageant la circulation de transit transférée dans l'axe du boulevard de l'Assomption prolongé jusqu'à la rue Notre-Dame. Cet aménagement permet également de fermer l'intersection Sainte-Catherine et Notre-Dame, de réduire la quantité de véhicules qui circulent à proximité du Centre de soins prolongés de Montréal et d'améliorer la continuité de la rue Notre-Dame vers sa portion en surface, en direction est, en termes de fluidité et de sécurité.

Finalement, dans ce secteur, les voies réservées pour autobus sont situées sur des accotements élargis à l'ouest du Centre de soins prolongés. À l'est de ce Centre, elles se retrouvent en surface, sur des chaussées partagées. Les voies réservées se terminent approximativement sous le viaduc du Canadien National, où les autobus peuvent emprunter l'accès aménagé pour le port de Montréal afin de rejoindre ou de sortir des voies rapides ou, d'emprunter le boulevard de l'Assomption.

PORTE "VIAU"

ANNEXE 1 PROPOSITION

Piste cyclable
(vers marché Maisonneuve)

Parc Viau

Végétalisation de la rue Sainte-Catherine

Centre de soins prolongés

Cour de triage de Longue-Pointe (CN)

Portique Vickers

Oeuvre de Léopol Bourjoi
(localisation proposée)

Conservation des arbres existants

Parc Champêtre

LÉGENDE

- (15) Niveau projeté
- Voie réservée autobus
- Piste cyclable
- Aire gazonnée
- Surface Pavée
- Point de vue
- Panorama

0 50 100 200 m.

NOTES :
1 - LES NIVEAUX MONTRÉS SUR CE PLAN, NE SONT QU'À TITRE INFORMATIF SEULEMENT, SE RÉFÉRER AUX PLANS DE PROFILS POUR LES NIVEAUX EXACTS.

2 - POUR LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS DÉTAILLÉS OU AUTRES QUE ROUTIERS, SE RÉFÉRER AUX SIMULATION VISUELLES.

Gouvernement du Quebec
Ministère des Transports

DESSAU SOPRIN

MODERNISATION
DE LA RUE NOTRE-DAME
GÉOMÉTRIE EN PLAN
DE WILLIAM-DAVID À MONTANK

724 RA-25.dwg

Végétalisation de la rue Sainte-Catherine

Centre de soins prolongés

Cour de triage de Longue-Pointe (CN)

Canadian Steel Foundries (CSF)

Nouvel accès au port de Montréal

Prolongement du Boul. de l'Assomption

Portique Vickers

Oeuvre de Léopol Bourjoi (localisation proposée)

Conservation des arbres existants

0 50 100 200 m.

NOTES :

1 - LES NIVEAUX MONTRÉS SUR CE PLAN, NE SONT QU'À TITRE INFORMATIF SEULEMENT, SE RÉFÉRER AUX PLANS DE PROFILS POUR LES NIVEAUX EXACTS.

2 - POUR LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS DÉTAILLÉS OU AUTRES QUE ROUTIERS, SE RÉFÉRER AUX SIMULATION VISUELLES.

LÉGENDE

- (15) Niveau projeté
- Voie réservée autobus
- Piste cyclable
- Aire gazonnée
- Surface Pavée
- PT Point de vue
- Panorama

Gouvernement du Quebec

Ministère des Transports

DESSAU SOPRIN

MODERNISATION
DE LA RUE NOTRE–DAME
GÉOMÉTRIE EN PLAN
DE VIMONT À DICKSON

PORTE "VIAU"

ANNEXE 1

PORTE "MONTRÉAL"
ANNEXE 1 PROPOSITION

Piste cyclable / Raccordement l'Assomption - Marché Maisonneuve

Prolongement du Boul. de l'Assomption (4 voies)

Piste cyclable "Route verte"

Démolition de la rue Dickson

Piste cyclable et écrans antibruits existants

Vue vers:
- Mont-Royal
- Centre-ville
- Stade Olympique
- Marché Maisonneuve

Prolongement du Boul. de l'Assomption (6 voies)

RUE DICKSON

PROLONGEMENT DU BOULEVARD DE L'ASSOMPTION

AVENUE SOUCY

RUE TOULOUBE

DEMEAUX

RUE LADORDAIRE

RUE LOUIS-VEUILLOT

RUE BOISBRIAND

RUE BOISBRIAND

AVENUE

RUE ROUSSEAU

RUE BOISBRIAND

BOMBARDIER

0 50 100 200 m.

LÉGENDE

- (15) Niveau projeté
- Voie réservée autobus
- Piste cyclable
- Aire gazonnée
- Surface Pavée
- Point de vue
- Panorama

Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

DESSAU SOPRIN

NOTES :
1 - LES NIVEAUX MONTRÉS SUR CE PLAN, NE SONT QU'À TITRE INFORMATIF SEULEMENT, SE RÉFÉRER AUX PLANS DE PROFILS POUR LES NIVEAUX EXACTS.

2 - POUR LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS DÉTAILLÉS OU AUTRES QUE ROUTIERS, SE RÉFÉRER AUX SIMULATION VISUELLES.

MODERNISATION
DE LA RUE NOTRE-DAME
GÉOMÉTRIE EN PLAN
DE Boul. L'ASSOMPTION À DE CADILLAC

724 RA-63.dwg

➢ **Porte « Montréal »**

La porte « Montréal » (chaînage 6+900 à 11+500), située dans le prolongement de l'avenue Souligny actuelle, assure le raccordement du boulevard de l'Assomption, lequel sera prolongé au sud de la rue Hochelaga jusqu'à la rue Notre-Dame.

La porte « Montréal » est un corridor routier rectiligne qui traverse la base militaire de Longue-Pointe. Elle est dominée, en direction ouest, par la perspective du profil du centre-ville de Montréal, et en direction est par un paysage industriel et des écrans antibruit.

L'objectif de l'aménagement est de marquer l'entrée de la Ville de Montréal à partir de l'est. Plus localement, il permet de souligner la présence de l'unité de soutien de secteur Montréal du ministère de la Défense Nationale (base militaire de Longue-Pointe). La porte « Montréal », dans le tronçon nord-sud, offre également la possibilité de mettre en valeur une perspective intéressante sur les pyramides olympiques et un silo à grain du port de Montréal, le dernier en opération sur l'île.

L'aménagement de ce corridor est basé sur le dégagement et la mise en valeur du paysage urbain afin de profiter de l'opportunité qu'offre ce tronçon routier de doter Montréal d'un accès offrant une vue d'ensemble et des repères identifiables depuis l'est de l'île comparables à ceux des autres accès de Montréal. Il s'agit d'ouvrir et de cadrer le panorama potentiel sur le mont Royal, le profil des immeubles du centre-ville, le stade olympique et le dôme du marché Maisonneuve en avant-plan. Actuellement, l'accès à Montréal depuis l'est par l'autoroute 40 est dominé par le paysage industriel des raffineries et par le paysage commercial peu structuré de la rue Sherbrooke actuellement désignée « accès touristique ». L'accès actuel depuis l'ouest, soit l'autoroute 40, offre un panorama du mont Royal, de l'oratoire Saint-Joseph et de l'université de Montréal qui permet de repérer facilement le centre de l'agglomération. Le pont Champlain offre un panorama saisissant, particulièrement la nuit, du centre-ville de Montréal et du mont Royal. Il en va de même du pont Jacques-Cartier, d'où l'on aperçoit également le parc Jean-Drapeau et le Casino de Montréal.

Sur le plan routier, la porte « Montréal » prévoit la fermeture complète de la rue Dickson à la circulation de transit entre les rues de Toulouse et Hochelaga, la démolition de la rue Dickson entre la rue de Toulouse et l'avenue Souligny, et finalement l'aménagement de la rue Dickson en cul-de-sac au sud de l'avenue Souligny. L'ensemble de la circulation actuelle sur la rue Dickson empruntera ainsi le boulevard de l'Assomption, prolongé au sud de la rue Hochelaga jusqu'à la rue Notre-Dame.

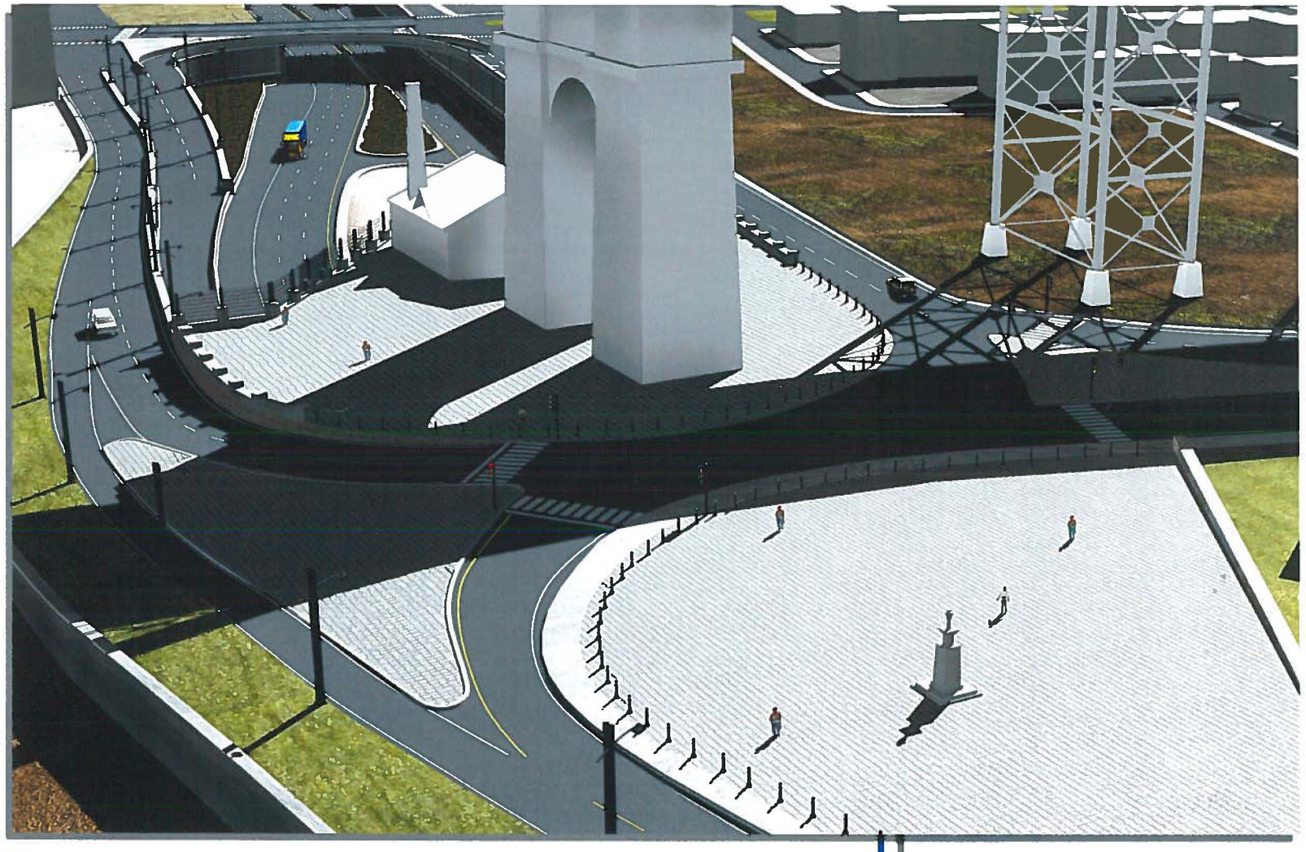
En ce qui a trait au déplacement par réseau cyclable, la piste existante sera prolongée jusqu'à l'avenue Haig à l'est et jusqu'au boulevard de l'Assomption à l'ouest. La piste sera également dotée d'un élément à l'intersection de la rue Desautels, afin de signaler la présence du musée du 22e Régiment. Dans l'enveloppe budgétaire prévue dans le cadre de l'entente Gouvernement du Québec - Ville de Montréal, le prolongement de la piste cyclable est prévu jusqu'à la promenade Bellerive, soit au-dessus de l'autoroute 25, selon un tracé à définir, et à l'ouest jusqu'au marché Maisonneuve dans le corridor de la voie ferrée du Canadien National aujourd'hui désaffectée, faisant ainsi un corridor multifonctionnel de plus de 10 kilomètres, identifié sous le vocable de « Route verte ».

Ce corridor continu et ouvert aux vélos, aux piétons et aux patineurs débute à l'ouest par l'esplanade des Patriotes, près du Pied-du-Courant, et s'étend vers l'est jusqu'à la promenade Bellerive.

