

DESSAU-SOPRIN

Ministère des Transports du Québec

Étude d'impact sur l'environnement Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal

Volume 1 : Mise en contexte du projet

Préparé pour :



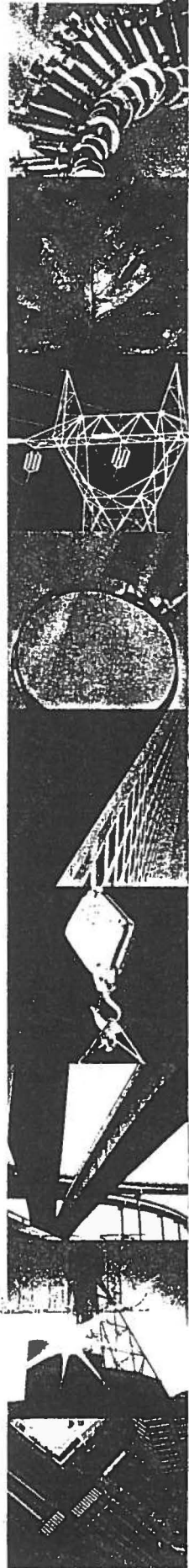
Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

Octobre 1999

Contrat no : 5200-98-A101

N/Réf. : 0004724-125-IT-02

PRÉLIMINAIRE



- Le projet permet de soulager principalement les artères Hochelaga et Sherbrooke, où on observe une diminution significative des débits, ainsi que la rue Notre-Dame à l'est de Dickson et la rue Iberville au sud de la rue Ontario.
- Les utilisateurs du tronçon à l'étude bénéficient de gains de temps.
- Le projet bénéficie également à l'ensemble des usagers du réseau routier qui profitent de réductions du nombre de véhicules-hre et de véhicules-km.

1.2.5.3 Les déplacements régionaux de camions

Cet élément a été traité dans le rapport Roche-Deluc / Diboconsult. Dans l'hypothèse d'un boulevard avec 3 voies par direction entre Iberville et Viau, le potentiel d'attraction du projet a été estimé à 300 véhicules en direction ouest et 200 en direction est durant l'heure de pointe du matin.

Le gain de temps estimé pour les camions d'un bout à l'autre du tronçon étudié est de 3,5 minutes, les gains de temps importants étant réalisés à l'est de Pie-IX à cause de la nouvelle infrastructure mise en place (2,7 minutes).

1.2.5.4 Analyse des variantes d'aménagement des carrefours

Les variantes d'aménagement des carrefours ont été analysées du point de vue de la géométrie, de la circulation et de la sécurité.

Les analyses ont été réalisées en deux étapes :

- En première étape, les variantes n'offrant pas une capacité suffisante avec les débits actuels (c'est-à-dire avec les débits avant réalisation du projet) ont été rejetées, alors que les variantes fonctionnelles avec les débits actuels, réalisables du point de la géométrie et sécuritaires ont été retenues pour analyse subséquente.
- En seconde étape, les variantes retenues ont été analysées du point de vue de la capacité avec les débits projetés (après raccordement).

Les variantes exigeant des doubles baies de virage à gauche pour fonctionner avec les débits actuels et projetés ont été rejetées pour des raisons de sécurité des piétons. (Les doubles baies de virage à gauche, compte tenu de la faible visibilité des piétons depuis les véhicules

tournant à gauche, ne devraient pas être mis en place dans le cadre de nouvelles infrastructures).

Analyses des variantes – Débits actuels, géométrie, sécurité.

Le tableau 1.11 ainsi que la figure 1.9 présentent les résultats des analyses de capacité des variantes, avec les débits actuels (sans les débits projetés lors du raccordement à l'autoroute 25). Le temps minimum requis pour la traversée protégée des piétons n'est pas considéré à cette étape-ci .

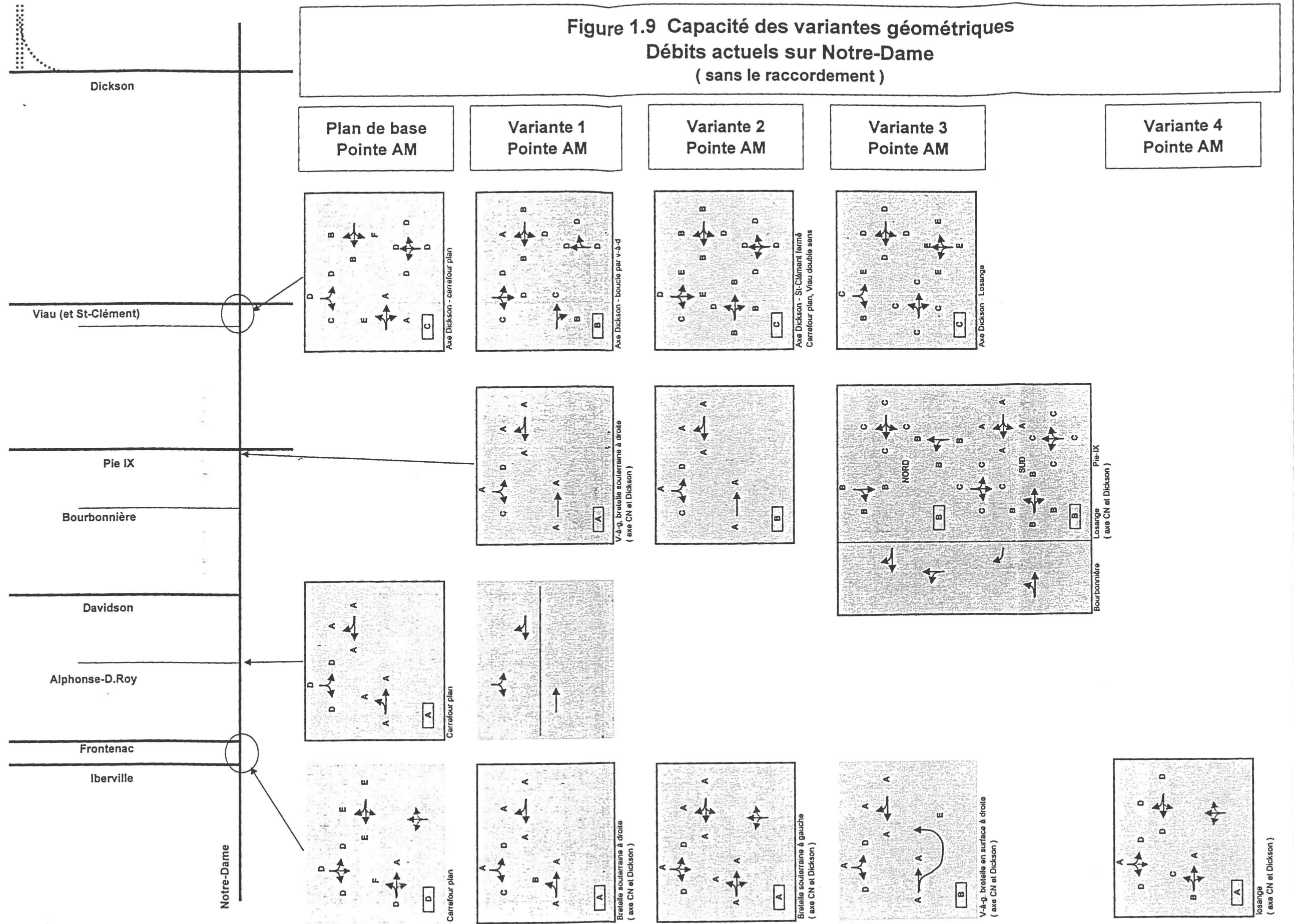
Les variantes (présentées à l'annexe N) sont analysées ci-après du point de vue circulation (débits actuels), sécurité et géométrie.

Tableau 1.11
Capacité des variantes géométriques avec débits actuels

		Débits actuels sur Notre-Dame - Sans le raccordement Modif. Géométrie aux inters. Capacité hre de pte AM	
TRONÇONS	Variantes d'aménagement aux carrefours	insuffisante	suffisante
Fullum - Viaduc CP		Figures de l'annexe N	
	Traitement des intersections Iberville et Frontenac		
	<i>Plan de base (l'existant)</i>	X	
	<i>Variante 1 (v.g. par bretelle souterraine à droite)</i>		X
	<i>Variante 2 (v.g. par bretelle souterraine à gauche)</i>		X
	<i>Variante 3 (v.g. par bretelle en surface à droite)</i>	X	
	<i>Variante 4 (échangeur de type losange)</i>		X
Viaduc CP - Viau			
	<i>Plan de base (carrefour plan à Alphonse-D.Roy)</i>		X
	Traitement de Bourbonnière à Pie-IX		
	<i>Variante 1 (v.g. par bretelle souterraine à droite)</i>		X
	<i>Variante 2 (v.g. par bretelle souterraine à gauche)</i>		X
	<i>Variante 3 (échangeur de type losange)</i>		X
	Traitement de St-Clément et Viau		
	Si axe CN retenu (1)		
	<i>Plan de base (bret.en tunnel prov.du CN,racc.à l'ouest de Viau)</i>		
	<i>Variante 1 (bret. en surface prov. du CN,débouchant à l'int. Viau)</i>		
	Si axe Dickson retenu		
	<i>Plan de base (carrefour plan à St-Clément et Viau)</i>		X
	<i>Variante 1 (v.g. par bretelle en surface à droite)</i>		X
	<i>Variante 2 (St-Clément fermé,Viau double sens et carrefour plan)</i>		X
	<i>Variante 3 (échangeur de type losange)</i>		X

(1) Note : Variante non analysée avec les débits actuels

Options géométriques - Niveaux de service
Heure de pointe AM



Intersection Iberville / Frontenac

Plan de base (l'existant)

Carrefour plan avec feux de circulation.

Ce concept géométrique ne présente pas une capacité suffisante pour accommoder les débits actuels sur la rue Notre-Dame et n'est donc pas retenu pour analyse ultérieure. Concept **rejeté**.

Variante 1

Carrefour plan avec feux de circulation et virage de l'ouest vers Frontenac par une bretelle en tunnel par la droite. Ce concept n'est pas réalisable sans exproprier des bâtiments sur la rue Frontenac afin de permettre d'élargir de façon significative la rue et de raccorder la bretelle de sortie. Concept **rejeté** pour cette raison.

Variante 2

Carrefour plan avec feux de circulation et virage de l'ouest vers Frontenac par une bretelle en tunnel par la gauche. Les mêmes raisons qu'évoquées pour la variante 1 demeurent valables tout en ajoutant que le rayon de la bretelle devient trop serré. Ce concept est donc **rejeté**.

Variante 3

Carrefour plan avec feux de circulation et virage de l'ouest vers Frontenac par une bretelle en surface par la droite. Ce concept géométrique ne présente pas une capacité suffisante pour accommoder les débits actuels sur la rue Notre-Dame et n'est donc pas retenu pour analyse ultérieure. Concept **rejeté**.

Variante 4

Échangeur de type losange avec Notre-Dame en dépression et des viaducs à Iberville et Frontenac. Des voies de service permettent de desservir les virages venant d'Iberville et allant vers Frontenac. Concept **retenu** pour analyses supplémentaires.

Intersection Alphonse-D. Roy

Carrefour plan à Alphonse-D. Roy avec feux de circulation et une voie de virage à gauche de l'ouest vers le nord sur Alphonse-D. Roy. Concept **retenu** pour analyses supplémentaires.

Intersection Davidson

Carrefour plan avec feux de circulation et une voie de virage à gauche de l'ouest vers le nord sur Davidson. Intersection avec feux rejetée pour des questions de sécurité, mais conservée uniquement pour le passage de véhicules d'urgence et en particulier des pompiers de la caserne Davidson. Concept **retenu** pour analyse ultérieure.

Intersection Nicolet

Carrefour plan avec feux de circulation permettant l'entrée et la sortie à la voie de desserte vers Sucre Lantic, soit un virage à gauche venant de l'est sur Notre-Dame vers la voie de desserte et un virage vers l'ouest vers Notre-Dame venant de la voie de desserte. Concept **retenu** pour analyse ultérieure.

Intersection Bourdonnière/Pie-IX

Plan de base

Carrefour plan à Pie-IX (axe nord-sud fermé du côté sud). Cette variante n'offre pas de capacité suffisante avec les débits actuels à moins d'aménager des voies de virage à gauche en double au carrefour. Ceci a un impact majeur sur la largeur de la rue. D'autre part, les virages à gauche en double ne sont pas recommandés par la ville de Montréal pour des raisons de sécurité piétonnière, la deuxième voie offrant une visibilité des piétons difficile pour les véhicules tournant en double. Concept **rejeté**.

