



MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

Critères de conception du raccordement des parcs Morgan et Champêtre

Un des éléments essentiels reliés à la conception du projet de la modernisation de la rue Notre-Dame est le raccordement au niveau du sol des parcs Morgan et Champêtre respectivement localisés de part et d'autre de la rue Notre-Dame actuelle, à proximité du boulevard Pie-IX. À la demande des citoyens du quartier, ce raccordement doit se faire sans qu'aucune voie de circulation ne vienne empêcher l'accès universel entre les rues Ste-Catherine au nord et les limites portuaires au sud et ce, pour tous les types d'utilisateurs de ces parcs. Cet accès permet de rejoindre au sud une caserne Létourneux réaménagée à des fins de spectacles, une butte de glissade et d'observation, des terrains de sport ainsi que diverses aires de détente.

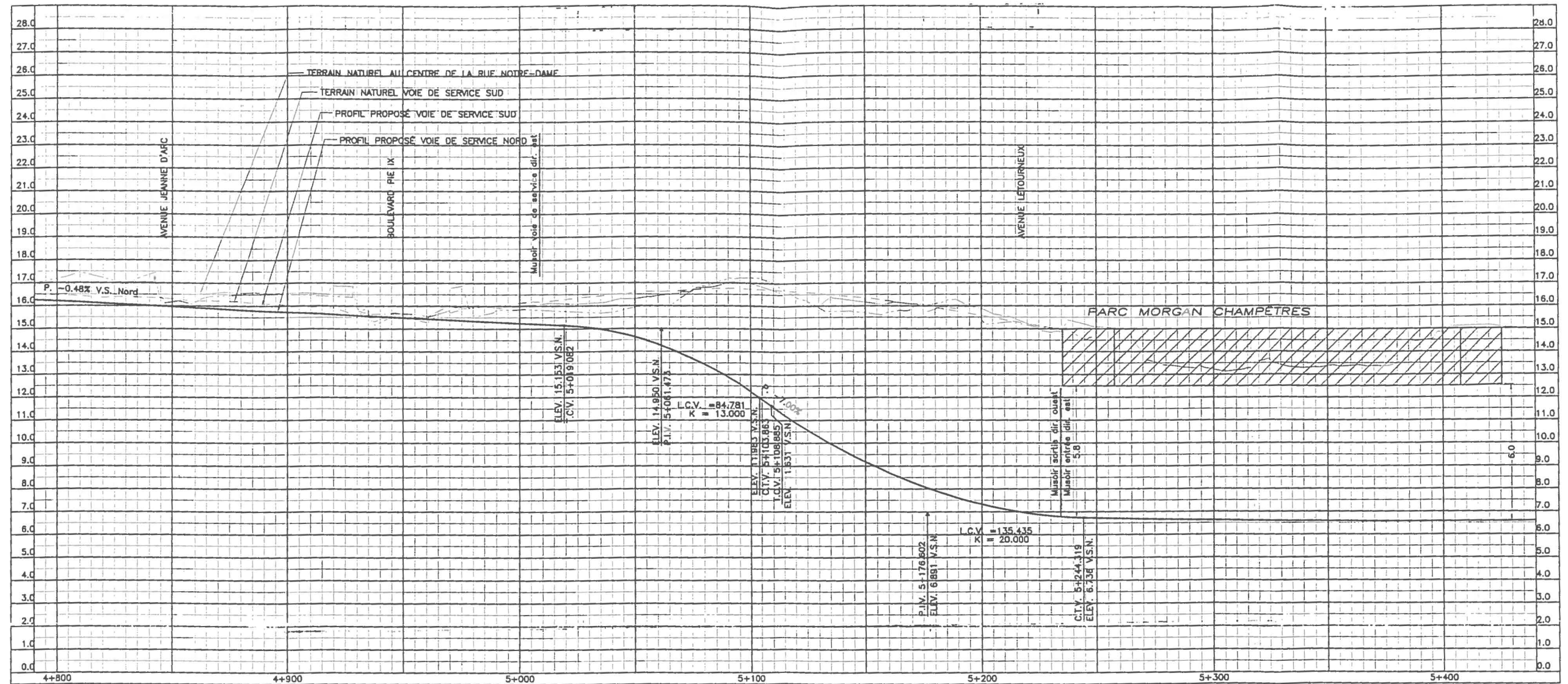
À cette fin, la rue Notre-Dame doit être abaissée d'environ 7 mètres sous la surface des parcs Morgan et Champêtre réunifiés. La longueur de la dalle est délimitée à l'est et à l'ouest par le prolongement des limites actuelles du parc Morgan vers le parc Champêtre au sud, soit environ 150 mètres. Elle ne peut excéder 250 mètres afin d'éviter la ventilation mécanique de tunnel et nécessitant la construction de puits de ventilation dans les parcs. *La limite ouest de cette dalle devient la contrainte principale* pour le raccordement au sol de la rue Notre-Dame avec le boulevard Pie-IX. Nous présentons sur le dessin ci-joint, le profil requis pour le raccordement au sol de la rue Notre-Dame avec le boulevard Pie-IX en partant d'un encaissement de la rue Notre-Dame de 7 mètres sous les parcs Morgan et Champêtre.

Il nous apparaît évident que le profil longitudinal conçu à 40 km/h afin de permettre le raccordement de la rue Notre-Dame à niveau avec le boulevard Pie-IX, est tout à fait inacceptable en relation avec les vitesses réelles sur la rue Notre-Dame. De plus, des problèmes majeurs de sécurité se posent puisque les distances minimales de visibilité à l'arrêt ne sont pas respectées mettant en jeu les arrêts requis aux feux de circulation de l'intersection Pie-IX. Enfin, les files d'attente des véhicules s'étendent dans une pente de 7% ce qui rend la situation périlleuse en conditions hivernales.

En conclusion, nous recommandons de poursuivre l'encaissement de la rue Notre-Dame sous le boulevard Pie-IX vers l'ouest.

Jean Hardy, ing.
Chargé de projet

24 janvier 2002



VITESSE DESING 60km
VITESSE AFFICHÉE 50km

PROFIL RUE NOTRE-DAME et PIE IX

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.	
759, Avenue Victoria, Bureau 310 Montréal (Québec) Canada H2V 3J7 Tél: (514) 399-0801 - Téléc: (514) 399-0802			
Projet: J-11-1000	Chargé de projet: J. Gauthier, Ing.	Dessiné: J. Gauthier, Ing.	
Dessiné: P. Michaud	Approuvé: J. Gauthier, Ing.	Date: 10-10-2000	
040067240		TCR0100	