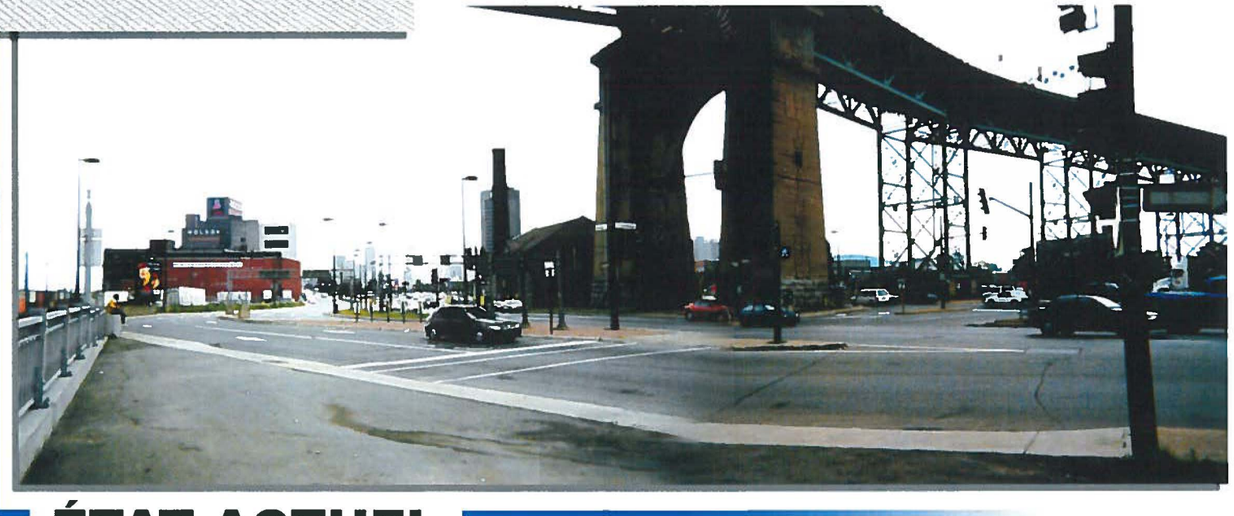
Finalement, le secteur de la porte « Montréal » n'est pas doté de mesures en faveur du transport en commun. Ce secteur sera celui où l'on observera la meilleure fluidité. La mise en place de telles mesures n'offrirait donc aucun gain de temps ni avantage comparativement au transport individuel.

Porte Faubourg-Québec

Août 2001



PROPOSITION



ÉTAT ACTUEL

Québec
Ministère
des Transports

Porte Sainte-Marie

Août 2001

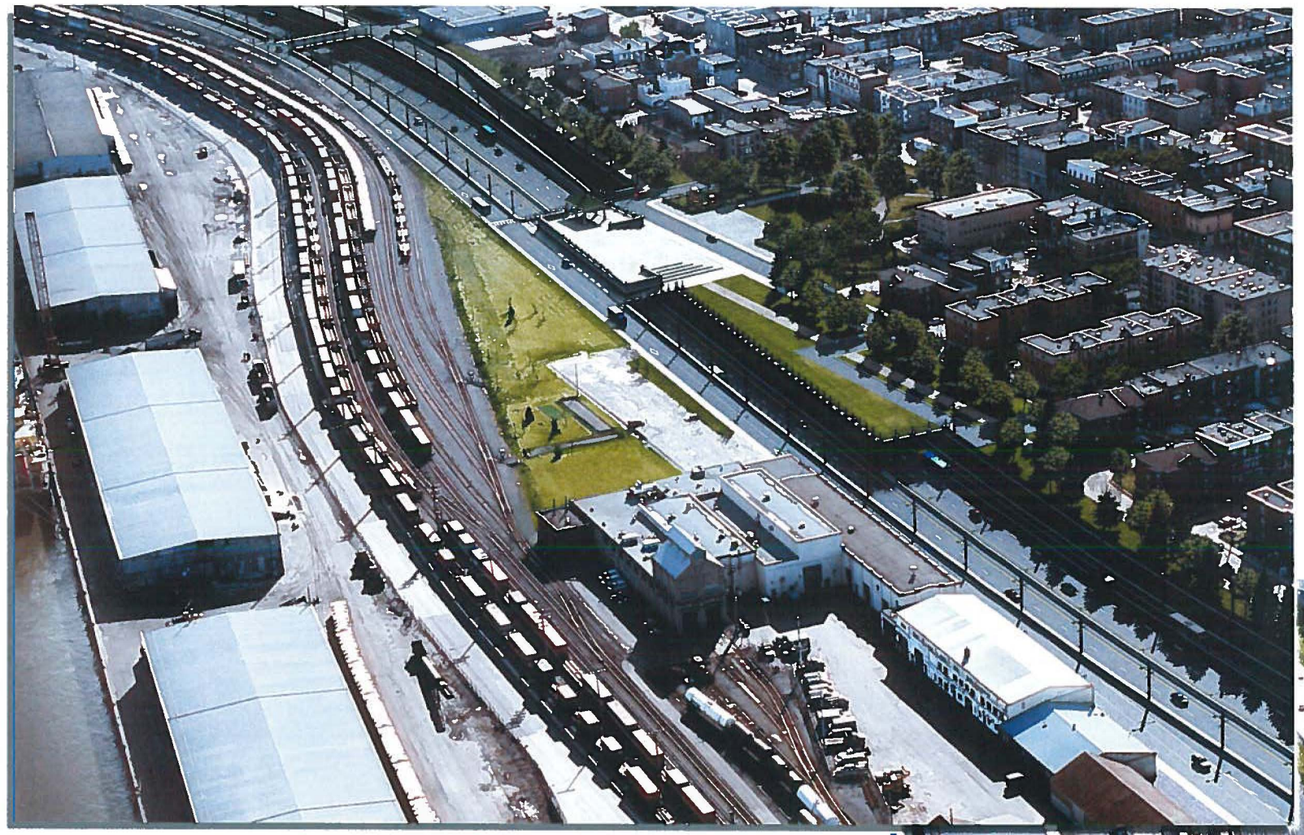
PROPOSITION

ÉTAT ACTUEL

Québec
Ministère
des Transports

Porte Hochelaga

Août 2001



PROPOSITION

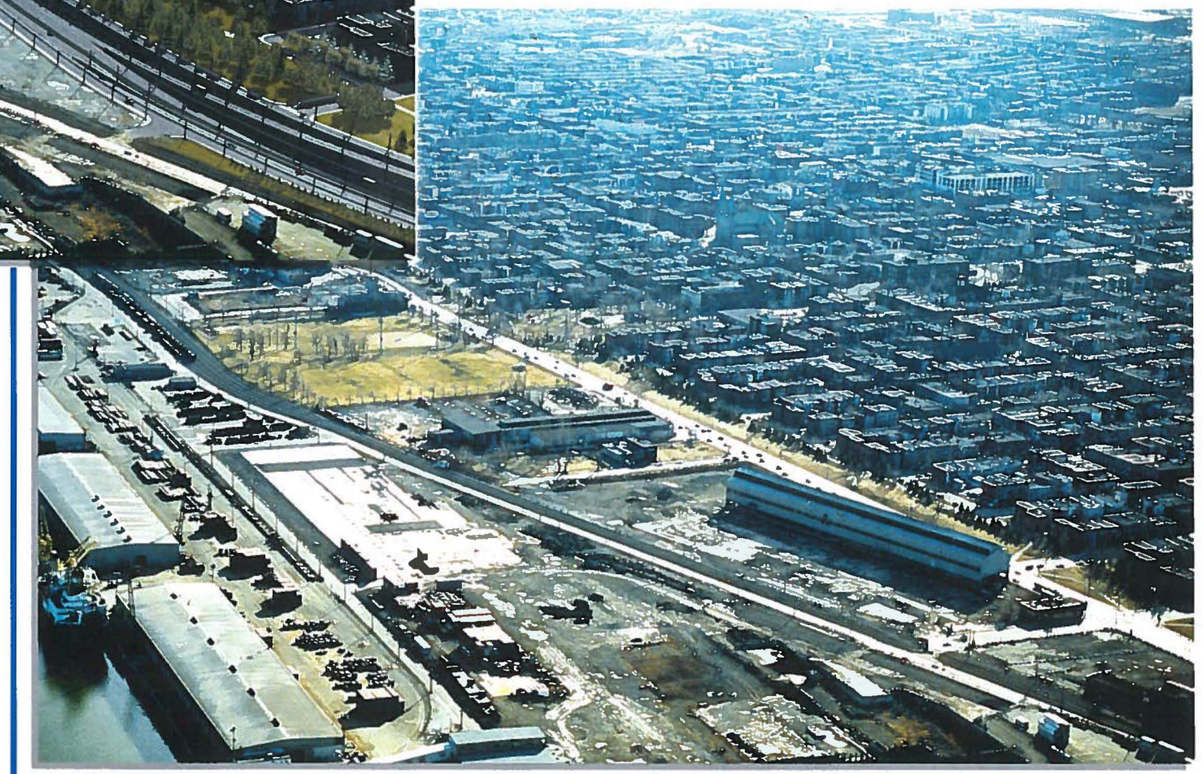
ÉTAT ACTUEL

Québec
Ministère
des Transports

Porte Maisonneuve

Août 2001

PROPOSITION



ÉTAT ACTUEL

Québec
Ministère
des Transports

7.

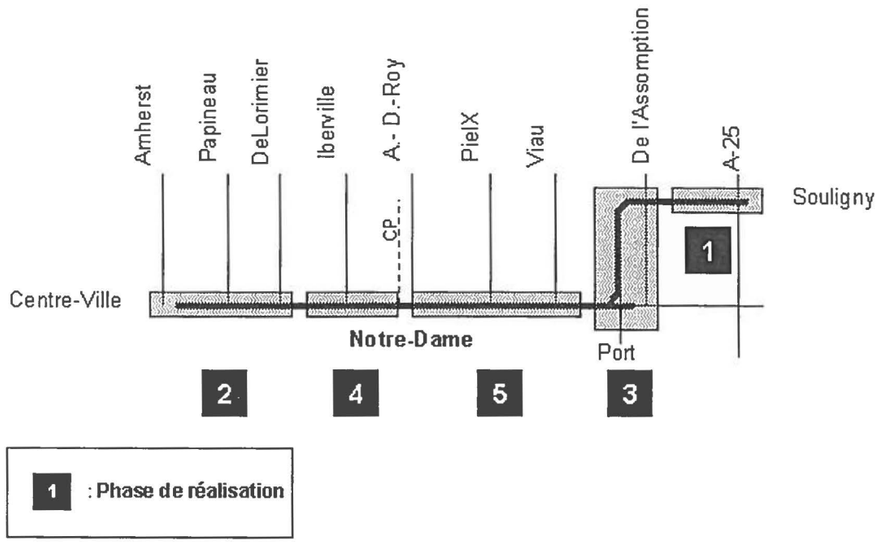
Phases, durée et coûts des travaux

7. PHASES, DURÉE ET COÛTS DES TRAVAUX

7.1 PHASES ET DURÉE DES TRAVAUX

La réalisation du projet exige un minimum de quatre années de travaux et comprend cinq phases distinctes qui tiennent compte des délais liés au processus d'acquisition et de libération de l'emprise ainsi que de relocalisation préalable de services d'utilité publique.

Figure 7.1: Carte du phasage des travaux



➢ **Phase 1 : construction de la deuxième travée de l'avenue Souligny entre l'autoroute 25 et la rue Dickson (1,8 km)**

Les travaux de la phase 1 seront réalisés sans aucune entrave à la circulation (entièrement dans l'emprise du Ministère) et sans déplacement d'équipements d'utilité publique et comprendront peu de travaux d'excavation. Ces travaux impliquent la construction d'un seul viaduc (rue De Cadillac). Les écrans antibruit étant déjà en place, les nuisances dues aux travaux seront donc minimes pour la population riveraine. Finalement, aucun effet négatif sur les activités ferroviaires du Canadien National ou sur la desserte des entreprises industrielles n'est appréhendé.

➢ **Phase 2 : construction du tronçon entre la rue Amherst et la rue Fullum (1 km)**

Les travaux de la phase 2 seront réalisés dans l'emprise du ministère des Transports. Ils impliquent cependant la relocalisation d'équipements d'utilité publique et demandent d'importantes mesures de gestion de la circulation durant les travaux (chemins de détour à aménager). Des travaux majeurs d'excavation (voies routières en dépression), la construction de deux viaducs (avenue Papineau et avenue De Lorimier), le prolongement d'un viaduc existant (rue Panet) et la construction de la dalle sur laquelle sera aménagée l'esplanade des Patriotes sont également requis. L'accès aux entreprises industrielles de la rue Notre-Dame sera maintenu pendant les travaux.

➢ **Phase 3 : prolongement de l'avenue Souligny entre la rue Dickson et la rue Viau (1,7 km) et prolongement du boulevard de l'Assomption (1 km)**

Les travaux de la phase 3 impliquent des acquisitions de terrain et des négociations avec le Canadien National pour la construction de deux viaducs ferroviaires. Quatre viaducs sont prévus, soit pour l'étagement de la rue Aird, de la rue Notre-Dame, du boulevard de l'Assomption ainsi que pour la nouvelle entrée au port de Montréal.

Quelques déplacements d'équipements d'utilité publique sont à prévoir pour la portion de tronçon située sur la rue Notre-Dame et d'importants travaux d'excavation seront réalisés tout le long du tronçon. Par ailleurs, ce tronçon peut être réalisé en mettant en œuvre un minimum de mesures de gestion de la circulation sur la rue Notre-Dame.

➢ **Phase 4 : construction du tronçon entre la rue Fullum et la rue Alphonse-D.-Roy (1,2 km)**

Les travaux de la phase 4 impliquent des acquisitions de terrains au sud de la rue Notre-Dame ainsi que la relocalisation d'équipements d'utilité publique. Ils comprennent également la construction de deux viaducs transversaux (boulevard René-Lévesque et rue Alphonse-D.-Roy) et d'un viaduc pour permettre le passage des voies rapides au-dessus des voies du Canadien Pacifique. Une dalle de béton entre la rue Fullum, la rue Dufresne et la rue d'Iberville reliera le parc Bellerive existant, au sud de la rue Notre-Dame, au côté nord des voies rapides.

Des travaux majeurs d'excavation sont à prévoir à l'ouest du viaduc du Canadien Pacifique afin d'aménager les voies rapides sous la dalle du parc Bellerive.