Variante 1

Comme le concept précédent, avec toutefois un virage à gauche vers Pie-IX nord qui se fait au moyen d'une bretelle en tunnel partant de la voie de droite et la voie de desserte qui n'est plus raccordée vers Notre-Dame Est, rendant faisable le raccordement en surface des parcs Morgan et Champêtre. Toutefois, ce concept implique un réaménagement majeur du boulevard Pie-IX afin de permettre le raccordement de la bretelle en tunnel. Concept **retenu** pour analyse ultérieure.

Variante 2

Similaire au concept précédent, avec toutefois un virage à gauche vers Pie-IX nord qui se fait au moyen d'une bretelle en tunnel partant de la voie de gauche. Le rayon de cette bretelle en tunnel est trop serré pour permettre le mouvement sécuritaire des véhicules, concept **rejeté** pour cette raison.

Variante 3

Échangeur de type losange avec Notre-Dame en dépression et des viaducs à Bourdonnière et Pie-IX. Des voies de service permettent de desservir les virages vers Bourdonnière et Pie-IX. Concept **retenu** pour analyse ultérieure.

Intersection rue Sicard

Plan de base

Entrée/sortie vers la rue Sicard à partir de l'ouest vers l'est uniquement. Concept **retenu** pour analyse ultérieure.

Intersection St-Cément/Viau

Si l'axe du CN est retenu :

Plan de base

Vers l'ouest, bretelle en tunnel provenant de la cour de triage du CN et se raccordant sur Notre-Dame à l'ouest de Viau. Carrefour plan avec feux de circulation à Viau pour la circulation locale sur Notre-Dame et permettant tous les mouvements. Vers l'est, bretelle de raccordement étagée vers Souigny direction nord débutant avant le feu de circulation de l'intersection Viau. Concept **retenu** pour analyse ultérieure.

Variante 1

Vers l'ouest, bretelle en surface provenant de la cour de triage du CN et se raccordant sur Notre-Dame à l'est de Viau. Carrefour plan avec feux de circulation à Viau pour la circulation locale sur Notre-Dame et permettant tous les mouvements. Vers l'est, bretelle de raccordement étagée vers Souigny direction nord débutant avant le feu de circulation de l'intersection Viau. Concept **retenu** pour analyse ultérieure.

Si l'axe de la rue Dickson est retenu :

Plan de base

Carrefour plan avec feux de circulation à St-Clément et Viau permettant le virage vers le nord avec doubles voies de virage à gauche vers la rue Viau. Un total de 10 voies à traverser pour les piétons. Concept **rejeté**.

Variante 1

Carrefour plan avec feux de circulation à St-Clément et Viau, avec une bretelle vers la droite réservée exclusivement au virage à gauche vers Viau. Concept **retenu** pour analyse ultérieure.

Variante 2

Carrefour plan avec feux de circulation à Viau alors que St-Clément est fermée. Le virage à gauche de l'Ouest vers le nord sur Viau se fait par une voie de virage à gauche. Concept **retenu** pour analyse ultérieure.

Variante 3

Échangeur de type losange avec Notre-Dame en dépression et des viaducs à St-Clément et Viau et Pie-IX. Des voies de service permettent de desservir les virages de St-Clément et vers Viau. Concept **retenu** pour analyse ultérieure.

Capacité des variantes géométriques – Débits simulés sur Notre-Dame avec le raccordement

Les variantes géométriques, ayant été retenues précédemment, on fait l'objet d'une analyse de capacité avec débits simulés sur Notre-Dame (débits simulés EMME/2, ajustés pour 1998), avec raccordement avec l'autoroute 25. Les résultats détaillés des analyses réalisées avec le logiciel SIDRA sont présentés à l'Annexe P. Le tableau 1.12 et la figure 1.10 résument ces résultats. Dans le cas des aménagement à niveau, le temps minimum requis pour la traversée protégée des piétons n'est pas considéré. C'est donc dire que les aménagements doivent avoir une capacité suffisante pour permettre une traversée sécuritaire des piétons.

De cette analyse on constate que peu de variantes géométriques permettent d'accommoder les débits prévus sur le boulevard lorsque le raccordement avec l'autoroute 25 sera effectué.

Tableau 1.12
Capacité des variantes géométriques avec débits prévus

		Débits simulés sur Notre-Dame - Avec le raccordement Simulation EMME/2 (1) Capacité hre de pte AM	
TRONÇONS	Variantes d'aménagement aux carrefours	insuffisante	suffisante
Fullum - Viaduc CP		Figures de l'annexe N	
Traitement des intersections Iberville et Frontenac			
<i>Variante 1 (v.g. par bretelle souterraine à droite)</i>		Fig. RA01	X
<i>Variante 4 (échangeur de type losange)</i>		Fig. RA04	X
Viaduc CP - Viau			
Traitement de Bourbonnière à Pie-IX			
<i>Variante 1 (v.g. par bretelle souterraine à droite)</i>		Fig. RA05	X
<i>Variante 3 (échangeur de type losange)</i>		Fig. RA07	X
Traitement de St-Clément et Viau			
Si axe CN retenu			
<i>Plan de base (bret.en tunnel prov.du CN,racc.à l'ouest de Viau)</i>		Fig. RA21	X
<i>Variante 1 (bret. en surface prov. du CN,débouchant à l'int. Viau)</i>		Fig. RA28	X
Si axe Dickson retenu			
<i>Plan de base (carrefour plan à St-Clément et Viau)</i>		Fig. RA41	X
<i>Variante 1 (v.g. par bretelle en surface à droite)</i>		Fig. RA09	X
<i>Variante 2 (St-Clément fermé, Viau double sens et carrefour plan)</i>		Fig. RA10	X
<i>Variante 3 (échangeur de type losange)</i>		Fig. RA11	X

(1) Note : avec débits ajustés pour 1998

Options géométriques - Niveaux de service
Heure de pointe AM

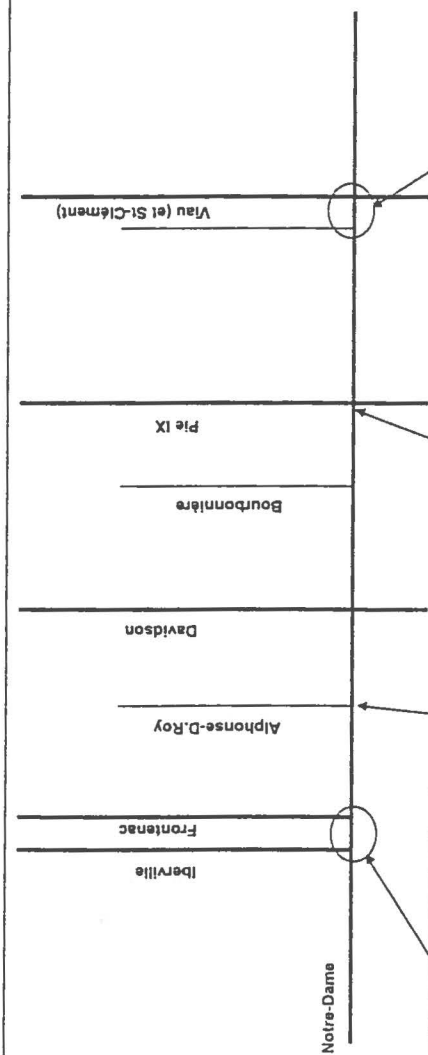
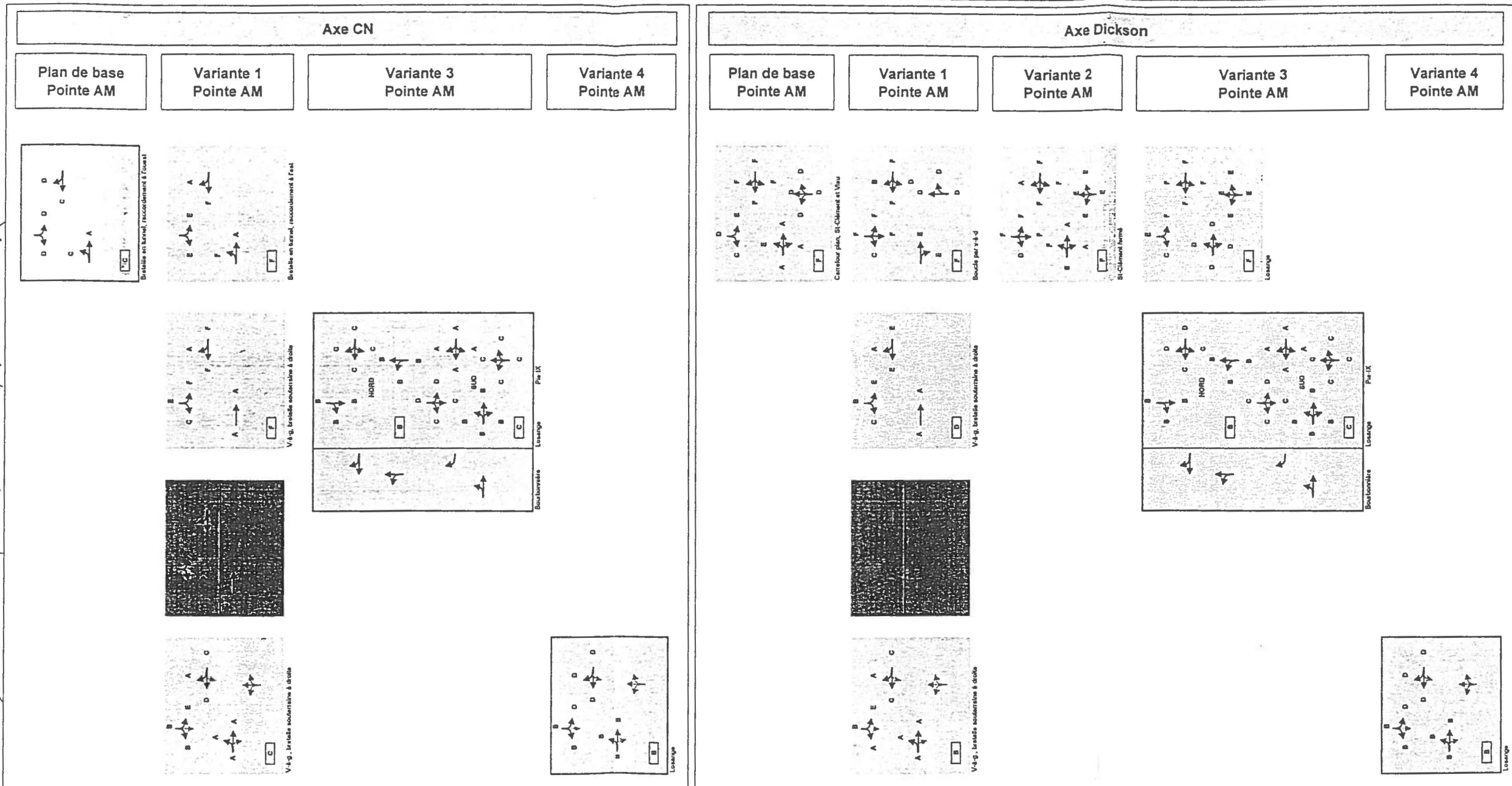


Figure 1.10 Capacité des variantes géométriques
Débits simulés sur Notre-Dame
(avec le raccordement - simulation emme/2 débits ajustés 1998)



1.2.6 Développement du concept routier proposé

En fonction des analyses de capacité, de géométrie et de sécurité réalisées sur les variantes géométriques de Iberville à Viau, des demandes émanant directement du milieu ainsi que des résultats préliminaires des présentations faites à différents groupes d'intérêt (entre mars et septembre 1999), un concept optimal a été proposé. Ce concept est illustré à l'annexe Q. Ce concept intègre le tronçon Papineau – Fullum afin de traiter le secteur Sainte-Marie de façon homogène et de régler certains problèmes vécus à l'intersection Papineau/Notre-Dame. Le concept comprend également 2 variantes de tracé, soit:

- **Axe CN** : le raccordement de Souigny à la rue Notre-Dame se fait par des bretelles qui contournent l'intersection Notre-Dame/Viau. Cette dernière intersection sert donc uniquement à la desserte locale de la rue Notre-Dame et des terrains de l'ancienne Vickers. La bretelle reliant Souigny à Notre-Dame vers l'ouest est en tunnel afin de minimiser l'impact sur le Centre de soins prolongés. Le prolongement du boulevard l'Assomption vient se terminer à un échangeur de type losange avec Souigny;
- **Axe Dickson** : le raccordement de Souigny à Notre-Dame vers l'ouest se fait en dépression passant sous les voies du CN et en tunnel sous le stationnement de Camco. Des voies de service locales sont conservées le long de la rue Dickson afin de desservir les industries riveraines. Le boulevard l'Assomption est prolongé mais se raccorde aux voies de service de la rue Dickson. Il n'y a pas de raccordement direct avec l'A-720. L'intersection Viau/Notre-Dame est raccordée à l'aide d'un échangeur losange. Certains mouvements routiers en direction du Port (Porte Viau) sont interdits. En effet, ce concept ne permet pas un accès direct aux camions se destinant au Port de Montréal à partir du réseau supérieur tel que dans le concept de l'axe CN.