➢ **Phase 5 : construction du tronçon entre la rue Viau et la rue Alphonse-D.-Roy (2,5 km)**

Les travaux de la phase 5 comprennent la construction de la route en dépression sur la majeure partie du tronçon. Ils requièrent donc d'importants travaux d'excavation, la construction de trois viaducs (rue Alphonse-D.-Roy, avenue Jeanne-d'Arc et boulevard Pie-IX), la construction de deux dalles de béton à la hauteur du parc Dézéry et des parcs Morgan et Champêtre et, finalement, la relocalisation d'équipements d'utilité publique.

La phase 5 est celle qui exigera la mise en œuvre des plus importantes mesures de protection du milieu (protection contre les nuisances du chantier et protection du couvert végétal) en plus d'exiger des mesures importantes de gestion de la circulation afin d'assurer la desserte des entreprises industrielles riveraines, la desserte du port ainsi que la circulation locale et régionale tout en limitant les effets de débordement dans le réseau routier périphérique pendant les travaux.

Tous ces derniers seront réalisés dans l'emprise du ministère des Transports. Durant la période de construction, soit pendant les travaux d'excavation de la partie nord du corridor routier et la construction de la voie de service nord, la rue Notre-Dame existante comptera quatre voies carrossables afin de garantir l'accès aux entreprises industrielles localisées au sud de la rue Notre-Dame. Dès que la voie de service nord sera ouverte, une partie de la circulation y sera déviée afin de permettre la réalisation des travaux d'excavation de la partie sud ainsi que la construction de la voie de service sud.

Les liens nord-sud existants aux intersections de l'avenue Bourbonnière, de la rue Davidson et du boulevard Pie-IX seront maintenus jusqu'à ce que le viaduc de l'avenue Jeanne-d'Arc soit construit. Ce dernier sera alors utilisé pendant la construction du viaduc du boulevard Pie-IX et la fermeture des intersections avec l'avenue Bourbonnière et la rue Davidson.

7.2 Coûts

Les tableaux 7.1 et 7.2 illustrent la répartition du coût global du projet incluant les coûts de construction, une réserve pour imprévus et les honoraires professionnels. Au total, les coûts estimés du projet de modernisation de la rue Notre-Dame sont de 263 M$.

Sur les 263 M$ prévus, 229 M$ sont des coûts de construction (119 M$ pour l'infrastructure routière, 40 M$ pour l'intégration du projet au milieu environnant et protection de l'environnement, 24 M$ pour la gestion de la circulation et 46 M$ pour les imprévus)

TABLEAU 7.1: SOMMAIRE DES COÛTS DU PROJET

1.	COÛTS DE CONSTRUCTION	183 000 000 $
2.	CONTINGENCES (25%)	46 000 000 $
	SOUS-TOTAL	**229 000 000 $**
3.	COÛTS SERVICES PROFESSIONNELS *(15%)*	34 000 000 $
	TOTAL	**263 000 000 $**

NOTES:

1- Les chiffres de ce tableau sont arrondis

2- Les contingences incluent une provision pour les acquisitions de terrain

TABLEAU 7.2: VENTILATION DES COÛTS PAR TYPE DE TRAVAUX DE CONSTRUCTION

(Chiffres non arrondis)

1.	TERRASSEMENT	10 938 070 $
2.	STRUCTURE DE LA CHAUSSÉE	19 744 718 $
3.	DRAINAGE	9 982 714 $
4.	TRAVAUX DIVERS (démolition, éclairage, signalisation, viaducs routiers)	61 441 250 $
5.	TRAVAUX FERROVIAIRES	2 088 800 $
6.	UTILITÉS PUBLIQUES	14 675 000 $
7.	INTÉGRATION AU MILIEU ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	40 310 725 $
	Sous-total (1 - 7)	**159 181 277 $**
8.	GESTION DE LA CIRCULATION PENDANT LES TRAVAUX (15%)	23 877 192 $
	Sous-total (1 - 8)	**183 058 469 $**
	CONTINGENCES (25%)	45 764 617 $
	Total	**228 823 086 $**

8.

Bilan, cumul et synergie des impacts

8. BILAN, CUMUL ET SYNERGIE DES IMPACTS

8.1 BILAN DES IMPACTS

Le tableau 8.1 donne un bilan des principaux impacts résiduels du projet sur l'ensemble des composantes environnementales qu'il est susceptible d'affecter. À la lecture de ce tableau, l'impact des travaux se distingue nettement de celui des aménagements définitifs.

Dans la mesure où sont mises en œuvre les mesures proposées d'atténuation des impacts négatifs et de bonification des impacts positifs incluant les ententes requises avec les partenaires du ministère des Transports (Ville de Montréal, Agence métropolitaine de transport et Société de transport de la Communauté métropolitaine de Montréal notamment), le projet devrait avoir un impact positif sur l'environnement humain et visuel, ainsi que sur l'environnement sonore pour les secteurs les plus perturbés, sans pour autant susciter d'impacts négatifs pour les autres composantes de l'environnement à l'exception (impact faible) de la faune, de la tonnellerie (édifice ancien) et du champ visuel des automobilistes. Le projet constitue donc, sur le plan environnemental, une opportunité d'améliorer le milieu sans impact négatif majeur.

Malgré les impacts positifs appréhendés, le projet demeure un défi environnemental à l'étape de la réalisation des travaux. En effet, à la lecture du tableau 8.1, il est clair que les travaux perturberont significativement le milieu, dont notamment le milieu sonore, la végétation et la circulation. De plus, plusieurs aspects demeurent à être approfondis, notamment en ce qui a trait à l'organisation du chantier, à la gestion de la circulation, à l'information du public et aux mesures pour limiter le bruit pendant les travaux. Le succès du projet, en matière de protection et de bonification de l'environnement repose ainsi sur l'attention qui sera apportée à la préparation des travaux (devis spéciaux, organisation du chantier, plan de gestion de la circulation et mesures d'atténuation sonore lors des travaux).

8.2 SYNERGIE DES IMPACTS

L'effet synergique des impacts, ou synergie des impacts, résulte de l'association de plusieurs impacts prenant une dimension significative lorsque conjugués. Il faut souligner que l'analyse de la synergie de plusieurs impacts de nature distincte et touchant des composantes de l'environnement fort différentes est en pratique impossible à quantifier et demeure une approche qualitative servant à définir des tendances possibles.

Dans le cadre de la modernisation de la rue Notre-Dame, il faut distinguer les effets de la période des travaux de ceux des aménagements définitifs.

Lors de la période des travaux, deux effets de synergie sont possibles (mais non nécessairement présents), soit un effet de synergie de certains impacts négatifs sur la qualité de vie et un effet de synergie de certains impacts négatifs sur certaines populations particulièrement vulnérables.

➢ **Travaux et qualité de vie :**

L'effet conjugué du bruit, de la poussière, des vibrations et de la modification des patrons de circulation (automobile, piétonnier et en vélo) pourra avoir un effet sur la vie quotidienne et sur sa qualité, en particulier pour les îlots résidentiels situés au sud de la rue Sainte-Catherine. En effet, bien que les impacts négatifs considérés isolément puissent être atténués, leur effet conjugué amplifiera le sentiment de dérangement et d'inquiétude dans la population. Afin d'éviter un effet indésirable de synergie, le ministère des Transports du Québec devra s'assurer que l'équipe de réalisation du projet dispose de ressources matérielles et professionnelles adéquates pour permettre à la population de ces îlots résidentiels de s'exprimer sur les inconvénients vécus, et intégrer, s'il y a lieu, ses préoccupations au projet et, enfin, pour informer cette population du suivi apporté à leur requête, qu'elle exige ou non une action particulière. Le programme comprendra la mise sur pied d'un centre d'information et de communication, donc une ligne téléphonique « info-travaux » en opération 24 heures par jour. Une attention particulière devra être apportée à la diffusion et à la vulgarisation de l'information technique afin de réduire le sentiment d'incertitude et d'inquiétude chez la population touchée, et de favoriser l'émergence d'un sentiment de participation à la réalisation du projet.

➢ **Travaux et populations vulnérables :**

Bien que les impacts négatifs considérés isolément puissent être atténués et que des effets sur la santé soient peu probables, l'effet conjugué de plusieurs des impacts négatifs résiduels issus des activités de construction pourrait susciter des conditions de stress chez les personnes particulièrement vulnérables habitant à une faible distance du chantier. Afin d'éviter un effet indésirable de synergie de ces impacts sur cette population, il est recommandé de procéder, en collaboration avec les ressources locales en santé communautaire (CLSC), au suivi de la population jugée, s'il y a lieu, particulièrement vulnérable pendant les travaux. Dans cet esprit, le Centre de soins prolongés de Montréal devrait faire l'objet d'une attention particulière. Le ministère des Transports et l'administration de cet établissement devraient prévoir, au moment requis, des échanges d'informations afin de sensibiliser l'équipe du projet à la spécificité de cette population, d'informer en continu le Centre d'accueil des travaux projetés pour ajuster les travaux en conséquence et ainsi éliminer toute inquiétude associée à une information insuffisante ou erronée.

Après la mise en service du corridor routier, soit après que l'ensemble des aménagements soit mis en place et les travaux terminés, des effets de synergie sont également possibles. Ces effets sont de nature socio-communautaire et économique.

➢ **Aménagements définitifs et sentiment d'appartenance**

L'effet conjugué de l'intégration de revendications historiques du milieu (ex. : raccordement des parcs Morgan et Champêtre, qualité visuelle des aménagements, etc.), de la reconnaissance de la richesse patrimoniale du milieu, de la participation de la population en amont du projet et lors des prochaines étapes, ainsi que de l'effort de revitalisation consenti peut avoir pour conséquence un plus grand sentiment de fierté collective et accroître le sentiment d'appartenance à leur milieu pour certaines catégories de population. Il demeure cependant difficile de mesurer un tel effet en l'absence d'indicateurs fiables.

➢ **Aménagements définitifs, activités récréotouristiques et développement urbain**

L'amélioration de la qualité visuelle du corridor de la rue Notre-Dame, le raccordement des parcs Morgan et Champêtre, l'aménagement des différents parcs, le réaménagement de la piste cyclable, les aires d'interprétation historique et patrimoniale ainsi que la signalisation touristique constituent des interventions consolidant un ensemble d'usages existants du territoire ainsi que des usages historiquement revendiqués par le milieu. Considérant que cet ensemble d'interventions sectorielles s'inscrit dans un concept global de corridor (raccordement de tous ces aménagements via le réseau cyclable), l'effet positif conjugué (achalandage, usage potentiel et retombées socio-économiques) peut potentiellement avoir un effet plus important que l'addition des effets de chacun des aménagements considérés isolément, et avoir des effets qui débordent localement du corridor.

➢ **Aménagements définitifs et développement économique**

L'effet d'investissements publics (routier, qualité de vie et autres projets périphériques) conjugué à l'amélioration de la fluidité, et également à la fin d'une période d'incertitude concernant l'aménagement du corridor et son avenir (nature des aménagements et tracé définitif), peut lever une certaine hypothèque, réelle ou supposée, qui pesait sur le développement et le redéveloppement d'un ensemble de propriétés industrielles et commerciales.

8.3 IMPACTS CUMULATIFS

Les changements causés à l'environnement par le projet, en combinaison avec d'autres actions menées actuellement ou qui le seront dans un avenir rapproché par différents intervenants publics et privés, accentueront les effets du projet et ce, plus spécifiquement, dans trois secteurs de la zone d'étude.

➢ **Axe Morgan/Champêtre**

La Ville de Montréal et le gouvernement du Québec s'apprêtent à investir 1,2 M$ pour la mise en valeur de l'avenue Morgan. Le projet de la Ville vise notamment à faire ressortir le caractère monumental de cette avenue, à renforcer le lien piétonnier entre la place du marché Maisonneuve et la rue Sainte-Catherine et éventuellement, à faire de ce secteur un lieu d'animation. Par ailleurs, des investissements du gouvernement du Québec doivent également permettre de restaurer la caserne Létourneux située dans le parc Champêtre.

Ces investissements, cumulés à ceux du projet de modernisation de la rue Notre-Dame (notamment en ce qui a trait à la construction de la dalle au-dessus des voies rapides permettant de relier les parcs Morgan et Champêtre entre eux), renforceront la vocation historique et monumentale de l'axe Morgan/Champêtre.

➢ **Secteur Dickson**

Différents intervenants, dont des propriétaires fonciers, des grands magasins, la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, la Ville de Montréal, Montréal International et l'Administration du port de Montréal esquissent actuellement des projets pour le secteur industriel Dickson. Ces projets d'investissements, conjugués à une meilleure desserte routière (prolongement du boulevard de l'Assomption) et au raccordement du secteur au réseau autoroutier (autoroute 720 à l'ouest, et l'autoroute 25, l'autoroute 20 et l'autoroute 40 vers l'est), de même qu'à la visibilité accrue, la levée des droits aériens, qui empêchent actuellement le développement d'une portion significative du secteur, et la mise sur le marché de portions significatives de terrains excédentaires, propriété du ministère des Transports, renforceront la vocation commerciale et industrielle du secteur.

➢ **Secteur Centre-Sud**

La Société des Alcools du Québec projette diverses interventions dans le secteur de son siège social, soit celui du Pied-du-Courant. Une des interventions consiste à aménager un musée du vin et une autre à aménager des aires administratives et de vente au détail. Ces investissements, cumulés à un projet résidentiel à l'étude par un promoteur privé et à ceux du projet de modernisation de la rue Notre-Dame (esplanade des Patriotes, square Parthenais, vocation monumentale de l'axe René-Lévesque, renforcement des liens piétonniers et cyclables, etc.) confirmeront la vocation résidentielle ainsi que le lieu d'animation récréotouristique et historique du secteur Sainte-Marie.

8.4 CLIMAT SONORE

➢ Impacts des travaux

Les impacts sonores ressentis lors des travaux proviendront de deux sources distinctes, soit de la route temporaire qui sera construite entre la rue Notre-Dame actuelle et la première rangée d'habitations pour dévier la circulation, soit des opérations de construction sur le site de la rue Notre-Dame existante.

En ce qui concerne les impacts sonores qui seront générés par la circulation déviée sur la route temporaire, ils pourront être contenus en maintenant la chaussée en bon état en tout temps afin d'éviter la formation de trous et de fissures ainsi qu'en abaissant la vitesse par rapport à la situation actuelle. Des écrans temporaires pourront être installés entre les habitations et la route si les niveaux sonores sont trop élevés.

Afin de limiter les impacts sonores du chantier, des mesures d'atténuation seront intégrées aux plans et devis auxquels les entrepreneurs seront soumis. Les clauses contractuelles comporteront des pénalités. Les mesures d'atténuation prévues comprennent, sans s'y limiter, les mesures suivantes :

- des équipements de construction générant un bruit réduit incluant, entre autres, l'ajout de silencieux ou de compresseurs électriques d'alimentation d'air ;
- une alarme à intensité variable qui s'ajuste selon le bruit ambiant pour les équipements devant être équipés d'alarme de recul et qui seront constamment ou fréquemment sur le chantier;
- des écrans acoustiques temporaires ou mobiles installés près des équipements les plus bruyants ;
- une organisation du chantier et un ordonnancement des travaux préparés en ayant comme objectif la réduction de l'impact sonore la nuit et durant les mois les plus chauds;
- une patrouille du bruit 24 heures par jour et 7 jours par semaine créée pour assurer le respect et l'application adéquate des mesures d'atténuation, assurer un suivi acoustique, sensibiliser le personnel professionnel et technique au problème de bruit sur un chantier et ses incidences, gérer les plaintes et informer en temps réel le surveillant de chantier en titre qui sera habilité à arrêter les travaux sur seul constat d'infraction lors de dépassement des seuils sonores retenus dans le devis ;
- un ligne téléphonique directe (24 h/7 jours) pour la population, à la fois pour formuler des plaintes et obtenir des informations sur le chantier et les mesures en place ;
- des comités de « résolution de problèmes » pour gérer les impacts causés par le chantier et comportant des rencontres formelles régulières avec la population résidante ayant des problèmes spécifiques reliés au chantier en vue de trouver des solutions satisfaisantes.

➢ Impacts des aménagements définitifs

L'analyse des résultats des simulations réalisées pour « l'horizon 2001 » et «l'horizon 2011 » permet de conclure que dans un horizon de 10 ans, de manière générale, le projet de modernisation de la rue Notre Dame :

- permettra de réduire significativement le niveau sonore moyen ($L_{eq,24h}$) dans les secteurs actuellement les plus fortement perturbés (70 dBA et +), tant au rez-de-chaussée qu'aux 2e et 3e étages;
- permettra de réduire généralement le niveau sonore moyen ($L_{eq,24h}$) dans les secteurs actuellement perturbés (65 dBA à 70 dBA), tant au rez-de-chaussée qu'aux 2e et 3e étages (une zone ne bénéficiera pas de réduction, soit l'intersection des rues d'Iberville et Notre-Dame compte tenu des débits de circulation sur la rue) ;
- permettra de réduire le niveau sonore moyen (Leq,24h) dans tous les secteurs dont le niveau sonore actuel se situe entre 60 et 65 dBA, dont, notamment, toutes les habitations situées sur la rue Saint-Clément entre les rues Sainte-Catherine et Notre-Dame ;
- finalement, toutes les zones dont le niveau sonore moyen actuel est inférieur à 60 dBA demeureront sous ce niveau avec de légères variations à la hausse ou à la baisse selon les cas.

La diminution générale observée des niveaux sonores sera perceptible pour l'oreille humaine dans le secteur Sainte-Marie (réduction de –10 dBA en certains points), dans le secteur Hochelaga (réduction de -7 à 10 dBA au rez-de-chaussée), dans le secteur Maisonneuve (réduction de -9 à 14 dBA en certains points), dans le secteur Viau (réduction de -7 à 8 dBA en certains points) et sur la rue Dickson (réduction de –20 dBA). En effet, pour être perceptible, la réduction doit atteindre près de -10 dBA, ce qui correspond à une impression de réduction de moitié du bruit. Une réduction de -3 à 5 dBA, comme celle plus fréquemment projetée, aux étages supérieurs, bien que bénéfique et effective, demeure moins perceptible par la population riveraine (mais non sans effet bénéfique potentiel sur la santé).

Il faut souligner qu'il s'avère difficile de diminuer les niveaux sonores sous le seuil du bruit de fond actuel puisque celui-ci provient de l'ensemble des autres sources de bruit présentes dans le milieu, dont la circulation sur les artères autres que la rue Notre-Dame, les activités portuaires et ferroviaires, les activités industrielles, etc.

➢ Impact la nuit

Les résultats des analyses du climat sonore la nuit montrent que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame permet une réduction des niveaux sonores nocturnes en 2011 par rapport à la situation actuelle variant de 1 à 11 dBA selon la vitesse supposée sur les voies en dépression, les voies en surface et l'étage considérés. Ceci permet de conclure à une réduction encore plus significative du niveau sonore lors de la mise en service de la route par rapport à la situation actuelle.

8.5 QUALITÉ DE L'AIR AMBIANT

➢ Impact des travaux de construction

Les travaux de construction affecteront la qualité de l'air de façon significative. Ces travaux vont générer des émissions de polluants dont les plus significatifs, et également les plus apparents, sont les matières particulaires (MP). Ces dernières sont reliées aux excavations requises pour aménager les nouvelles voies routières, à la circulation des camions et des autres véhicules lourds, ainsi qu'à la mise en place de matériaux nécessaires à la construction.

Les matières particulaires générées lors des travaux de construction sont en majeure partie des particules ayant plus de 10 μm de diamètre. Ces particules ont tendance à se déposer plus rapidement que les autres de plus petit diamètre. Les zones les plus sensibles seront les résidences faisant partie de la première rangée de maisons faisant face à la rue Notre-Dame.

En plus des matières particulaires, d'autres polluants seront émis par la machinerie utilisée pour les travaux de construction. Les principaux polluants émis par les moteurs diesel sont les matières particulaires et les NO_X. Ils émettent également des hydrocarbures, mais moins que les véhicules à essence. Sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, la principale problématique associée aux NO_X est qu'ils sont des précurseurs de l'ozone troposphérique. Pour des raisons similaires à celles indiquées au chapitre 4 de l'étude d'impact, les émissions de NO_X ne contribueront pas à augmenter de façon significative les concentrations d'ozone troposphérique aux abords de la rue Notre-Dame.

➢ Impact des aménagements définitifs

Effet régional

À l'échelle de l'Île de Montréal et de la région de Montréal, selon l'étude du ministère des Transports citée précédemment, les écarts entre les quantités de polluants émis avec un scénario de réaménagement et celles émises sans scénario de réaménagement seraient, en 2011, les suivants :

Polluants	Île de Montréal	Région de Montréal
CO	- 0,70 %	-0,40 %
NO_2	+0,10 %	-0,04 %
HC	-0,55 %	-0,30 %

En se basant sur ces résultats, les impacts du projet de réaménagement de la rue Notre-Dame sur les concentrations de CO, de NO2 et de HC dans l'air ambiant seront négligeables.

Le projet aura également des impacts négligeables sur la concentration d'ozone troposphérique sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Les véhicules additionnels que l'on retrouvera sur la rue Notre-Dame seront retranchés ailleurs sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal.

Ainsi à l'échelle de la région de Montréal, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame n'aura aucun effet significatif.

Effet en bordure de la rue Notre-Dame

Le projet d'aménagement de la rue Notre-Dame aura des impacts négligeables sur les concentrations de CO et de NO_2 dans l'air ambiant. Par exemple, dans le pire des cas à l'heure de pointe du matin, la concentration horaire de CO augmentera d'environ 1,2 ppm, ce qui représente environ 4 p. cent de la norme de la Communauté urbaine de Montréal qui est de 30 ppm. Il en est de même pour le NO_2 dont la contribution additionnelle liée au projet sera de 1 ppb, ce qui est négligeable par rapport à la norme de 213 ppb.

Sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, les concentrations d'ozone les plus faibles se retrouvent aux endroits où la circulation automobile est importante. Aux abords de la rue Notre-Dame, l'augmentation des débits de circulation liés au projet devrait contribuer à réduire localement les concentrations d'ozone. Les impacts locaux sur les concentrations d'ozone troposphérique ne seront pas significatifs.

L'absence de données dans la zone d'étude relativement aux matières particulaires ne permet pas d'évaluer les impacts. Toutefois, les concentrations de matières particulaires sont déjà préoccupantes sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal et l'augmentation du nombre de véhicules routiers sur la rue Notre-Dame pourrait faire augmenter les émissions de particules dans ce secteur. Il y a donc un impact potentiel. Toutefois, comme les vents dispersent majoritairement les émissions des véhicules vers le fleuve, les hausses de concentrations de matières particulaires seront peu fréquentes. À cet effet, le ministère des Transports a entrepris un programme de mesures des matières particulaires dans la zone d'étude. Les résultats du programme préciseront la qualité de l'air avant, pendant, et après le projet. Ces données permettront de mettre en place, au besoin, des mesures d'atténuation comme le nettoyage périodique des routes.

Dans la majeure partie de la zone d'étude, les concentrations de composés organiques volatils (COV) vont diminuer ou n'augmenter que très légèrement. Il y a exception aux abords de la rue Notre-Dame en périphérie du boulevard Pie IX en période (faible probabilité) de conditions conjuguées les plus pénalisantes où, dans le pire des cas, la contribution des véhicules routiers aux concentrations de composés organiques volatils dans l'air ambiant pourrait augmenter d'environ 50 p. cent (maximum) pour les habitations les plus rapprochées des voies de circulation. Il y a donc un impact potentiel. Il faut souligner que cette augmentation de 50 p. cent ne correspond pas à une augmentation équivalente du taux d'exposition aux composés organiques volatils. En outre, cet impact ne peut être évalué de façon absolue, les composés organiques volatils ne faisant l'objet d'aucune norme, et compte tenu du peu d'information disponible.

Parmi les composés organiques volatils émis par les véhicules routiers, le benzène est le plus préoccupant et il correspond à près de 5 p. cent des composés organiques volatils totaux émis par les véhicules. En supposant que ce facteur s'applique à l'ensemble des véhicules routiers, dans les pires conditions possibles (dans le secteur Pie-IX), la concentration maximale au récepteur le plus sensible serait de l'ordre de 3,1 ppb (à la mise en service et en 2011). Ceci correspond au critère du ministère de l'Environnement qui est basé sur une période de 24 heures. Ceci indique qu'il y a dépassement potentiel de la norme du ministère de l'Environnement en présence de conditions de circulation et météorologiques défavorables.

Pour des conditions moyennes de circulation automobile et météorologiques, la concentration maximale de benzène au récepteur le plus sensible serait de 2,4 ppb, soit une augmentation de 0,3 ppb (0,95 µg/m^3). Dans ce cas, le critère du ministère de l'Environnement serait respecté.

8.6 SANTÉ HUMAINE

L'accroissement de la circulation sur la rue Notre-Dame réaménagée aura pour effet d'entraîner une légère augmentation des émissions de contaminants le long de la rue Notre-Dame et une diminution sur les routes avoisinantes (Ministère des Transports du Québec, 2000). L'évaluation de l'impact de cette augmentation de la circulation sur la santé de la population qui réside en bordure de la rue Notre-Dame a été réalisée essentiellement à partir des résultats présentés dans l'étude sectorielle sur la qualité de l'air ambiant présentée à la section précédente. Les différents contaminants considérés dans cette évaluation sont le monoxyde de carbone, le NO_2, les composés organiques volatils, les particules et l'ozone troposphérique.

Monoxyde de carbone

Selon les données sur la qualité de l'air présentées à la section précédente, les concentrations de CO seront nettement inférieures aux normes en vigueur. En effet, selon les estimations réalisées, les concentrations totales de CO n'excéderont pas, dans le pire des cas, 7,3 ppm les premières années et 7,4 ppm dix ans plus tard. Il faut noter ici que les calculs ont été réalisés en considérant l'apport provenant des véhicules et celui provenant des autres sources diffuses (bruit de fond). Les teneurs attendues sont donc nettement plus basses que les niveaux à partir desquels des effets sur la santé humaine peuvent être appréhendés même chez les individus les plus sensibles. L'impact associé aux émissions de CO peut donc être considéré nul.