Analyses de capacité

Les résultats des analyses de capacité des variantes géométriques du concept révisé, sont présentés au tableau de la page suivante.

De cette analyse on observe que les concepts géométriques du concept optimisé présentent une capacité suffisante (sans phase pour piétons) et une marge de manœuvre pour la traversée des piétons, selon la simulation EMME/2, avec un rapport V/C acceptable.

Toutefois, dans le cas de l'échangeur de type losange à St-Clément et Viau, celui-ci présente un rapport V/C de 1,19 dans le cas où l'axe de la rue Dickson est retenu, ce qui en fait un concept inacceptable. De ce fait, le choix de l'axe de la rue Dickson est fortement pénalisant pour l'intersection Viau et la desserte du Port de Montréal continuera à se faire via le réseau local vers les entrées Bossuet et Pie-LX, faute d'une capacité suffisante à Viau et faute de pouvoir aménager une entrée à la rue Dickson en face du lien autoroutier.

Impact sur les artères périphériques

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame a des impacts sur les artères locales. Ces impacts se traduisent principalement par un volume moindre de circulation sur certaines artères importantes telles les rues Hochelaga et Sherbrooke.

Tableau 1.13
Développement du concept proposé - Analyses de capacité

TRONÇONS	Options géométriques	Débits simulés sur Notre-Dame - Avec le raccordement Simulation EMME/2 (1) Capacité hre de pte AM	
		suffisante	V / C
Fullum - Viaduc CP			
	Traitement des intersections Iberville et Frontenac Échangeur de type losange	X	0,72
Viaduc CP - Viau			
	Alphonse.-D.Roy sans accès vers l'est Davidson ouvert aux camions d'incendie seulement Carrefour plan à Nicolet		
	Traitement de Bourbonnière à Pie-IX Échangeur de type losange	X	0,75
	Traitement de St-Clément et Viau Si axe CN retenu Bretelle en tunnel prov. du CN, racc. à l'ouest de Viau Si axe Dickson retenu Échangeur de type losange (2)	X X	0,88 1,19

(1) Note : avec débits ajustés pour 1998

(2) Note : meilleure option dans le cas de l'axe Dickson, mais à capacité, donc problématique.

Annexe N Variantes géométriques

Annexe N
Liste des figures

TRONÇONS *Variantes d'aménagement aux carrefours*

Fullum - Viaduc CP

Figures

Traitement des intersections Iberville et Frontenac

Plan de base (l'existant)

Fig. RA31

Variante 1 (v.g. par bretelle souterraine à droite)

Fig. RA01

Variante 2 (v.g. par bretelle souterraine à gauche)

Fig. RA02

Variante 3 (v.g. par bretelle en surface à droite)

Fig. RA03

Variante 4 (échangeur de type losange)

Fig. RA04

Viaduc CP - Viau

Plan de base (carrefour plan à Alphonse-D.Roy)

Fig. RA32

Plan de base (carrefour plan à Davidson)

Fig. RA32

Plan de base (carrefour plan à Nicolet)

Traitement de Bourbonnière à Pie-IX

Plan de base (Axe nord-sud Pie IX fermé)

Fig. RA33 et RA34

Variante 1 (v.g. par bretelle souterraine à droite)

Fig. RA05

Variante 2 (v.g. par bretelle souterraine à gauche)

Fig. RA06

Variante 3 (échangeur de type losange)

Fig. RA07

Plan de base (rue Sicard)

Fig. RA20

Traitement de St-Clément et Viau

Si axe CN retenu (1)

Plan de base (bret.en tunnel prov.du CN,racc.à l'ouest de Viau)

Fig. RA21

Variante 1 (bret. en surface prov. du CN,débouchant à l'int. Viau)

Fig. RA28

Si axe Dickson retenu

Plan de base (carrefour plan à St-Clément et Viau)

Fig. RA41

Variante 1 (v.g. par bretelle en surface à droite)

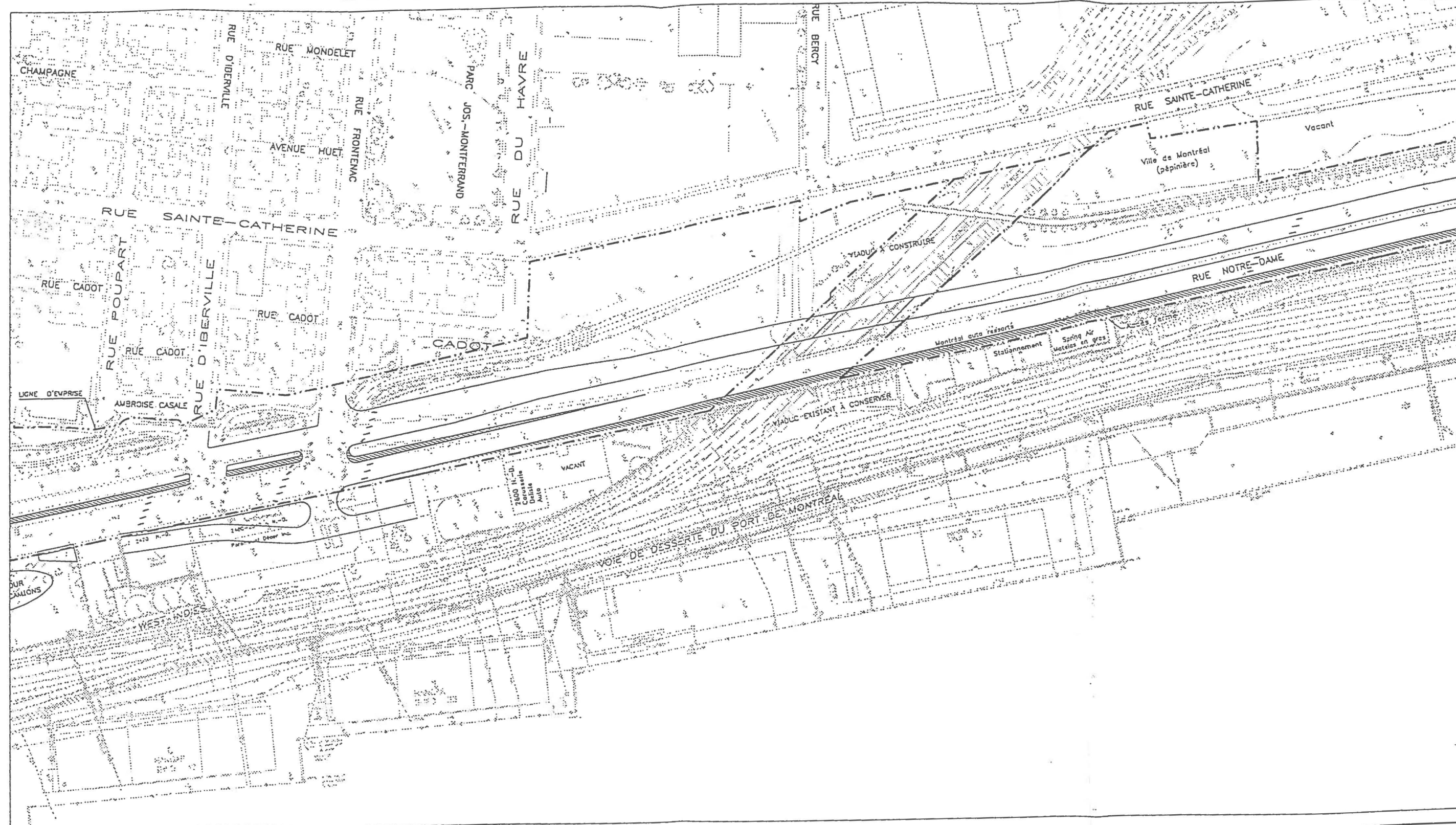
Fig. RA09

Variante 2 (St-Clément fermé,Viau double sens et carrefour plan)

Fig. RA10

Variante 3 (échangeur de type losange)

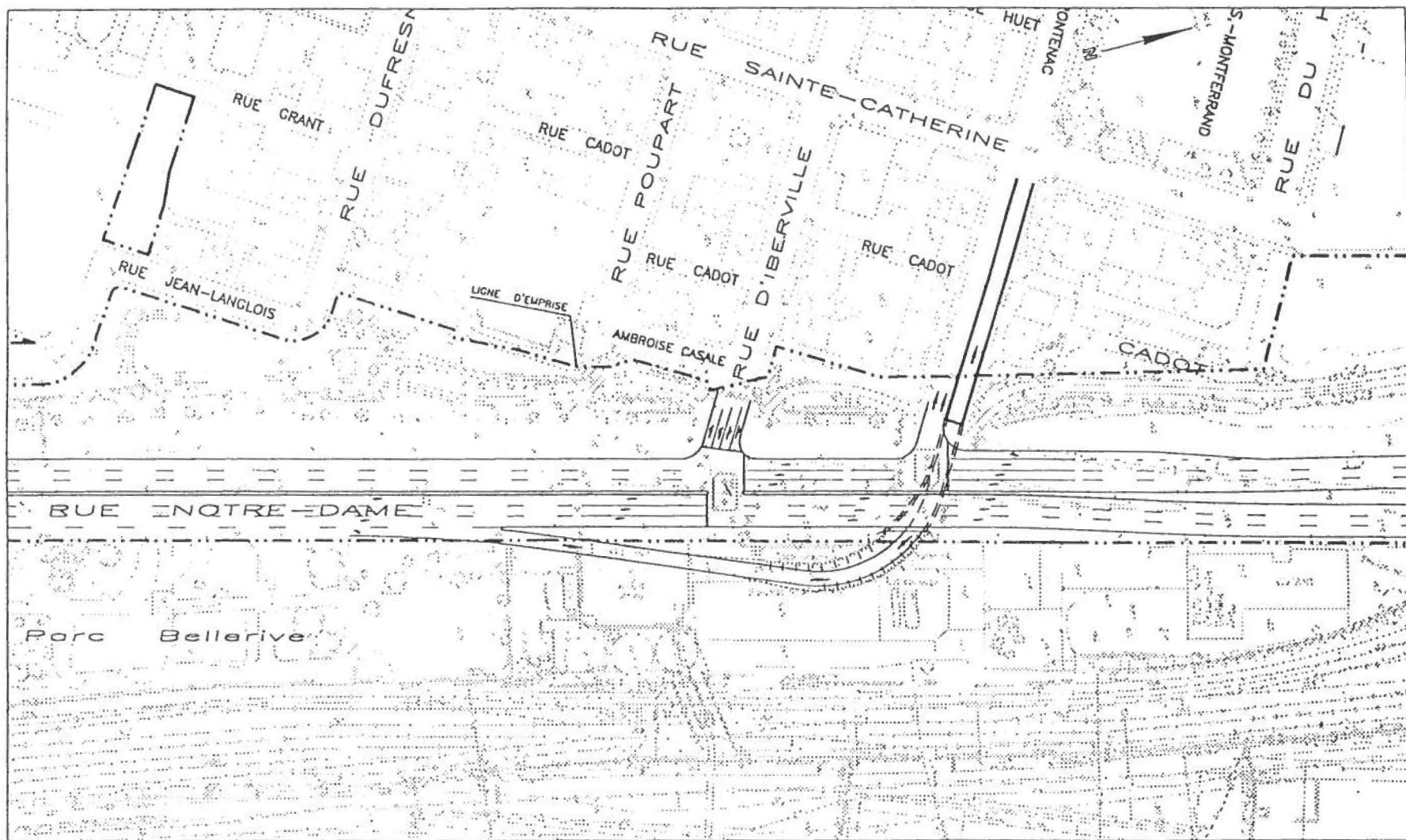
Fig. RA11



VARIANTES GÉOMÉTRIQUES (1999)
IBERVILLE / FRONTENAC
PLAN DE BASE

Client MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC DIRECTION TERRITORIALE DE MONTRÉAL	
Sujet AVANT-PROJET PRÉLIMINAIRE DE LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME ENTRE L'A-25 ET L'A-720	