Dioxyde d'azote

Selon les données sur la qualité de l'air présentée à la section précédente, dans le pire des cas, les concentrations de NO_2 après aménagement de la rue Notre-Dame n'excéderont pas 102 ppb sur une période d'une heure aux plus proches habitations et ce, tant lors des premières années que dix ans plus tard. Les teneurs de NO_2 ne dépasseront donc pas la concentration recommandée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Sur une période de 24 heures, la concentration maximale calculée est de 81 ppb les premières années et dix ans plus tard. Les teneurs calculées excèdent donc très légèrement la valeur cible fixée par l'OMS (80 ppb). Ce faible dépassement ne peut cependant pas être interprété comme signifiant que des problèmes peuvent être appréhendés. En effet, le calcul a été réalisé en considérant une concentration ambiante de 80 ppb et un apport provenant des véhicules supplémentaires qui circuleront sur la rue Notre-Dame de seulement 0,8 ppb (premières années) à 0,9 ppb (dix ans plus tard). La valeur de 80 ppb retenue à titre de concentration ambiante est en fait la concentration maximale mesurée pendant un court épisode en 1998 à la station #1 de la Communauté métropolitaine de Montréal (jardin botanique). Cette valeur surestime donc les concentrations journalières moyennes qui peuvent être mesurées. En effet, lorsque l'on examine les concentrations mesurées en 1998 à la station #1 (jardin botanique) où la concentration de 80 ppb a été mesurée, on constate qu'au moins 98 p. cent des données étaient inférieures à 43 ppb. Par ailleurs, en 1999, la concentration maximale de NO_2 mesurée à cette station était de seulement 48 ppb (Communauté métropolitaine de Montréal, 1998, 1999). Sur la base de cette information, on peut conclure que les personnes vivant à proximité de la rue Notre-Dame ne seront pas exposées de façon répétée à des concentrations qui se rapprochent des teneurs où des effets ont déjà été observés. L'impact sur la santé de cette population peut donc être considéré comme nul.

Composés organiques volatils

Les composés organiques volatils comprennent divers composés ayant des effets toxicologiques variables et, de tous les produits émis par les gaz d'échappement des véhicules mesurés sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal le benzène est, sans contredit, le plus préoccupant (Communauté métropolitaine de Montréal, 1999). Le benzène est reconnu comme un agent leucémiant (leucémie non-lymphoïde). Plusieurs études ont en effet démontré qu'une exposition soutenue à des concentrations élevées de benzène en milieu de travail pouvait induire une augmentation des incidences de leucémies chez les personnes exposées. Selon l'« Environmental protection Agency » (EPA 2001), une personne qui est exposée à une concentration de 0,13 à 0,45 µg/m3 pendant 70 ans (24 heures par jour, 365 jours par année) verrait son risque de contracter un cancer augmenter de une chance sur un million.

Si on présume que les concentrations journalières dans le secteur sont d'environ 2,5 µg/m^3 (d'après les mesures prélevées à la station # 12 de la Communauté métropolitaine de Montréal entre 1996 et 1999), que 50 p. cent[2] du benzène présent dans l'air ambiant provient des véhicules circulant sur la rue Notre-Dame et que l'apport des véhicules augmentera de 60 p. cent [3], on peut estimer de façon très grossière la concentration additionnelle de benzène dans l'air à 0,75 µg/m^3. Selon les estimations de l'EPA (2001), cet ajout correspond à une augmentation du risque de contracter un cancer d'environ 3,8 chances sur un million (entre

---

2 Selon la CUM (CUM 1999), environ 50 p. cent des composés organiques volatils présents dans l'air ambiant provient du transport (incluant la distribution d'essence). Ainsi, pour les fins de calcul et à défaut de valeurs plus précises, nous avons présumé que la moitié du benzène présent dans l'air provient des véhicules circulant sur la rue Notre-Dame. Cette valeur est très approximative mais représente vraisemblablement une surestimation de l'apport des véhicules roulant sur la rue Notre-Dame.

3 Cette valeur, soit une augmentation de 60 p. cent de la contribution des véhicules, constitue une approche prudente puisque la croissance de l'apport des véhicules est estimé à 50 p. cent. Cette valeur, basée sur les estimés issus des analyses de la qualité de l'air représente, en outre, une augmentation maximale (en valeur absolue) attendue au point d'impact maximum dans les conditions de dispersion atmosphérique théorique les plus pénalisantes mais en pratique peu probables (Chapitre 4, section 4.3.7 « Qualité de l'air ambiant », sous-section 4.3.7.1 « Problématique et méthodologie »). L'utilisation de cette valeur entraîne selon toute vraisemblance une surestimation du risque réel qui demeure toutefois difficile à quantifier.

1,6 E-06 et 5,8 E-06) pour une personne qui serait exposée de façon continue pendant 70 ans. Sur un plan purement toxicologique, ce niveau de risque additionnel peut être considéré comme négligeable (imperceptible). En tenant compte de la concentration estimée à la section précédente, soit 0,95 µg/m^3, les risques de contracter un cancer augmentent à 4,8 sur un million, ce qui peut également être considéré comme négligeable.

Particules

De nombreuses études ont démontré que la présence de particules en suspension dans l'air peut avoir un impact significatif sur la santé. D'un point de vue toxicologique, ce sont surtout les particules fines qui sont préoccupantes. En effet, plus les particules sont petites, plus elles peuvent pénétrer profondément dans les voies respiratoires. Aussi, on considère généralement que les particules de moins de 10 microns (1/8 du diamètre d'un cheveu) et, particulièrement, celles de moins de 2,5 microns sont suffisamment petites pour provoquer des effets sur la santé[4]. Plusieurs études ont en effet mis en évidence une association entre les concentrations de particules fines et l'incidence accrue de mortalité dans la population et des cas d'hospitalisation pour problèmes respiratoires ou cardiaques. Cette augmentation s'expliquerait par l'exacerbation des maladies préexistantes ou par une réaction accrue d'une sous-population d'individus prédisposés. Les groupes qui sont particulièrement sensibles à la présence de particules fines en suspension dans l'air sont les personnes âgées, les jeunes enfants, les personnes souffrant de problèmes cardiaques et respiratoires chroniques.

Les résultats de la section précédente « Qualité de l'air » montrent qu'il est difficile de quantifier tant la situation actuelle que l'ampleur de l'augmentation des concentrations de particules fines dans l'air le long du corridor de la rue Notre-Dame après son réaménagement. L'impact des particules sur la santé humaine ne peut donc pas être quantifié ou décrit. Toutefois, si on examine les données du réseau d'échantillonnage de la Communauté métropolitaine de Montréal, on constate que les concentrations mesurées le long des échangeurs Décarie et Anjou sont demeurées au cours des deux dernières années sous les niveaux recommandés par le Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME, 2000) dans le cas des particules de moins de 2,5 microns[5] et sous le critère américain dans le cas des particules inférieures à 10 microns (voir tableau 8.2). Dans la mesure où les débits de circulation le long de ces deux axes routiers sont deux fois plus élevés que celui attendu sur la rue Notre-Dame, on peut considérer que les teneurs de particules fines dans l'air n'augmenteront probablement pas au point d'excéder régulièrement les recommandations canadiennes. Afin de confirmer cette hypothèse, il est recommandé de procéder à une campagne d'échantillonnage avant et après les travaux pour dresser le portrait réel de l'évolution des concentrations des matières particulaires dans l'air.

Tableau 8.2 : Concentration maximale en PM_{10} et $PM_{2,5}$ sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal

Station	Concentration maximale 24 h (µg/m^3)			
	PM_{10} (1)		$PM_{2,5}$ (2)	
	1998	1999	1998	1999
Ensemble du territoire	177	101	85	47
Échangeur Décarie	177	101	Non mesuré	Non mesuré
Échangeur Anjou	1-5	59	29	29

Ce tableau a été tiré du rapport de SNC-Lavalin Environnement inc (2001).

(1) critère américain: 150 µg/m^3 (National Ambiant Air Quality Standards)

(2) critère du CCME (pancanadien) : 30 µg/m^3

Ozone troposphérique

L'ozone (O_3) des basses couches de l'atmosphère que l'on appelle l'ozone troposphérique [6] est un gaz incolore extrêmement irritant pour les voies respiratoires qui se forme juste au-dessus de la surface de la terre. C'est une des composantes majeures du smog qui se forme quand la lumière cuit la soupe de contaminants que l'on retrouve souvent au-dessus des centres-urbains les jours de canicule estivale. On le considère comme un polluant secondaire parce qu'il est produit de l'interaction de deux contaminants, les oxydes d'azote et les composés organiques volatils.

Des études récentes ont démontré que dans tous les grands centres urbains du Canada, les concentrations d'ozone troposphérique sont suffisamment élevées pour présenter un risque pour la santé des personnes sensibles. En fait, plus de la moitié de la population canadienne serait exposée à un moment ou l'autre à des concentrations élevées d'ozone. Au Canada, le corridor Windsor-Québec serait d'ailleurs la région la plus touchée par des concentrations élevées d'ozone (la situation est cependant moins critique que dans le nord-est des États-Unis). Le transport transfrontalier des contaminants précurseurs serait en grande partie responsable de la rémanence des épisodes d'ozone dans le corridor.

L'augmentation du trafic sur la rue Notre-Dame, suite à son réaménagement, n'aura pas pour effet d'augmenter les concentrations d'ozone le long de la rue Notre-Dame.

---

4 Les plus grosses particules proviennent généralement de la poussière soufflée par le vent, des gaz d'échappement, du pollen, des émissions des industries. Les particules plus fines (inférieure à 2,5 microns) sont, pour leur part, souvent le produit de réactions chimiques entre les précurseurs suivants, NOx, COV, oxydes de souffre et l'ammoniaque.

5 La recommandation du CCME correspond à l'objectif à atteindre d'ici 2010 afin de réduire les risques que posent les particules. La valeur proposée représente un compromis entre, d'une part, le désir de protéger le mieux possible la santé humaine et la capacité technique et financière de réduire les émissions de polluants qui sont à l'origine de concentrations élevées de particules. À ce titre, même s'ils permettent de réduire considérablement les effets sur la santé humaine, ils risquent de ne pas assurer une protection complète et de nécessiter une révision ultérieure (CCME, 2000).

6 Contrairement à l'ozone qui se forme naturellement dans la strastosphère, l'ozone troposphérique ne fournit aucune protection contre les rayonnements ultraviolets nocifs du soleil; il ne se déplace pas non plus jusqu'à l'atmosphère supérieur.

La redistribution des débits de circulation sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal suite au réaménagement de la rue Notre-Dame aura pour effet de réduire légèrement, à certains endroits, les émissions de contaminants émis par les voitures. Les variations attendues sont cependant très faibles (ministère des Transports du Québec, 2000).

Par contre, l'augmentation des débits de circulation accroîtra les émissions de NO_X et de composés organiques volatils le long du corridor de la rue Notre-Dame. Même si localement les concentrations d'ozone ne devraient pas augmenter, on peut s'attendre à ce que de l'ozone se forme plus en aval, lorsque les conditions seront propices, suite à la dispersion des contaminants précurseurs. Toutefois, sur le plan régional, l'augmentation du trafic sur la rue Notre-Dame n'aura vraisemblablement pas d'effet significatif sur les concentrations d'ozone troposphérique dans les zones périphériques puisque le bilan total des émissions régionales des contaminants précurseurs ne sera pas augmenté (les véhicules additionnels sur la rue Notre-Dame seront retranchés ailleurs sur le territoire). Par contre, l'augmentation de la fluidité de la circulation automobile pourrait contribuer à réduire légèrement les émissions de ces précurseurs. Dans l'ensemble, à l'échelle régionale, l'impact sur la santé humaine est jugé nul.

Tableau 8.1: Bilan des impacts résiduels (négatifs) et bonifiés (positifs)

- impact positif faible
- impact positif moyen
- impact positif fort
- impact négatif faible
- impact négatif moyen
- impact négatif fort
- x impact nul (ou aucun impact)
- — impact indéterminé

		Travaux de construction	Aménagements définitifs
Milieu physique	eaux de surface	●	—
	eaux souterraines	●	x
	sols contaminés	●	x
Milieu biologique	végétation		—
	secteur 1	●	
	secteur 2	●	
	secteur 3	●	
	secteur 4	●	
	secteur 5	●	
	secteur 6	●	
	secteur 7	●	
	secteur 8	●	
	secteur 9	●	
	secteur 10	●	
	herbe à poux et graminés	x	●
	faune et ses habitats	●	—
Milieu humain	planification du territoire	x	●
	utilisation du sol	●	
	habitation		—
	institution		x
	port de Montréal		●
	industries et commerces riverains		x
	secteur industriel Dickson		●
	secteur industriel Moreau		x
	artères commerciales		x
	parcs et espaces verts		●
	fiscalité municipale	●	—
	activité économique		
	à l'échelle régionale	●	—
	à l'échelle locale	—	—
	infrastructures de services publics	x	●
	circulation et infrastructures de transport		
	réseau routier	●	●
	réseau de camionnage	x	x
	réseau piétonnier et circulation des cyclistes	●	●
	transport collectif régional (AMT)	—	●
	transport collectif local (STCUM)	●	x
	services d'urgence	●	●
	sécurité routière		
	déplacements des automobilistes, des piétons et des cyclistes	—	●
	vie communautaire et modes de vie	—	—
	patrimoine bâti		
	bâtiments et sites d'intérêt	—	●
	ancienne Tonnellerie	—	●
	patrimoine archéologique		

- impact positif faible
- impact positif moyen
- impact positif fort
- impact négatif faible
- impact négatif moyen
- impact négatif fort
- x impact nul (ou aucun impact)
- — impact indéterminé

		Travaux de construction	Aménagements définitifs
Milieu visuel	champs visuels des riverains	●	●
	champs visuels des usagers de la route	●	●
	champs visuels des cyclistes et promeneurs	●	●
	unité 7: secteur De Lorimier		●
	unité 8: secteurs résidentiels		●
	unité 9: cour de triage Moreau		●
	unité 10: parcs Morgan/Champêtre		●
	unité 11: parc Bellerive		●
	unité 12: zone commerciale		●
	unité 13: zone portuaire (entre le pont et la rue Nicolet)		●
	unité 14: zone industrielle Maisonneuve		●
	unité 15 zone industrielle Dickson		●
Milieu sonore *	Milieux sensibles		
	Porte Sainte-Marie en général	—	●
	Porte Sainte-Marie (point 7 - rue d'Iberville - rez-de-chaussée)	—	●
	Porte Hochelaga en général	—	●
	Porte Maisonneuve en général	—	●
	Porte Viau en général	—	●
	Porte Viau (point 14 - centre de soins prolongés - rez-de-chaussée)	—	●
	Porte Montréal en général	—	●
	Porte Montréal (point 9 - rue Bossuet - rez-de-chaussée et 2e étage)	—	●
	Porte Montréal (point 10 - rues Lacordaire et Louis-Veuillot - rez-de-chaussée)	—	●
	Porte Montréal (point 11 - rue Louis-Veuillot- rez-de-chaussée)	—	●
Vibrations	Bâtiments et population	—	x
Qualité de l'air	À l'échelle planétaire	x	x
	À l'échelle régionale (île de Montréal et région métropolitaine)	x	x
	À l'échelle locale (en bordure de la rue Notre-Dame)		
	Matières particulaires	●	—
	COV	x	—
	NO2	x	x
	CO	x	x

* Dans le présent tableau, une diminution des niveaux sonores est représentée par un impact positif.