DESSAU SOPRIN Dessau-Soprin inc. 754, Avenue Victoria, Montréal, Q.C. H3T 1T7 Tél. (514) 399-0000 - Téléc. (514) 399-0001		
Préparé J. Hardy ing. Dessiné M. Plante Vérifié J. Hardy ing.	Chargé de projet J. Hardy ing. Echelle 1:2000 Date 99-07-09	Dessiné INFRASTRUCTURE Date 99-07-09
Projet 0,0,4,7,2,4 Lot 1,1,5 Doc. 1,1,5 Rev. 1,1,5 0,0,4,7,2,4 1,1,5 1,1,5 1,1,5 1,1,5		



VARIANTES GÉOMÉTRIQUES (1999)
IBERVILLE / FRONTENAC
VARIANTE 1

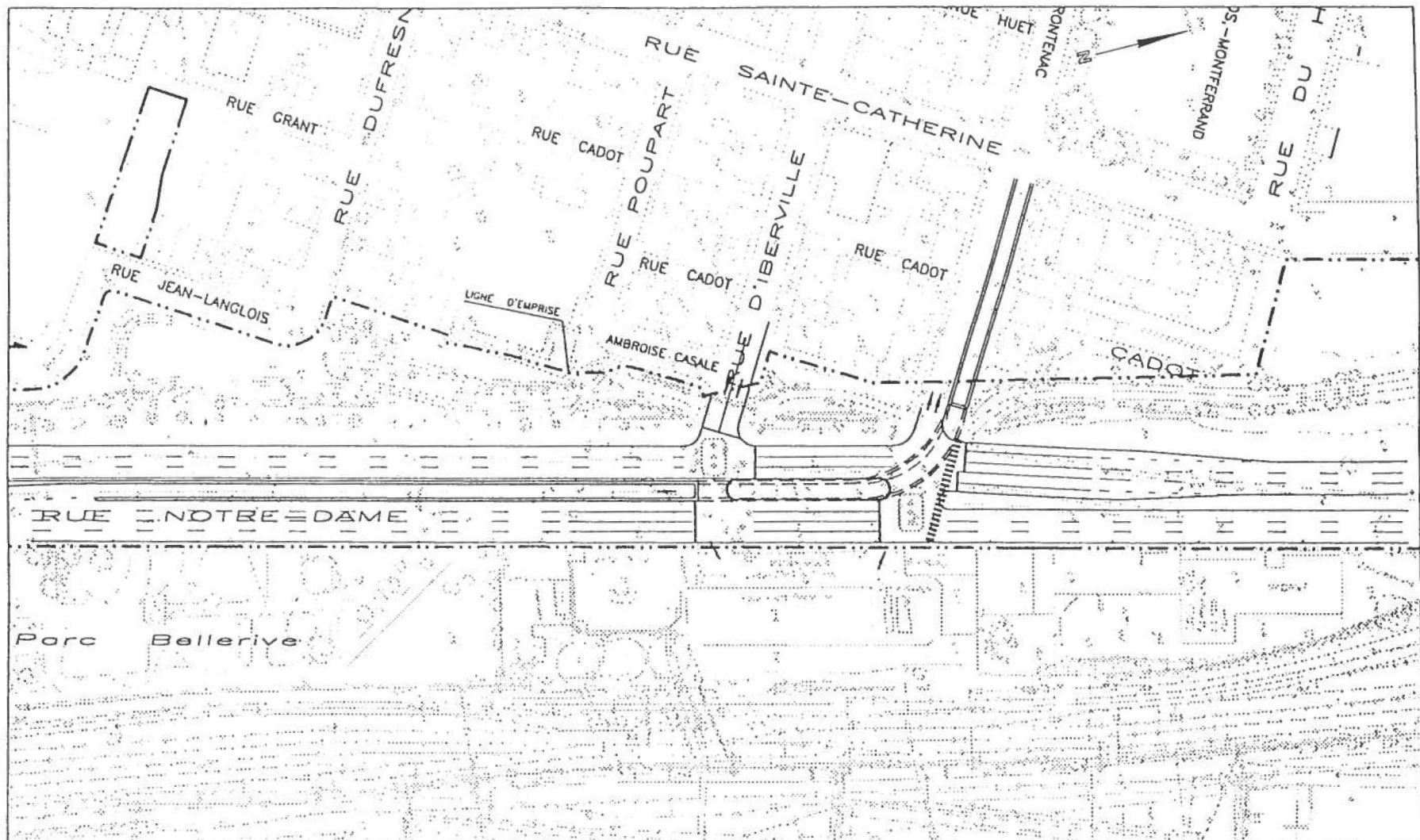
Client
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
DIRECTION TERRITORIALE
DE MONTRÉAL

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

DESSAU SOPRIN
 Dessau-Soprin inc.
 744 Avenue Victoria, Bureau 310
 Montréal (Québec) Canada, H2T 2T7
 Tél. (514) 384-0000 - Téléc. (514) 384-0001

Préparé J. Hardy ing.	Chargé de projet J. Hardy ing.	Discipline Infrastructure
Dessiné P. Michaud	Échelle 1:2000	Date 99-07-09
Vérifié J. Hardy ing.		

Projet	Lvl	Doc.	No Dessin	Rev.
0,0,4,7,2,4	1,1,5	1,1,5	TRA0101B	



VARIANTES GÉOMÉTRIQUES (1999)
IBERVILLE / FRONTENAC
VARIANTE 2

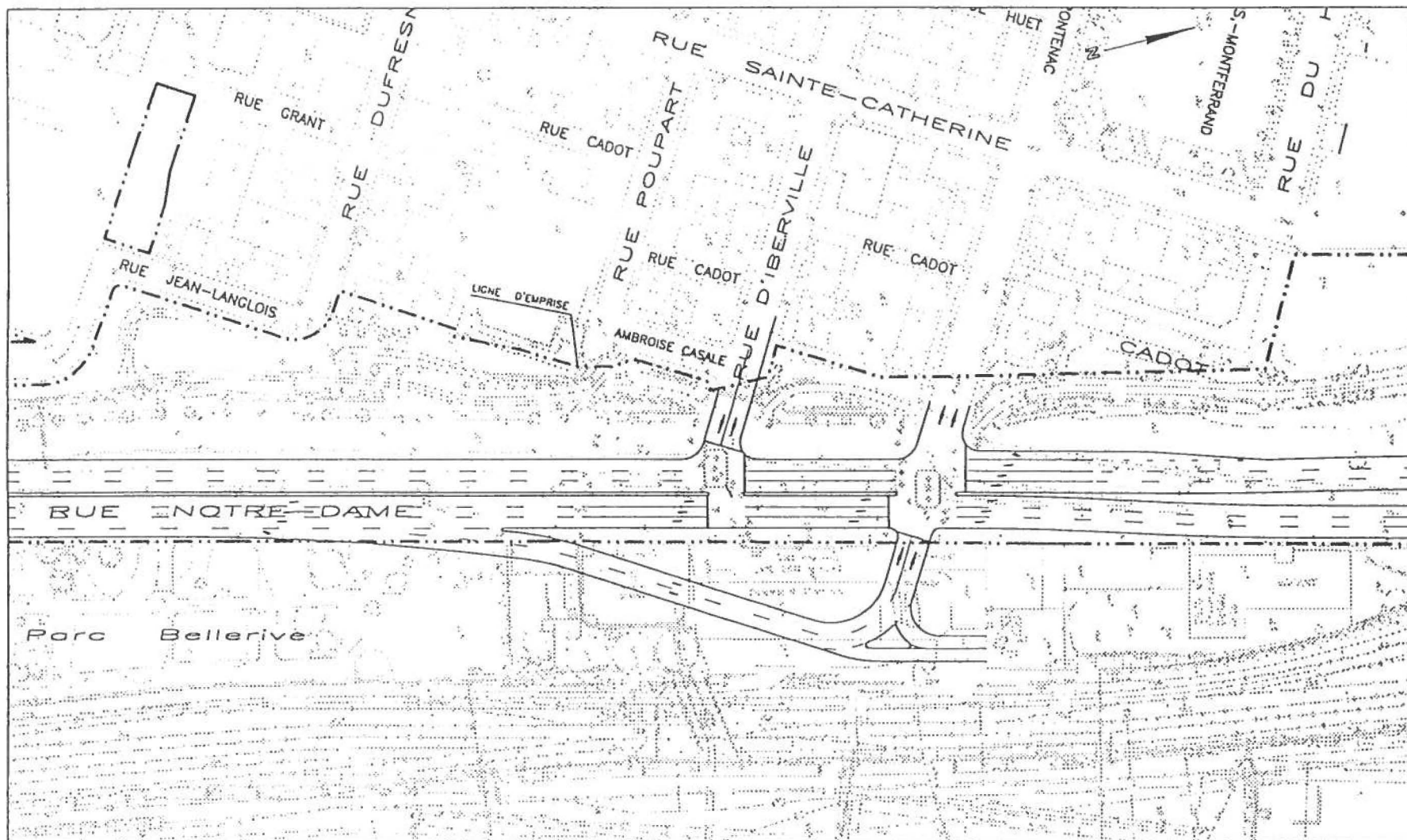
Client
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
 DIRECTION TERRITORIALE
 DE MONTRÉAL

Sujet
 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, H3T 2T7
 Tél. (514) 366-0800 - Téléc. (514) 366-0801

Préparé J. Hardy Ing.	Chargé de projet J. Hardy Ing.	Discipline Infrastructure
Dessiné P. Michaud	Échelle 1:2000	Date 99-07-09
Vérifié J. Hardy Ing.		

Projet	Lot	Doc.	No Dessin	Rdv
0,0,4,7,2,4	1,1,5	1,1	RA,0,2,0,8	



VARIANTES GÉOMÉTRIQUES (1999)

IBERVILLE / FRONTENAC

VARIANTE 3

Client
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
DIRECTION TERRITORIALE
DE MONTRÉAL

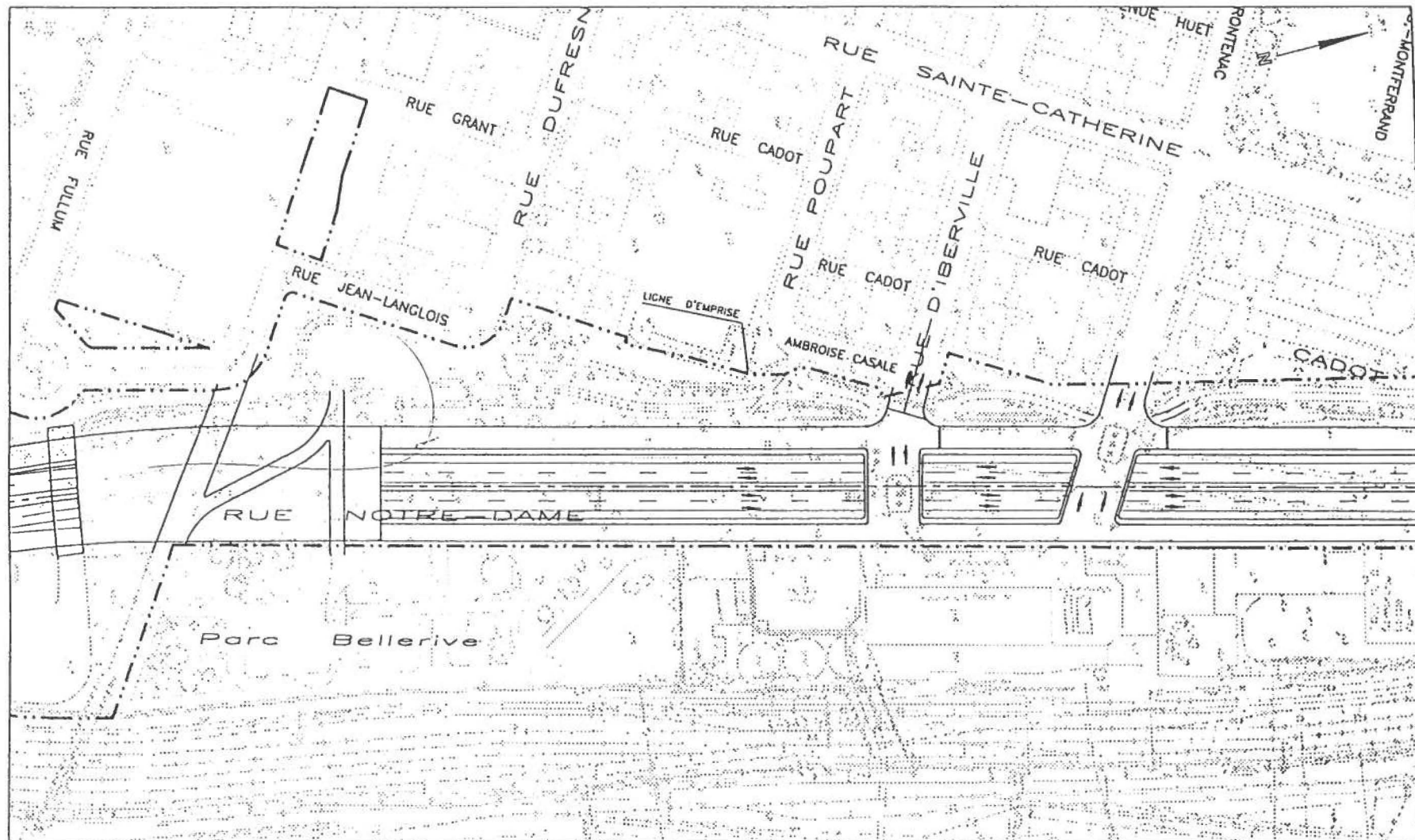
Projet
AVANT-PROJET PRÉLIMINAIRE DE LA
MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME
ENTRE L'A-25 ET L'A-720



Dessau-Soprin Inc.
100, Avenue St-Hubert, Bureau 310
Montréal (Québec) Canada H2T 2J1
Tél. (514) 344-0000 - Téléc. (514) 344-0000

Préparé J. Hardy ing.	Chargé de projet J. Hardy ing.	Discipline Infrastructure
Dessiné P. Michaud	Échelle 1:2000	Date 99-07-09
Vérifié J. Hardy ing.		

Projet	Lot	Des.	No Dessin	Rév.
004724	115	1	TRA030B	



VARIANTES GÉOMÉTRIQUES (1999)
IBERVILLE / FRONTENAC
VARIANTE 4

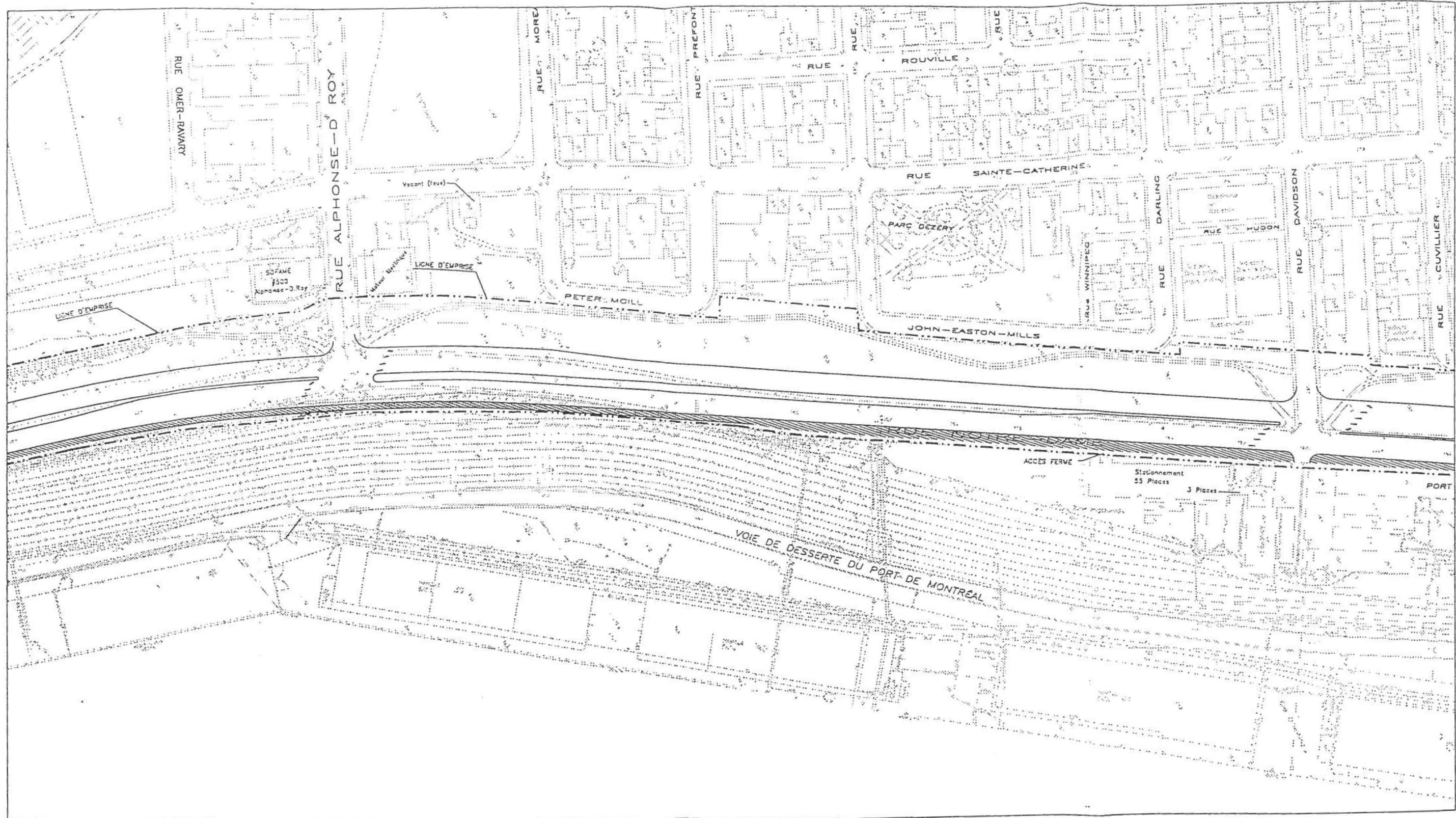
Client
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
 DIRECTION TERRITORIALE
 DE MONTRÉAL

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

DESSAU SOPRIN
 Dessau-Soprin Inc.
 900, Avenue Victoria, Bureau 210
 Montréal (Québec) Canada, H2T 2E1
 Tél. (514) 393-0000 - Téléc. (514) 393-0001

Préparé J. Hardy ing.	Chargé de projet J. Hardy ing.	Descripteur Infrastructure
Dessiné P. Michaud	Échelle 1:2000	Date 99-07-09
Vérifié J. Hardy ing.		

Projet	Lot	Doc.	No dessin	Révisé
0,0,4,7,2,4	1,1,5	1,1,5	1,1,5	1,1,5

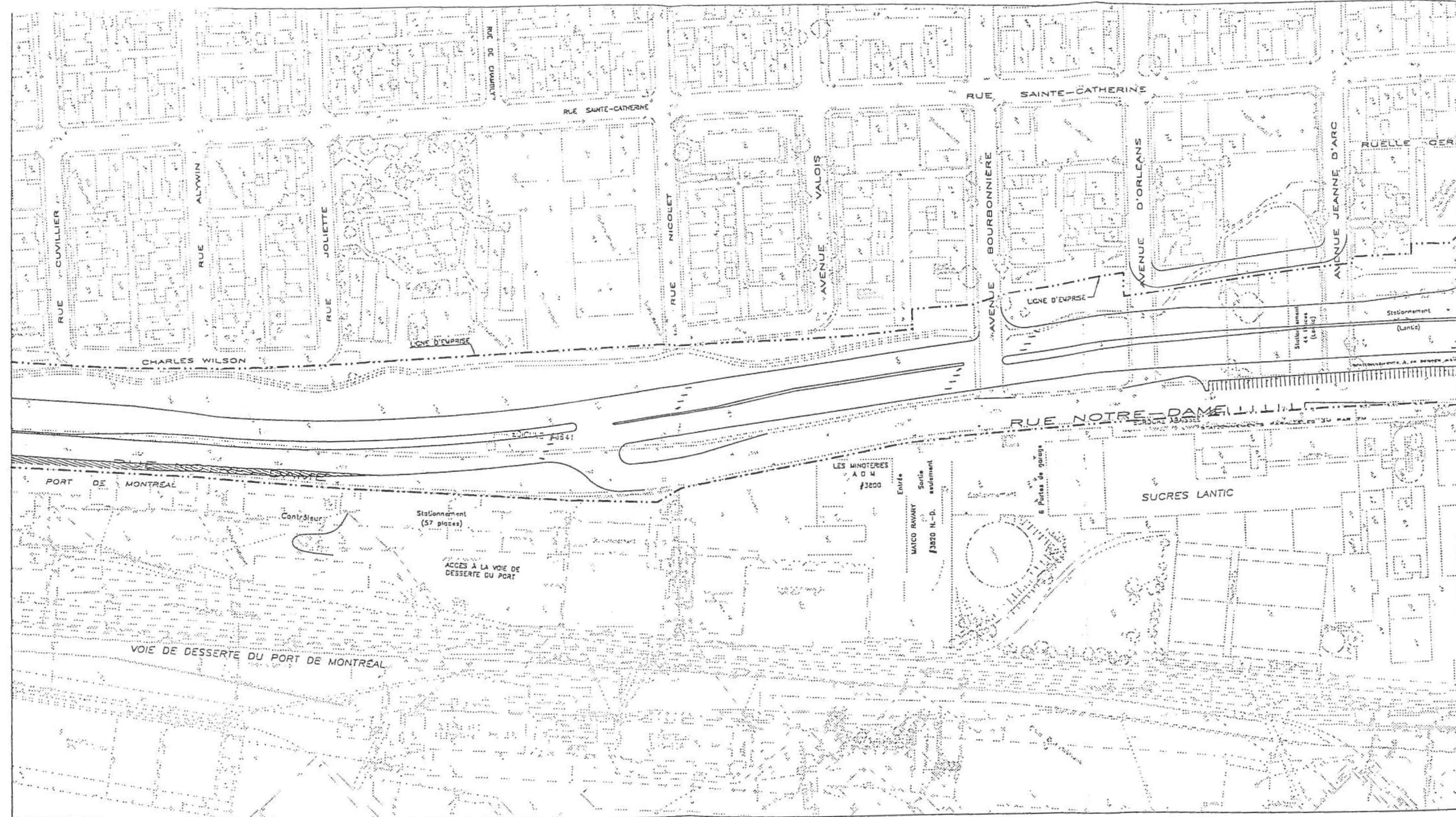


VARIANTES GÉOMÉTRIQUES (1999)
ALPHONSE-D'ROY
PLAN DE BASE

Client MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC DIRECTION TERRITORIALE DE MONTRÉAL	
Sujet AVANT-PROJET PRÉLIMINAIRE DE LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME ENTRE L'A-25 ET L'A-720	

 DESSAU SOPRIN 714, Avenue Victoria, Bureau 209 Montréal (Québec) Canada, H2T 1V7 Tél.: 514 388-8888 - Téléc.: 514 388-8888		Dessau-Soprin inc. 714, Avenue Victoria, Bureau 209 Montréal (Québec) Canada, H2T 1V7 Tél.: 514 388-8888 - Téléc.: 514 388-8888
Préparé J. Hardy ing. Dessiné M. Plante Vérifié J. Hardy ing.	Chargé de projet J. Hardy ing. Échelle 1:2000	Discipline INFRASTRUCTURE Date 99-07-09
Projet 0,0,4,7,2,4	Lot 1,1,5	Date 1,1,5 No. Dessin T, R, A, 3, 2, 0, 8 Révisé 0, 8