9.

Programme de surveillance et de suivi

9. PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

9.1 PROGRAMME DE SURVEILLANCE

Afin d'assurer le respect de la décision prise par le gouvernement, toutes les activités pour lesquelles des autorisations auront été émises seront sous surveillance.

La surveillance environnementale du projet se réalisera en trois phases successives :

- Phase 1 - préparation des plans et devis préliminaires (obtention du certificat d'autorisation de construction) et définitifs (appel d'offres);
- Phase 2 - travaux de construction;
- Phase 3 - exploitation et entretien de l'infrastructure routière.

Certaines mesures particulières relatives aux sols contaminés et à la découverte de vestiges archéologiques seront appliquées avant et pendant les travaux. Le promoteur présentera initialement au ministère de l'Environnement du Québec les grandes lignes de son programme de surveillance ainsi qu'un calendrier préliminaire de réalisation, une identification des responsables de l'application du programme et un échéancier indiquant la fréquence des rapports transmis au ministère de l'Environnement du Québec et la durée du programme.

➢ **Phase 1 : Plans et devis préliminaires et définitifs**

Toutes les mesures d'atténuation contenues dans le « Rapport d'étude d'impact sur l'environnement du projet de modernisation de la rue Notre-Dame » de même que les exigences particulières du décret d'autorisation de réalisation du ministère de l'Environnement du Québec devront être intégrées aux plans et devis ainsi qu'aux documents d'appels d'offres, ou aux autres documents contractuels, à l'occasion de cette phase. Les plans et devis comprendront notamment des modifications géométriques, des aménagements plus précis et des devis spéciaux pour la gestion de la circulation, la sécurité des usagers, le bruit, les matières particulaires, les vibrations et la protection de la végétation.

Afin de s'assurer de l'atteinte des objectifs de sécurité routière, cette phase comprendra également un audit de sécurité routière.

➢ **Phase 2 : Construction**

Au cours de toute la phase de construction, il sera primordial de veiller au respect de toutes les normes, directives et mesures environnementales contenues dans les plans et devis (clauses contractuelles). La firme chargée d'exécuter les travaux de construction sera tenue de respecter le Cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports (CCDG), lequel garantit une bonne qualité d'exécution. De manière générale, le Cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports du Québec définit les droits et les responsabilités du Ministère et de l'entrepreneur mandaté pour exécuter les travaux.

Le chargé de projet du ministère des Transports du Québec et l'ingénieur de la firme mandatée pour la surveillance, auront la responsabilité de s'assurer durant toute la phase de construction que toutes les clauses environnementales contenues dans le contrat et les dispositions du Cahier des charges et devis généraux sont rigoureusement respectées.

Le chargé de projet assure une présence quotidienne sur les lieux des travaux et doit s'assurer que l'entrepreneur et les sous-traitants sont informés des clauses environnementales à respecter.

Durant la phase de construction, les éléments suivants feront l'objet d'une attention particulière :

PARTIE 1 - Circulation et sécurité

Le ministère des Transports du Québec élaborera, avec l'aide de la Ville de Montréal, de l'Agence métropolitaine de Transport (AMT) et de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM), un plan de gestion de la circulation afin de minimiser les impacts du projet sur la circulation (notamment les débordements de la circulation dans les rues locales) et assurer la sécurité des usagers.

PARTIE 2 - Socio-communautaire

Le ministère des Transports du Québec devra se doter des ressources professionnelles pendant la période des travaux afin de renseigner la population sur l'état d'avancement des travaux et sur les changements prévisibles ainsi que pour écouter et prendre note des commentaires de la population et les transmettre au ministère des Transports du Québec dans un bref délai, entre autres par la mise en place d'une ligne « info-travaux » en opération 24 heures par jour.

PARTIE 3 - Archéologie

Une intervention archéologique planifiée en relation avec le projet de Faubourg Québec est recommandée avant tous travaux d'aménagement sur le terrain. Cette recommandation vaut également pour le site Bannerman et celui de la brasserie Molson étant donné que le tracé de l'emprise du projet de raccordement de la rue Notre-Dame passe à l'intérieur du périmètre de ces sites. Le type d'intervention archéologique, soit une fouille ou un inventaire archéologique, devra être décidé en regard d'une micro-analyse détaillée de ces sites. Enfin, le secteur de l'ancienne prison de Montréal possédant la mention de site historique classé devrait également faire l'objet d'une intervention archéologique planifiée et ce, tant à l'intérieur de ce périmètre que sur le pourtour de l'ancienne prison.

Parmi les autres sites à surveiller, notons :

- l'ancien marché Papineau;
- le parc Bellerive où trois bâtiments apparaissent sur le plan de 1846;
- les casernes militaires (permettraient de révéler de nombreuses facettes des activités et du mode de vie des militaires au 19e siècle);
- le site du couvent d'Hochelaga;
- l'édifice de la caserne Létourneux;
- le parc Champêtre (pour documenter les premières industries de la Ville de Maisonneuve).

Une surveillance archéologique dans les zones à potentiel archéologique moyen (rues Ville-Marie, Vimont et voies ferrées) et une évaluation par sondages aux endroits présumés à fort potentiel, dans les secteurs Vimont et du parc industriel Dickson sont également requises.

Finalement, la fouille archéologique d'un bâtiment et de sa cour arrière occupée dès le début du 19e siècle permettrait de documenter le niveau et le mode de vie des familles ouvrières de cette époque. Certains bâtiments identifiés à la hauteur des rues Fullum, Dufresne et Préfontaine peuvent être des sites choisis pour répondre à cette problématique.

Advenant la découverte de vestiges archéologiques avant la phase des travaux, des mesures de protection seront mises en place afin de sauvegarder le patrimoine archéologique pendant la phase de construction. Ces mesures pourraient notamment consister en la mise en place de clôtures permanentes ou temporaires, ou encore prendre la forme d'une interdiction, pour la machinerie ou tout autre véhicule, de circuler ou de fonctionner à proximité des sites archéologiques identifiés.

En plus des expertises qui auront été effectuées préalablement à la mise en chantier , le personnel responsable de la surveillance du chantier sera informé de la présence possible de vestiges témoignant d'occupations humaines anciennes qui pourraient être mis à jour à l'occasion des travaux d'excavation. Toute découverte de telles traces (fondations de pierre, fragments de métal ou de vaisselle, objets façonnés en pierre ou autre matériau, etc.) devra être signalée à l'archéologue du ministère des Transports, et les travaux à l'endroit de la découverte seront immédiatement interrompus jusqu'à l'évaluation de l'importance de celle-ci.

De plus, pendant les travaux de construction, la circulation de machinerie lourde sera exclue (dans la mesure du possible) à l'extérieur des emprises, compte tenu que la recherche de sites archéologiques est strictement restreinte à ces limites. Ces mesures seront incluses dans le devis du projet.

PARTIE 4 - Climat sonore

Le ministère des Transports du Québec mettra en place un comité d'experts avant la préparation des plans et devis du projet. Ce comité aura pour tâches :

- de proposer un programme d'organisation du chantier comportant un plan de gestion de circulation sinon plusieurs scénarios possibles;
- de procéder à l'identification des problèmes directs et indirects de bruit associés spécifiquement au chantier et à la gestion de la circulation;
- de vérifier les mesures et les outils disponibles au Québec, ainsi que les mesures et les outils utilisés ailleurs en Amérique du Nord, lors de cas similaires;
- de proposer des mesures et des outils;
- de vérifier l'acceptabilité des mesures à l'aide de groupes témoins « focus-group » composés de citoyens de la zone en cause, et finalement;
- d'émettre des recommandations opérationnelles à mettre en œuvre lors du chantier.

Ce comité multidisciplinaire, qui s'appuiera notamment sur les études déjà réalisées sur le sujet par l'Université de Montréal, comprendra minimalement les experts suivants :

- un représentant de la Ville de Montréal ;
- un expert en audiologie-orthophonie ;
- un ingénieur issu d'une firme de génie-conseil et spécialisé en gestion de chantier ;
- deux ingénieurs issus d'entreprises spécialisées dans la réalisation de grands travaux de génie civil ;
- un représentant d'une firme reconnue dans la fourniture de matériel acoustique pour les grands travaux de génie civil ;
- un architecte de la Société d'habitation du Québec (SHQ) ;
- un ingénieur civil du ministère des Transports du Québec ;
- un ingénieur acoustique du ministère des Transports du Québec, et finalement ;
- un urbaniste du ministère des Transports du Québec.

PARTIE 5 - Vibrations

Le ministère des Transports du Québec imposera des limites d'intensité de vibrations et un contrôle des vibrations à l'aide de séismographes installés à des endroits stratégiques. Dans l'éventualité où les limites d'intensité de vibrations seraient transgressées, des mesures, variant selon la source de vibrations impliquée, pourront être prises pour les ramener à des niveaux acceptables.

PARTIE 6 - Qualité de l'air

Le ministère des Transports du Québec s'assurera que le surveillant de chantier ait régulièrement accès aux données relatives aux matières particulaires dans l'air ambiant recueillies par la station d'échantillonnage mise en place sur le toit de la caserne de pompier

sise au 3235, rue Sainte-Catherine (coin Dézéry). Les données seront fournies au ministère des Transports du Québec dans les plus brefs délais afin que des mesures puissent rapidement être prises pour minimiser la propagation de poussières pendant la période des travaux.

➢ **Phase 3 : Exploitation et entretien**

Dans les années qui suivront la fin des travaux de construction, le ministère des Transports procédera à une vérification périodique de l'efficacité des mesures d'atténuation concernant l'utilisation et l'entretien de la nouvelle route. Des travaux d'entretien seront effectués, pour une période de deux ans, relativement aux aménagements paysagers exécutés dans le cadre du projet.

8.2 PROGRAMME DE SUIVI

Le projet comporte très peu d'impacts environnementaux importants, incertains ou à risques nécessitant la mise en place d'un programme de suivi. Un suivi environnemental sera tout de même requis pour la qualité de l'air, le climat sonore, la végétation, la vitesse des usagers, les inventaires d'oiseaux et la nappe phréatique.

➢ **Qualité de l'air**

Une évaluation des débits de circulation et de la composition de la flotte de véhicules devra être effectuée suite à la mise en service du corridor routier afin de valider les données utilisées lors des simulations des émissions atmosphériques.

Les données relatives aux matières particulaires recueillies dans la station d'échantillonnage mise en place dans la zone d'étude avant le début des travaux seront analysées et, s'il y a lieu, des mesures appropriées (nettoyage de la chaussée dans le cadre d'un protocole d'entretien régulier à définir) seront mises en place afin de limiter la mise en suspension et le réentrainement de matières particulaires dans l'air par les véhicules automobiles.

Finalement, un échantillonage des concentrations de benzène sera réalisé pour valider les conclusions de l'analyse des effets sur la santé humaine (analyse recommandée dans le cadre de l'étude d'impact).

➢ **Climat sonore**

Une fois la route en exploitation, des relevés du climat sonore seront effectués à certains endroits (selon un protocole à définir en fonction du nombre de zones sensibles) pour s'assurer que le bruit généré par la route, (incluant les correctifs recommandés), ne dépasse pas les niveaux sonores estimés. Des mesures d'atténuation seront mises en place si les mesures montrent un dépassement des objectifs retenus.

➢ **Végétation**

L'état des arbres et des autres végétaux plantés fera l'objet d'un suivi à la fin de la première et de la seconde année qui suivront la fin des travaux, préférablement durant l'été. Une évaluation des arbres et des autres végétaux plantés permettra d'identifier les spécimens malades, morts ou encore ceux qui ont mal repris suite à une transplantation. Ceux-ci seront traités ou remplacés selon les cas. Les arbres morts situés dans les aires aménagées pour la faune avienne doivent toutefois être laissés intacts.

➢ **Vitesse des usagers**

Le respect de la vitesse affichée de 70 km/h sur les voies rapides de la rue Notre-Dame fera l'objet d'une vérification.