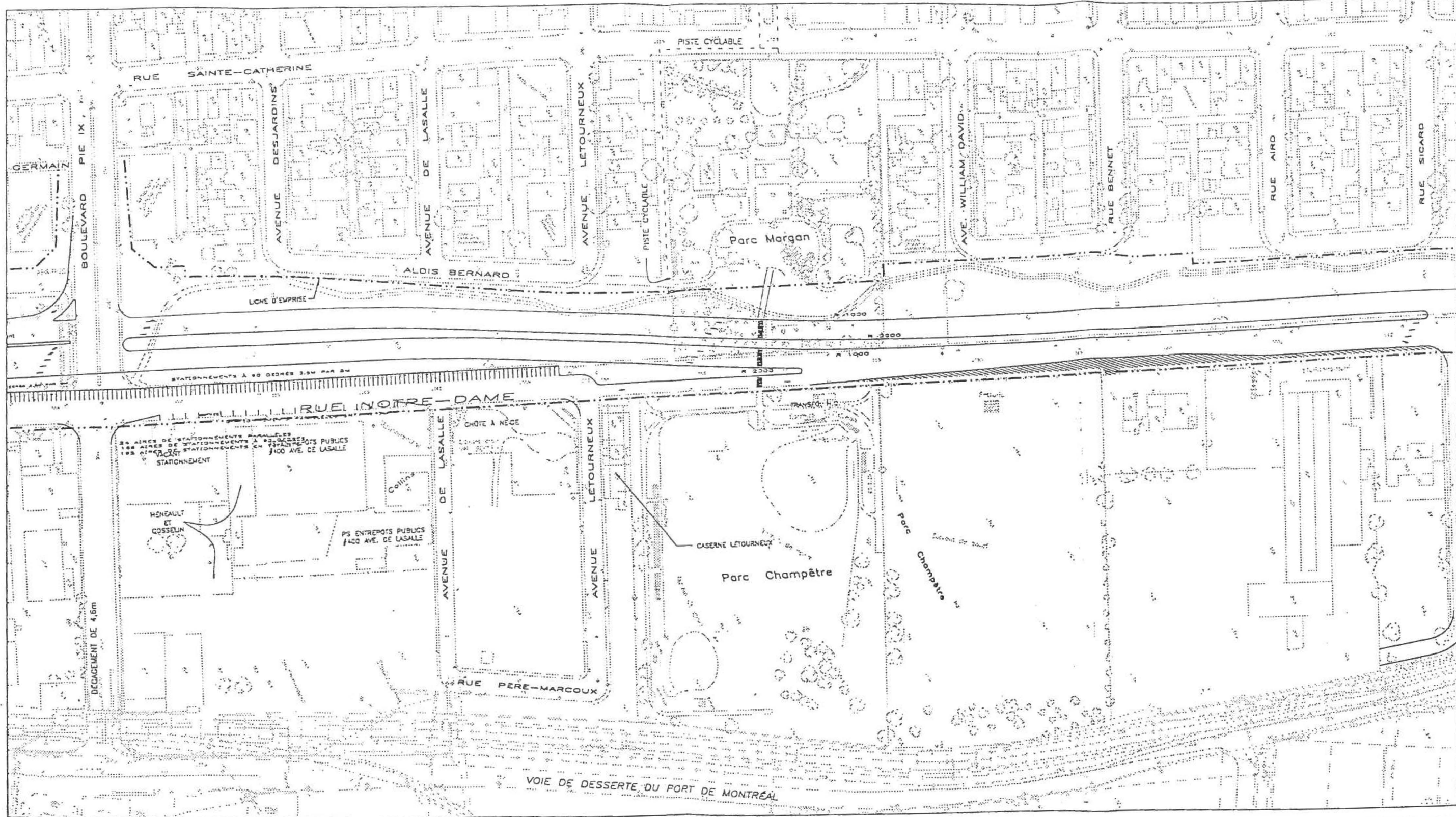
G:\000\0004724\CAD\04\ACTIF\RAP-VARIANTE\724RA-32.DWG



VARIANTES GÉOMÉTRIQUES (1999)
BOURBONNIÈRE / PIE-IX
PLAN DE BASE

Client MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC DIRECTION TERRITORIALE DE MONTRÉAL	
Sujet AVANT-PROJET PRÉLIMINAIRE DE LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME ENTRE L'A-25 ET L'A-720	

DESSAU SOPRIN Dessau-Soprin inc. 764, Avenue Victoria, Bureau 215 Montréal (Québec) Canada, H3T 2T7 Tél. 514 366-5400 - Téléc. 514 366-5401		
Auteur J. Hardy ing. Dessiné M. Plante Vérifié J. Hardy ing.	Chargé de projet J. Hardy ing. Échelle 1:2000 Date 99-07-09	Discipline INFRASTRUCTURE No. Dessin 01047241151TRA3308

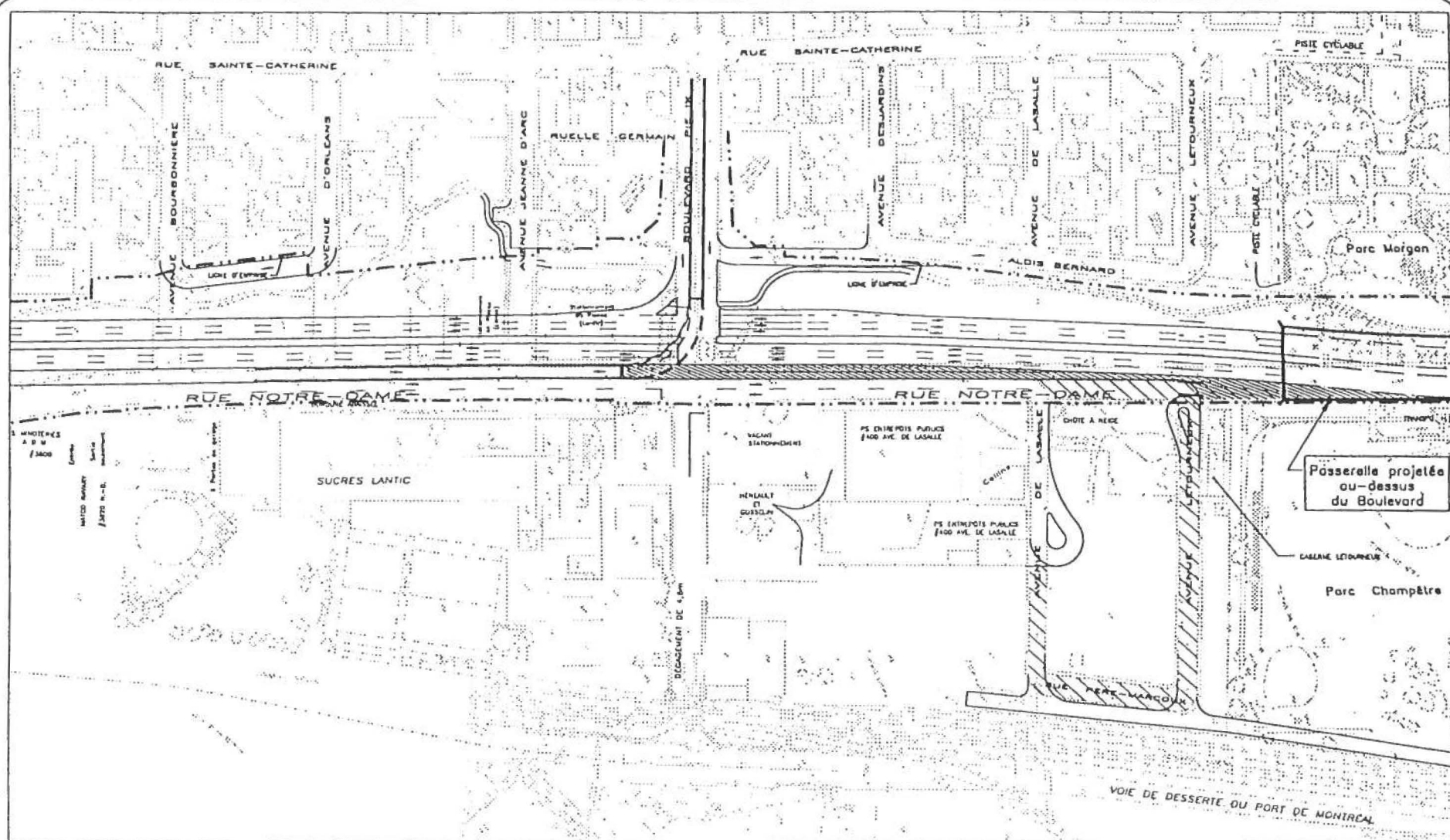


VARIANTES GEOMETRIQUES (1999)
BOURBONNIERE / PIE-IX
PLAN DE BASE

Client MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC DIRECTION TERRITORIALE DE MONTRÉAL	
Projet AVANT-PROJET PRÉLIMINAIRE DE LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME ENTRE L'A-25 ET L'A-720	

 DESSAU SOPRIN Dessau-Soprin inc. 744, Square Montcalm, Bureau 212 Montréal, Québec H3A 2Z4, Canada. Tél. 514 382-8888 - Téléc. 514 382-8889	
Préparé J. Hardy ing. Dessiné M. Plante Vérifié J. Hardy ing.	Chargé de projet J. Hardy ing. Echelle 1:2000 Date 99-07-09
Dispositif INFRASTRUCTURE Projet 0,0,4,7,2,4 Lot 1,1,5 Date 1,1,5 No. Dessin TRA,3,4,0,8 Rev.	

G:\000\0004724\CAD\04\ACTIF\RAP-VARIANTE\724RA-20.DWG



VARIANTES GÉOMÉTRIQUES (1999)
BOURBONNIÈRE / Pie-IX
VARIANTE 1

Client
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
DIRECTION TERRITORIALE
DE MONTRÉAL

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



Dessau-Soprin Inc.
 100, Rue de la Montagne, Bureau 210
 Montréal (Québec) Canada H3T 2T7
 Tél. (514) 399-0000 - Téléc. (514) 399-0001

Préparé J. Hardy ing.
 Dessiné P. Michaud
 Vérifié J. Hardy ing.

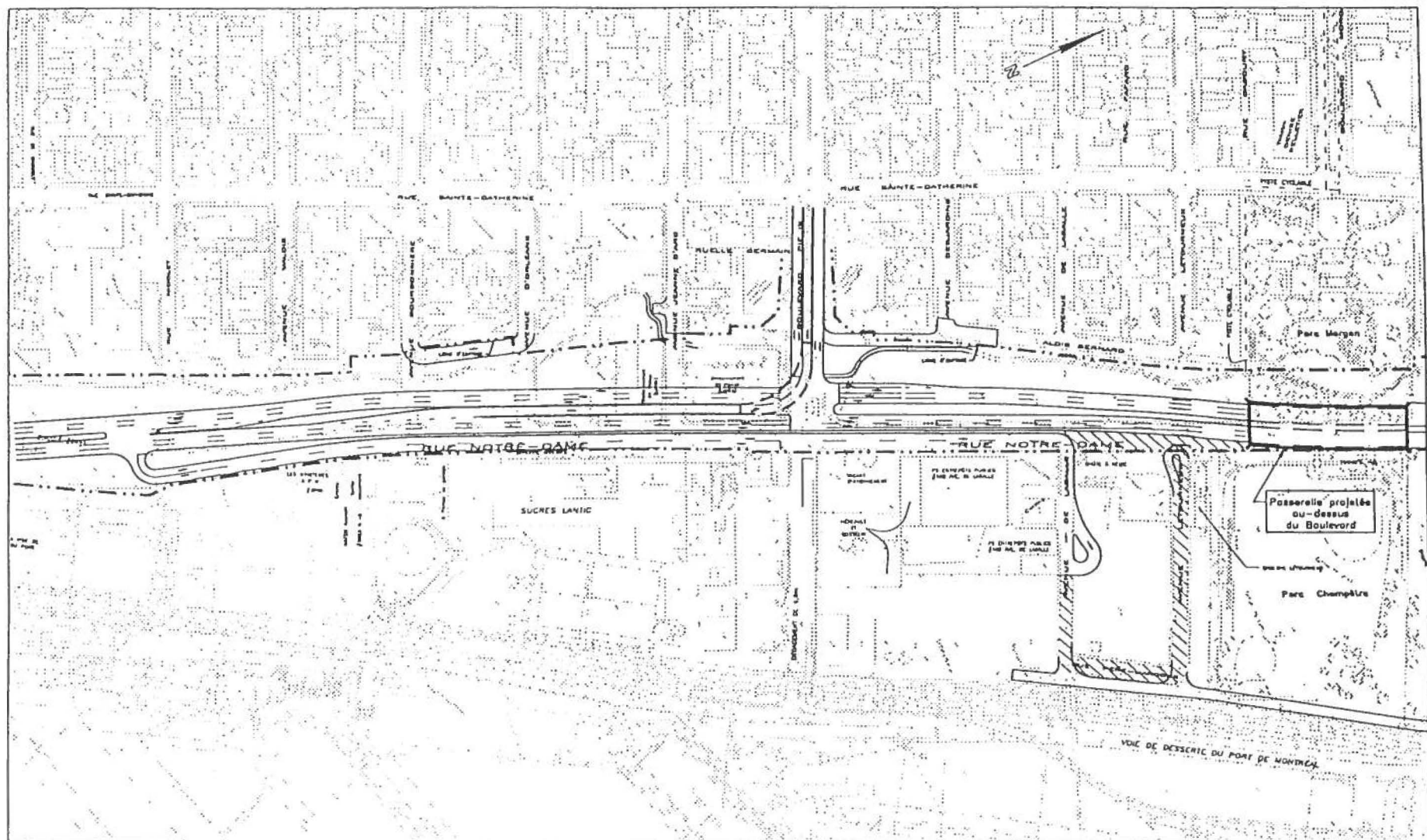
Chargé de projet
 J. Hardy ing.