➢ **Inventaire d'oiseaux**

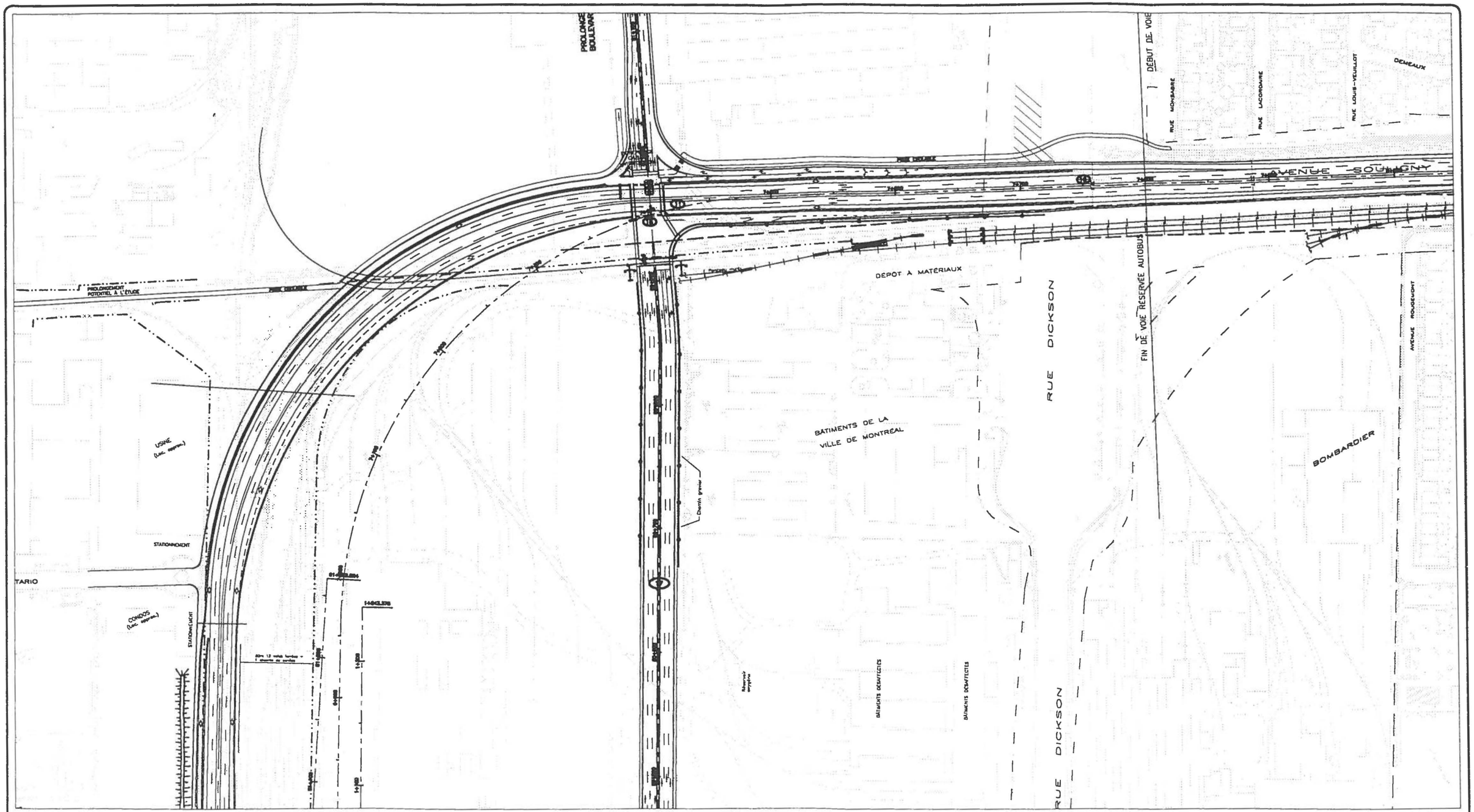
Un inventaire des populations d'oiseaux doit être effectué avant le début des travaux, de même que cinq et dix ans après que les aménagements pour la faune avienne soient complétés. Les espèces présentes seront notées, de même que l'abondance d'individus pour chaque espèce.

➢ **Nappe phréatique**

Le niveau de la nappe phréatique doit faire l'objet d'un suivi pour éviter qu'un abaissement n'entraîne l'assèchement des argiles du sol, ce qui pourrait causer des dommages aux bâtiments qui y sont situés.

➢ **Rejet des eaux des bassins de sédimentation**

Un programme de suivi de la qualité et de la quantité des rejets des eaux provenant des bassins de sédimentation sera mis en œuvre au cours des deux années suivant la mise en service du projet. Les résultats devront être présentés dans un rapport annuel au ministère de l'Environnement du Québec et à la Communauté métropolitaine de Montréal.



COUR DE TRIAGE DU CN
VARIANTE

Client
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
DIRECTION TERRITORIALE
DE MONTRÉAL

AVANT-PROJET PRÉLIMINAIRE DE LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME ENTRE L'A-25 ET L'A-720

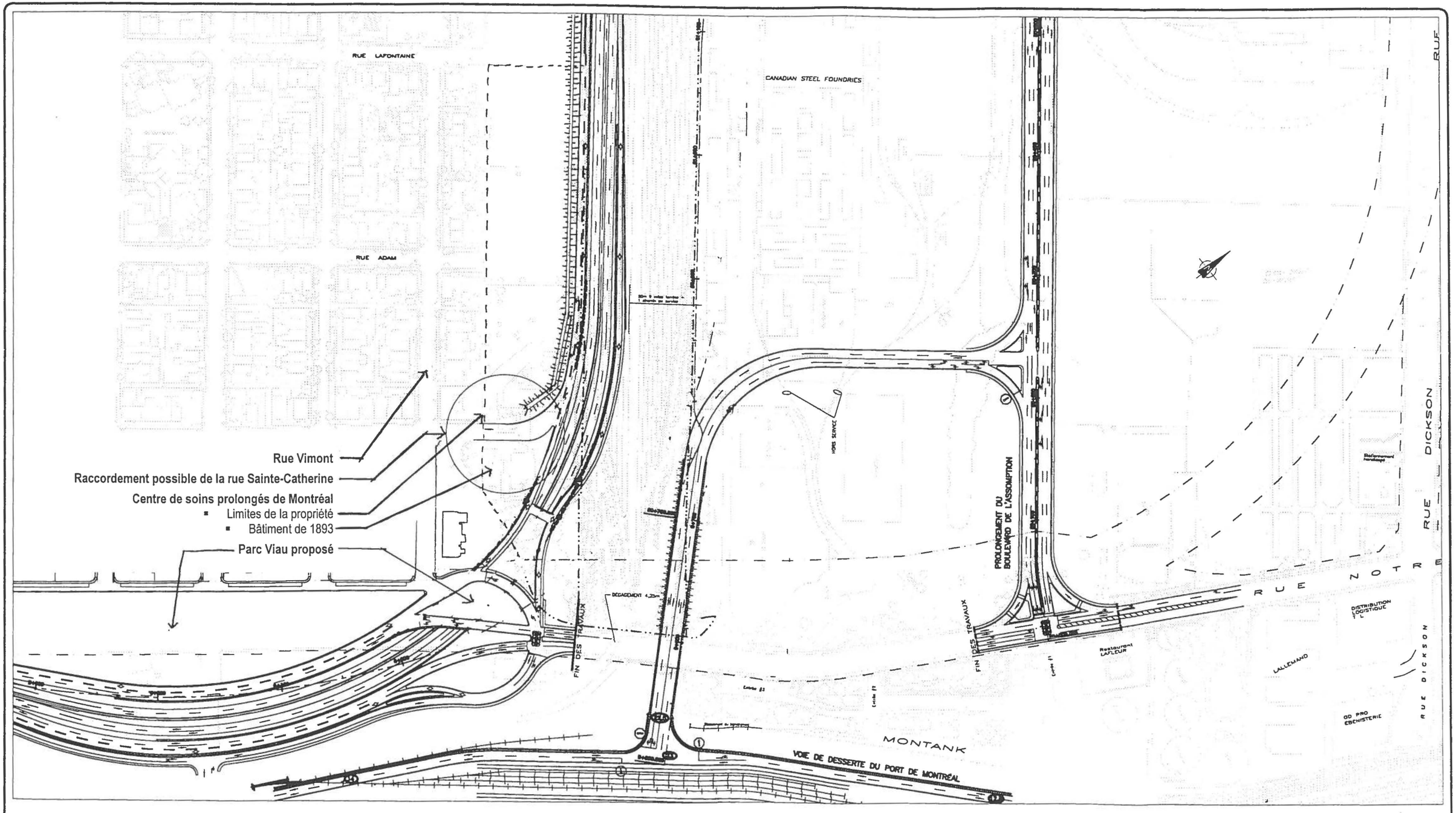
DESSAU SOPRIN

Dessau-Soprin inc.
750, Square Victoria, bureau 310
Montréal (Québec) Canada, H2Y 2J7
Tél.: (514) 394-5660 - Téléc.: (450) 866-6222

Préparé J.-M. Jarry	Chargé de projet J. Hardy Ing.	Discipline IT
Dessiné M. Rodrigue	Échelle 1:3000	Date 01-08-17
Vérifié J. Hardy Ing.		

Projet	Lot	Disc.	No. Dessin	Rév.
040067	240	IT	CR04	0A

G:\004\0040067\it\Dessa\Act\057CR-04.dwg



COUR DE TRIAGE DU CN
VARIANTE

Client
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
DIRECTION TERRITORIALE
DE MONTRÉAL

AVANT-PROJET PRÉLIMINAIRE DE LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME ENTRE L'A-25 ET L'A-720

DESSAU SOPRIN
Dessau-Soprin inc.

Projet	Lot	Disc	No Dessin	Rév
040067	240	1 T	CR04	0 A

PORTE "MONTRÉAL"
ANNEXE 1 PROPOSITION

Hôpital Louis-H. Lafontaine

Accès autobus AMT projeté

Autoroute 25

S.A.Q.

RUE MADELEINE-HUGUENIN

AVE. SOULIGNY OUEST

AVE. SOULIGNY EST

AVENUE DUBUISSON

DE A-25 SUD DIRECTION OUEST

DE SOULIGNY VERS L'OUEST

DE A-25 NORD DIRECTION OUEST

VERS A-25 NORD

VERS SOULIGNY EST

VERS A-25 Sud/ PONT TUNNEL LOUIS H.-LAFONTAINE

BELVÉDÈRE

RUE MCVEY

RUE DE SAINT-JUST

RUE DE BRUXELLES

RUE HONORÉ-BEAUGRAND

RUE TELLIER

RUE DES FUTAILLES

RUE DE BOUCHERVILLE

AUTOROUTE 25 Sud

AUTOROUTE 25 Nord

AUTOROUTE 25

0 50 100 200 m

LÉGENDE

- (15) Niveau projeté
- Voie réservée autobus
- Piste cyclable
- Aire gazonnée
- Surface Pavée
- Point de vue
- Panorama

NOTES :

1 - LES NIVEAUX MONTRÉS SUR CE PLAN, NE SONT QU'À TITRE INFORMATIF SEULEMENT, SE RÉFÉRER AUX PLANS DE PROFILS POUR LES NIVEAUX EXACTS.

2 - POUR LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS DÉTAILLÉS OU AUTRES QUE ROUTIERS, SE RÉFÉRER AUX SIMULATION VISUELLES.

Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

DESSAU SOPRIN

MODERNISATION
DE LA RUE NOTRE-DAME
GÉOMÉTRIE EN PLAN
DE HAÏG À HONORÉ-BEAUGRAND

724 RA-28.dwg

PORTE "MONTRÉAL"
ANNEXE 1 PROPOSITION

Base militaire de Longue - Pointe

Vue vers:
- Mont-Royal
- Centre-ville
- Stade Olympique
- Marche Maisonneuve

Base militaire de Longue - Pointe

Écran Antibruit existant

RUE DICKSON
RUE MONSABRÉ
RUE LACORDAIRE
RUE LOUIS-VEUILLOT
RUE TOULOUSE
DEMEAUX
RUE BOSSUET
RUE DE CADILLAC
AVENUE DUBUISSON
AVENUE ROUGEMONT
RUE DUQUESNE
RUE ONTARIO
AVENUE SOULIGNY
BOMBARDIER
LONGUE POINTE
Base militaire

LÉGENDE

- (15) Niveau projeté
- Voie réservée autobus
- Piste cyclable
- Aire gazonnée
- Surface Pavée
- PT Point de vue
- Panorama

0 50 100 200 m.

NOTES :

1 - LES NIVEAUX MONTRÉS SUR CE PLAN, NE SONT QU'À TITRE INFORMATIF SEULEMENT, SE RÉFÉRER AUX PLANS DE PROFILS POUR LES NIVEAUX EXACTS.

2 - POUR LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS DÉTAILLÉS OU AUTRES QUE ROUTIERS, SE RÉFÉRER AUX SIMULATION VISUELLES.