Discipline
 Infrastructures

Échelle 1:3000

Date 99-07-09

Projet	Lot	Déc.	No. Dessin	Ann.
0,0,4,7,2,4	1,1,5	1,1	RA,0,5	0,B



VARIANTES GÉOMÉTRIQUES (1999)
BOURBONNIÈRE / Pie-IX
VARIANTE 2

Onat
 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
 DIRECTION TERRITORIALE
 DE MONTRÉAL

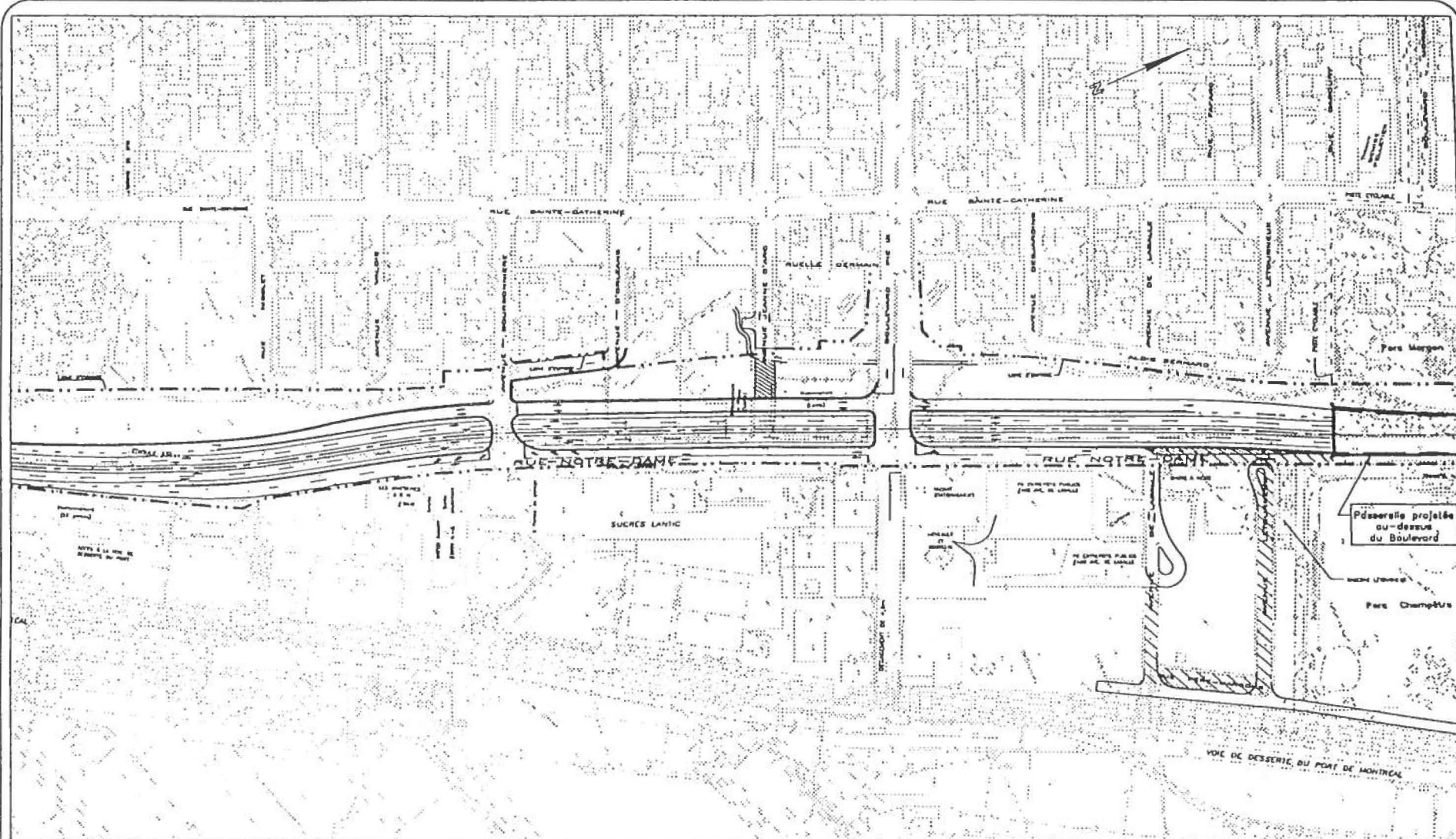
Suppl
 AVANT-PROJET PRÉLIMINAIRE DE LA
 MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME
 ENTRE L'A-25 ET L'A-720



**DESSAU
 SOPRIN**

Dessau-Soprin Inc.
 700, Square Victoria, Bureau 610
 Montréal (Québec) Canada H3T 2T2
 Tél. (514) 366-6666 - Téléc. (514) 366-1134

Préparé J. Hardy Ing.	Chargé de projet J. Hardy Ing.	Description Infrastructure
Dessiné P. Michaud	Échelle 1:4000	Date 99-07-09
Vérifié J. Hardy Ing.	Projet 0,04,7,2,4	Lot 1,1,5
	Dess. 1,1,5	No Dessin 1,1,5
	Air. 0,6	Air. 0,6



VARIANTES GÉOMÉTRIQUES (1999)
BOURBONNIÈRE / Pie-IX
VARIANTE 3

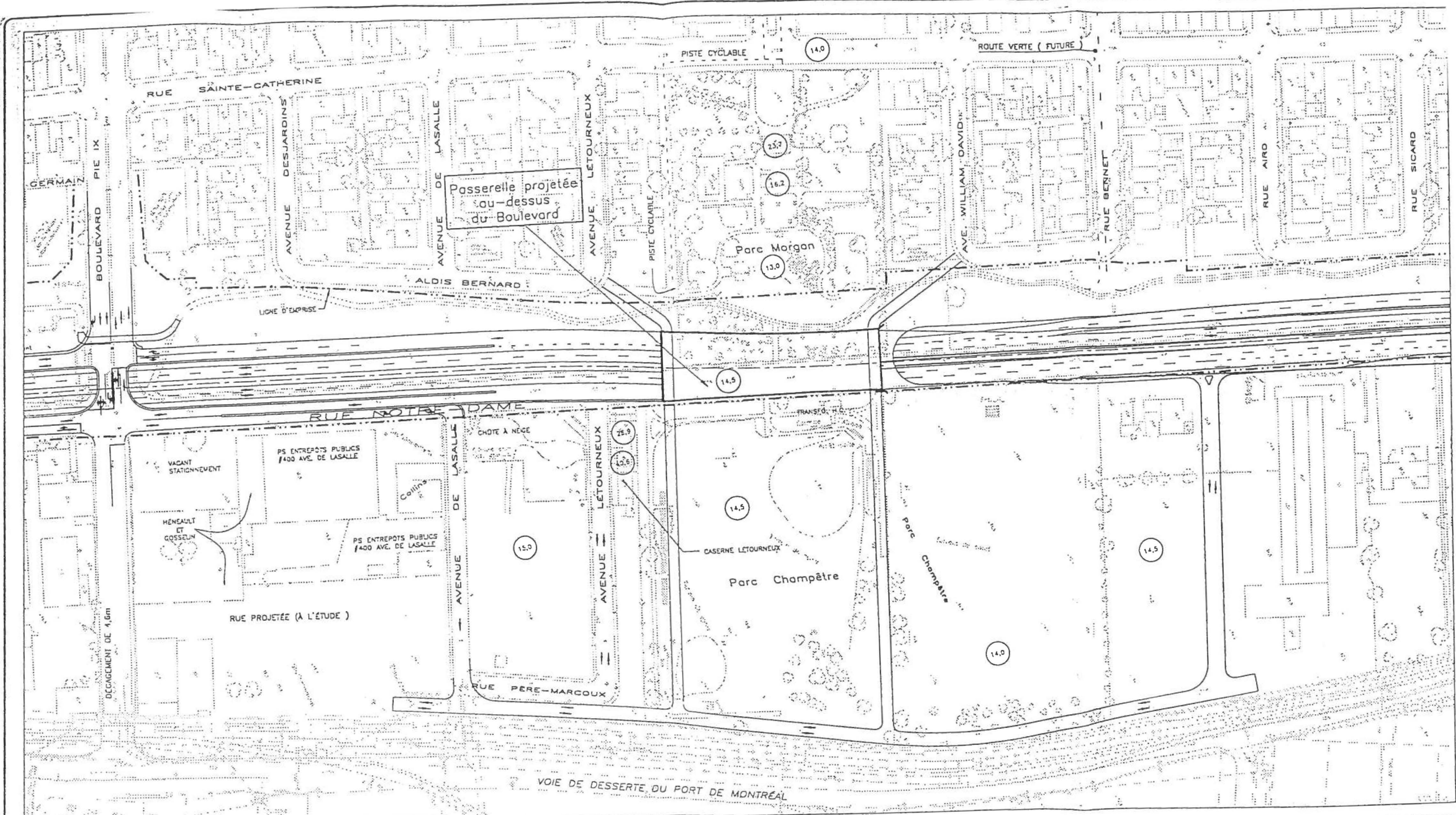
Client
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
 DIRECTION TERRITORIALE
 DE MONTRÉAL

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

DESSAU SOPRIN
 Dessau-Soprin Inc.
 100, Square Victoria, Bureau 210
 Montréal (Québec) Canada, H3T 2T2
 Tél. 514-399-9900 - Tél. 514-399-9901

Préparé J. Hardy ing.	Chargé de projet J. Hardy ing.	Discipline Infrastructure
Dessiné P. Michaud	Échelle 1:4000	Date 99-07-09
Vérifié J. Hardy ing.		

Projet	Lot	Dss.	No Dessin	Rér.
0104724	115	1	RA0708	



VARIANTES GÉOMÉTRIQUES (1999)
RUE SICARD
PLAN DE BASE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
 DIRECTION TERRITORIALE
 DE MONTRÉAL