Gouvernement du Quebec
Ministère des Transports

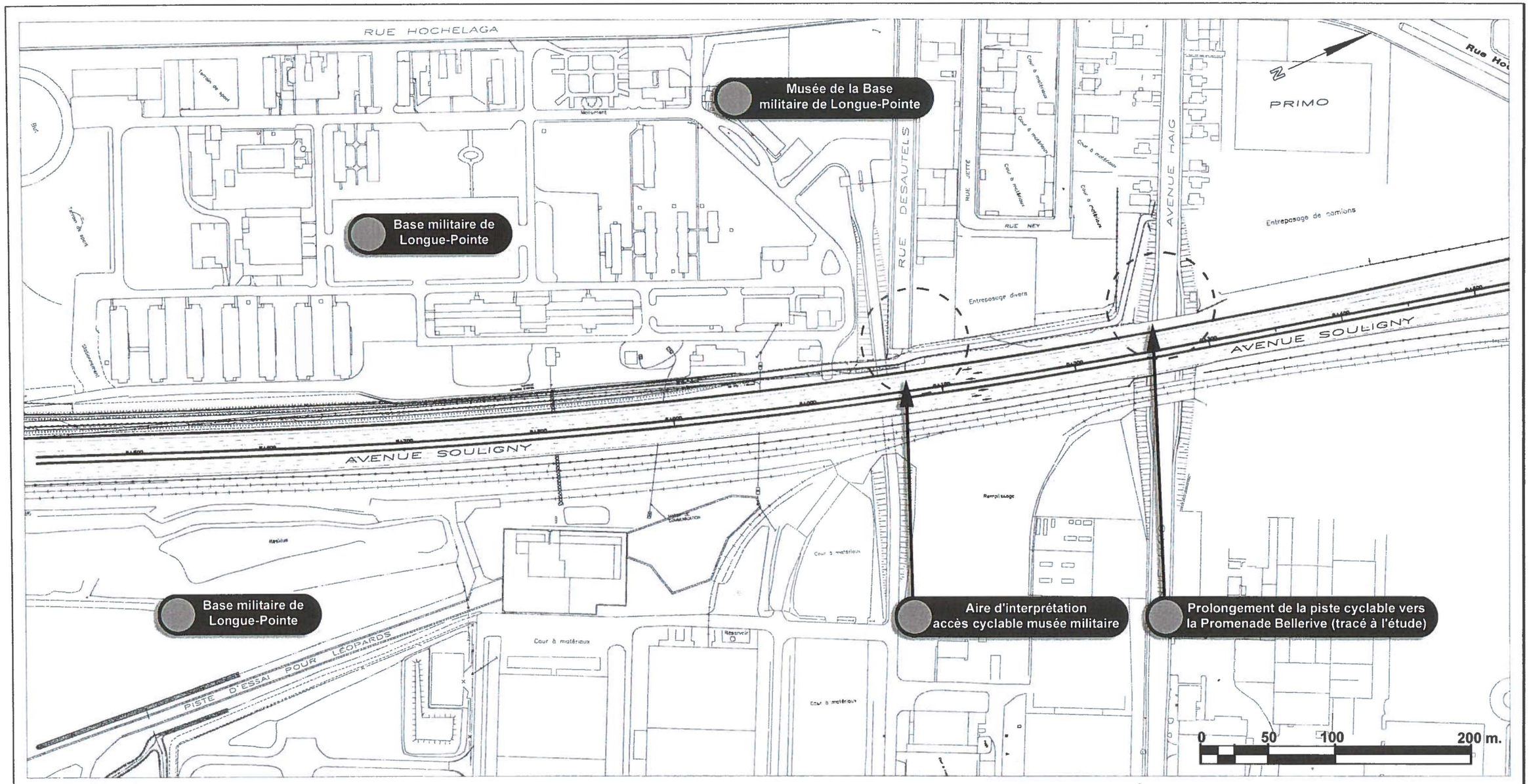
DESSAU SOPRIN

MODERNISATION
DE LA RUE NOTRE-DAME
GÉOMÉTRIE EN PLAN
DE L'ASSOMPTION À DUQUESNE

724 RA-63A.dwg

PORTE "MONTRÉAL"

ANNEXE 1 - PROPOSITION



LÉGENDE

- (15) Niveau projeté
- Voie réservée autobus
- Piste cyclable
- Aire gazonnée
- Surface Pavée
- PT Point de vue
- Panorama

NOTES :
1 - LES NIVEAUX MONTRÉS SUR CE PLAN, NE SONT QU'À TITRE INFORMATIF SEULEMENT, SE RÉFÉRER AUX PLANS DE PROFILS POUR LES NIVEAUX EXACTS.

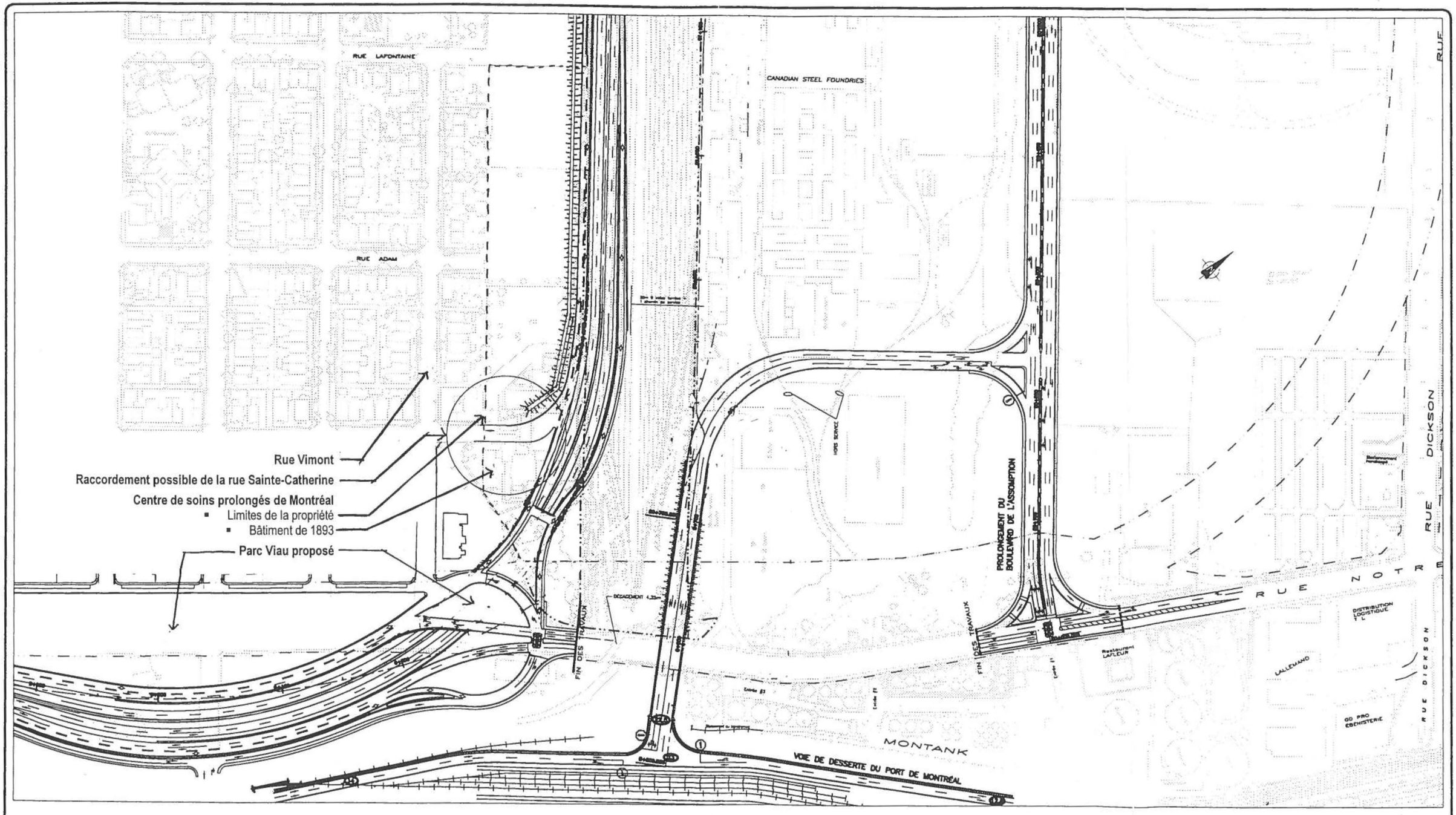
2 - POUR LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS DÉTAILLÉS OU AUTRES QUE ROUTIERS, SE RÉFÉRER AUX SIMULATION VISUELLES.

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

DESSAU SOPRIN 4Elements

MODERNISATION
DE LA RUE NOTRE-DAME
GÉOMÉTRIE EN PLAN
DE DUQUESNE À HAÏG

724 RA-28.dwg



COUR DE TRIAGE DU CN
VARIANTE

Client
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
DIRECTION TERRITORIALE DE MONTRÉAL

AVANT-PROJET PRÉLIMINAIRE DE LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME ENTRE L'A-25 ET L'A-720

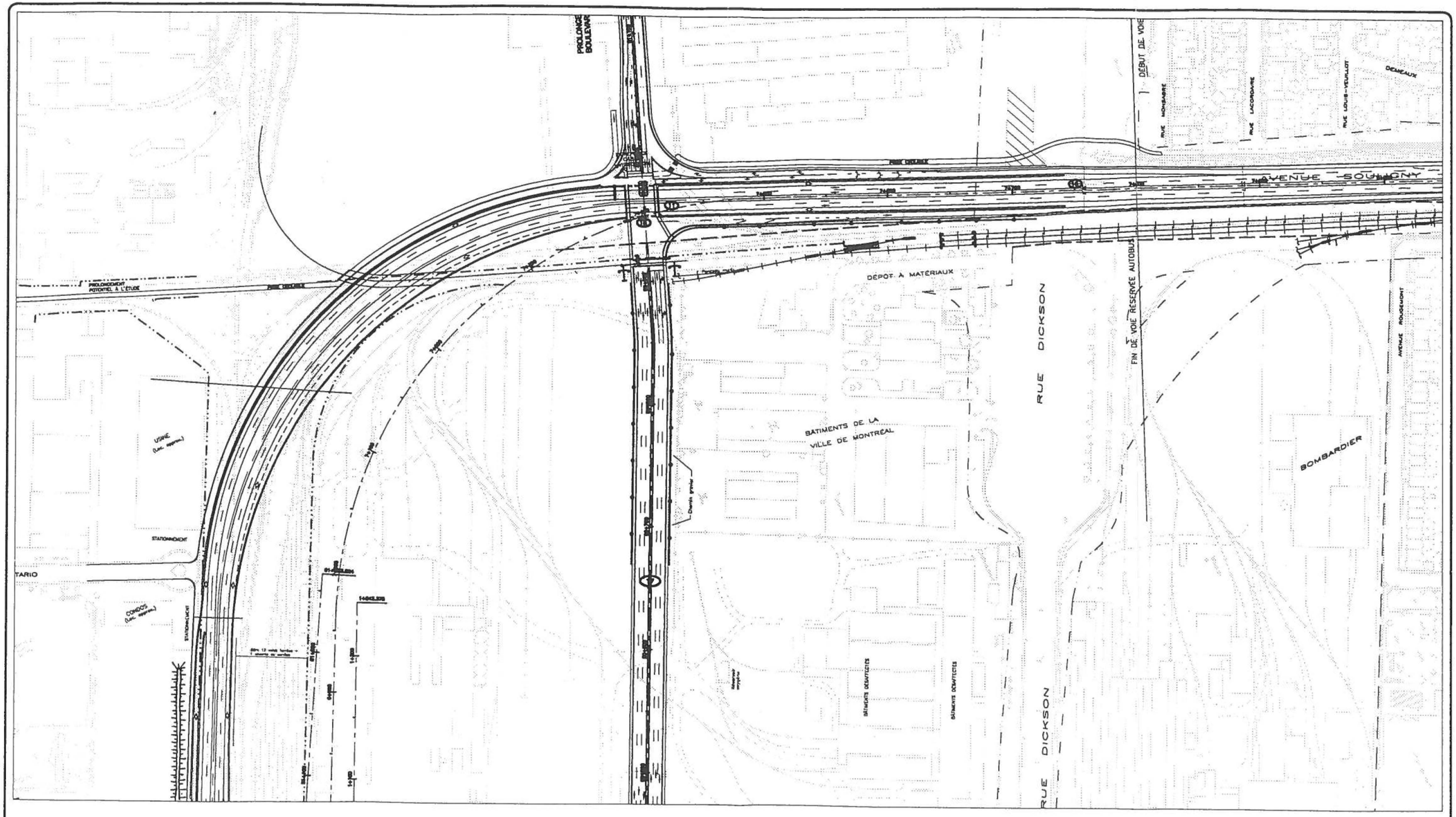
DESSAU SOPRIN

Dessau-Soprin inc.
750, Square Victoria, bureau 320
Montréal (Québec) Canada, H2Y 2Z7
TÉL.: (514) 284-5660 • TÉLÉC.: (514) 888-6232

Préparé J.-M. Jarry Dessiné M.Rodrigue Vérifié J.Hardy ing.	Chargé de projet J.Hardy ing.	Discipline IT
	Échelle 1:3000	Date 01-08-17

Projet	Lot	Disc.	No Dessin	Rév.
040067	240	IT	CR04	0A

G:\004\0040067\it\Dcad\Actif\067CR-04.dwg



COUR DE TRIAGE DU CN
VARIANTE

Client
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
DIRECTION TERRITORIALE
DE MONTRÉAL

AVANT-PROJET PRÉLIMINAIRE DE LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME ENTRE L'A-25 ET L'A-720

DESSAU SOPRIN

Dessau-Soprin inc.
758, Square Victoria, bureau 310
Montréal (Québec) Canada, H2Y 2J7
Tél.: (514) 284-1660 - Téléc.: (450) 668-6232

Préparé J.-M. Jarry Dessiné M.Rodrigue Vérifié J.Haray ing.	Chargé de projet J.Haray ing.	Échelle 1:3000	Discipline IT Date 01-08-17

Projet	Lot	Disc.	No Dessin	Rév.
040067	240	IT	CR04	0A

G:\004\040067\it\Dgao\Act1\067CR-04.dwg