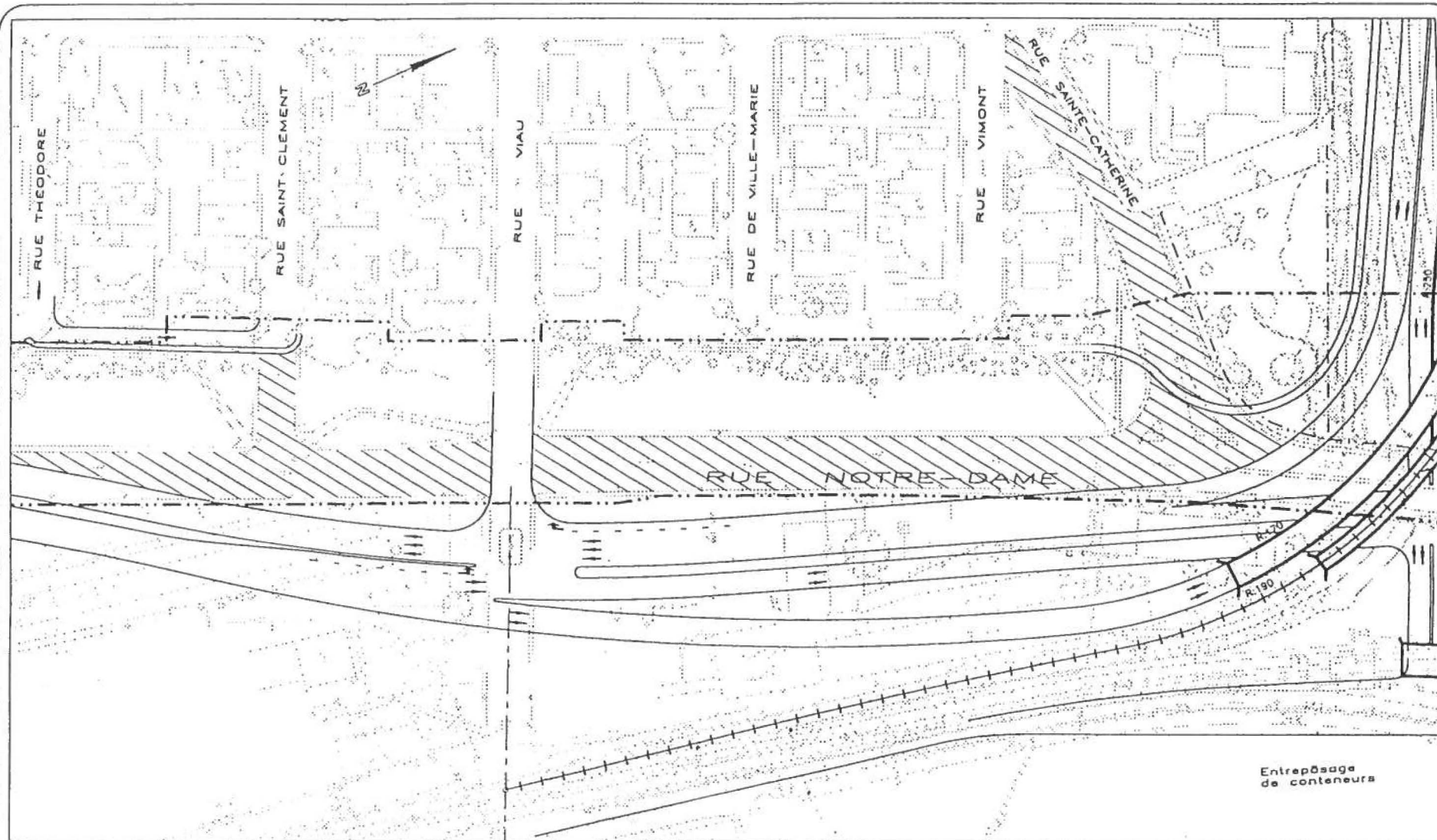
AVANT-PROJET PRÉLIMINAIRE DE LA
 MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME
 ENTRE L'A-25 ET L'A-720

DESSAU SOPRIN

Dessau-Soprin inc.
 1111, Avenue Victoria, Bureau 210
 Montréal (Québec) Canada, H3T 2T7
 Tél. 514 392-1001 - Téléc. 514 392-1002

Projeté J. Hardy ing.	Chargé de projet J. Hardy ing.	Dessiné M. Plante	Échelle 1:2000	Date 99-07-09
Verifié J. Hardy ing.				

Projet 0,0,4,7,2,4
 Lot 1,1,5
 Dnc. 1,1,5
 No Dessin 1,1,5
 Rev. 0,0,4,7,2,4



VARIANTES GÉOMÉTRIQUES (1999)

Axe C.N.

ST-CLÉMENT / VIAU

VARIANTE 1

Client
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
DIRECTION TERRITORIALE
DE MONTRÉAL

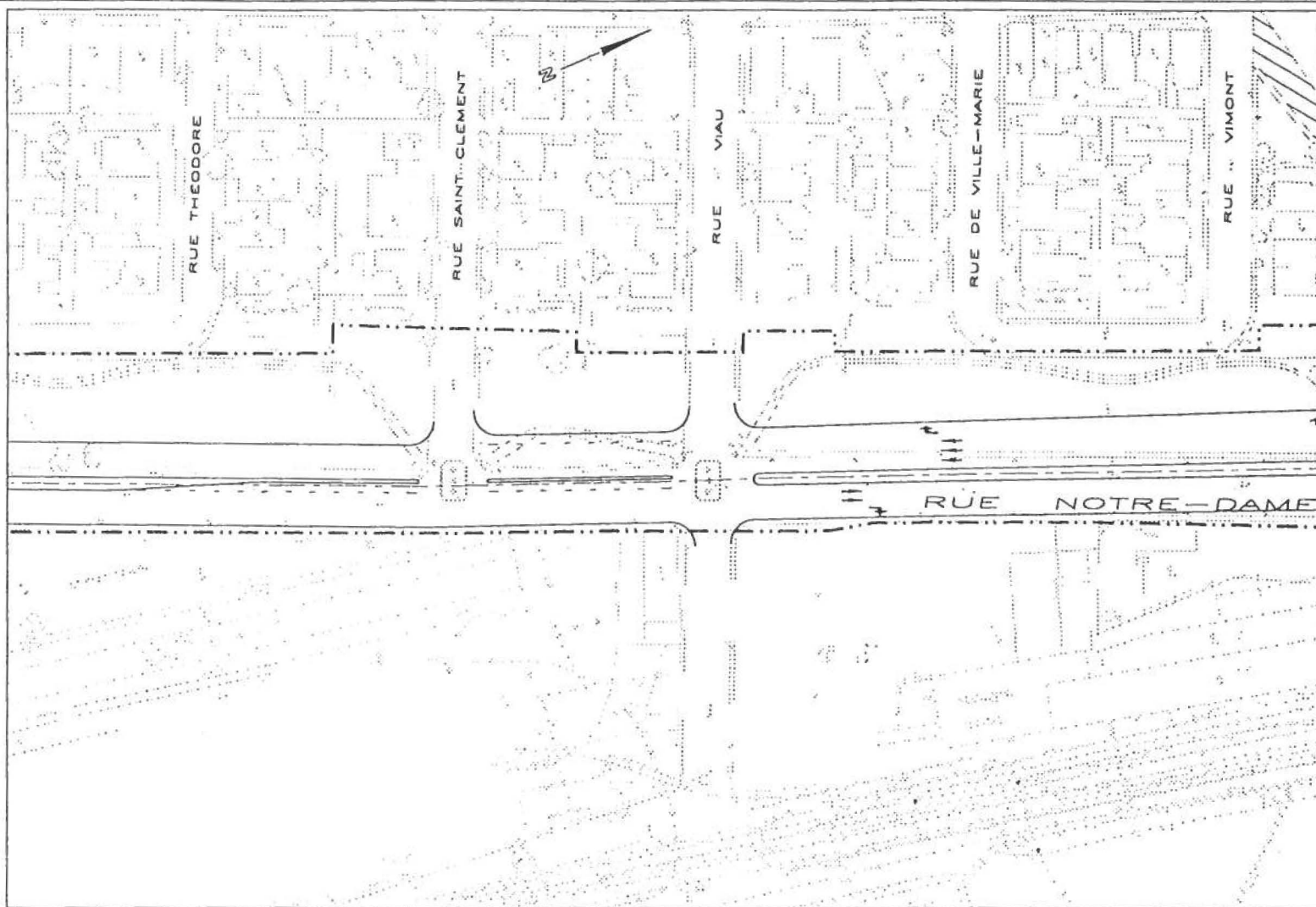
Sujet
AVANT-PROJET PRÉLIMINAIRE DE LA
MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME
ENTRE L'A-25 ET L'A-720



Dessau-Soprin Inc.
700 Avenue Victoria, Bureau 610
Montréal (Québec) Canada H3T 2J7
Tél. (514) 360-0000 - Téléc. (514) 360-0100

Préparé J. Hardy Ing.	Chargé de projet J. Hardy Ing.	Discipline Infrastructure
Dessiné P. Michaud	Échelle 1:2000	Date 99-07-09
Vérifié J. Hardy Ing.		

Projet	Lot	Ques.	No Dessin	Alt.
0,0,4,7,2,4	1,1,5	1	T R A 2,8,0,B	



VARIANTES GÉOMÉTRIQUES (1999)

**Axe DICKSON
ST-CLÉMENT / VIAU
PLAN DE BASE**

Cient
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
DIRECTION TERRITORIALE
DE MONTRÉAL

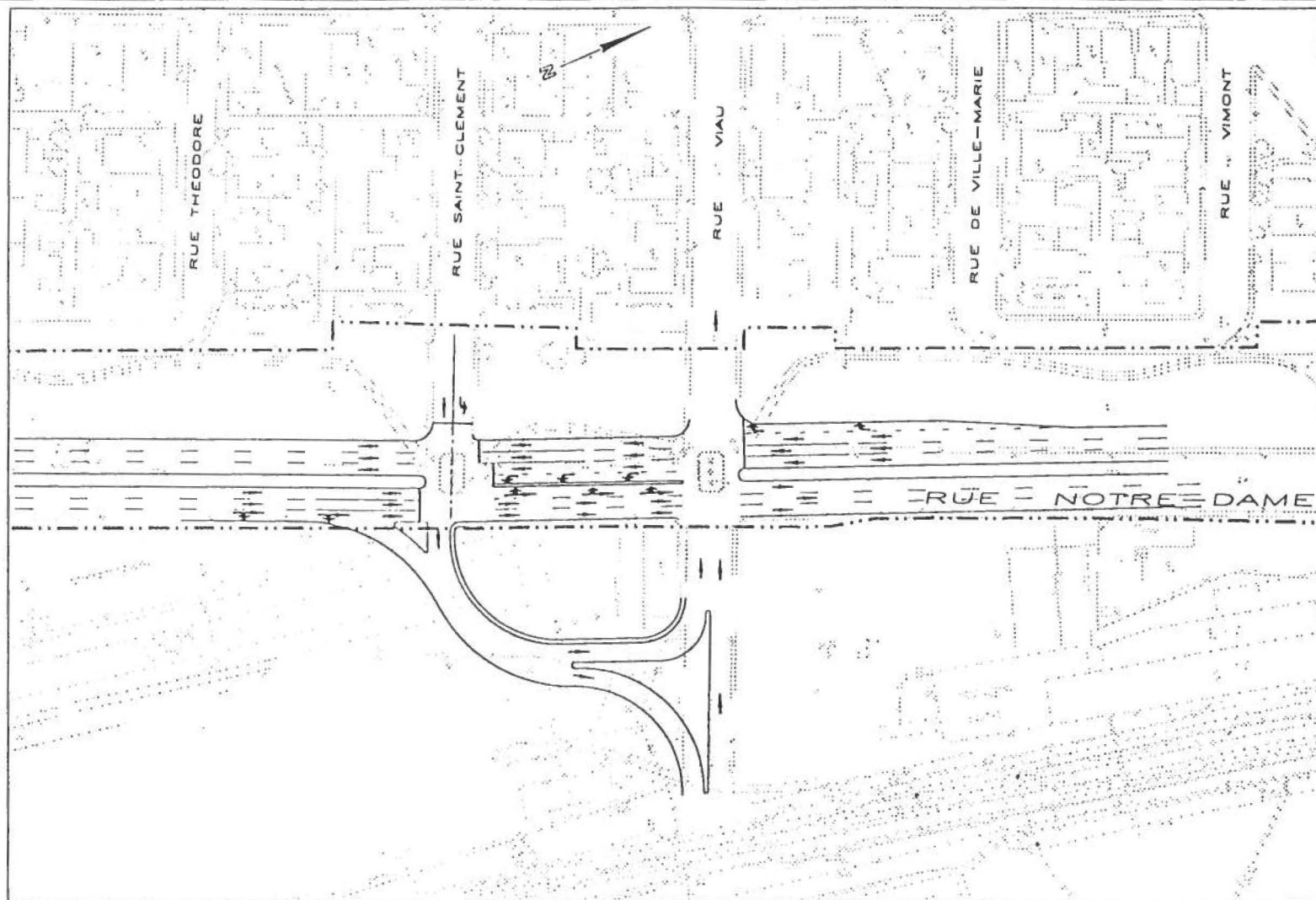
Sujet
AVANT-PROJET PRÉLIMINAIRE DE LA
MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME
ENTRE L'A-25 ET L'A-720



Dessau-Soprin inc.
104, Avenue Victoria, Bureau 518
Montréal (Québec) Canada H2T 2J7
Tél. (514) 344-0800 - Téléc. (514) 344-0838

Préparé J. Hardy ing.	Chargé de projet J. Hardy ing.	Discipline Infrastructures
Dessiné P. Michaud	Échelle 1:2000	Date 99-07-05
Vérifié J. Hardy ing.		

Projet 004724	Lot 115	Dess. 11	No Dessin TRA410A	Rev.
---------------	---------	----------	-------------------	------



VARIANTES GÉOMÉTRIQUES (1999)

**Axe DICKSON
ST-CLÉMENT / VIAU
VARIANTE 1**

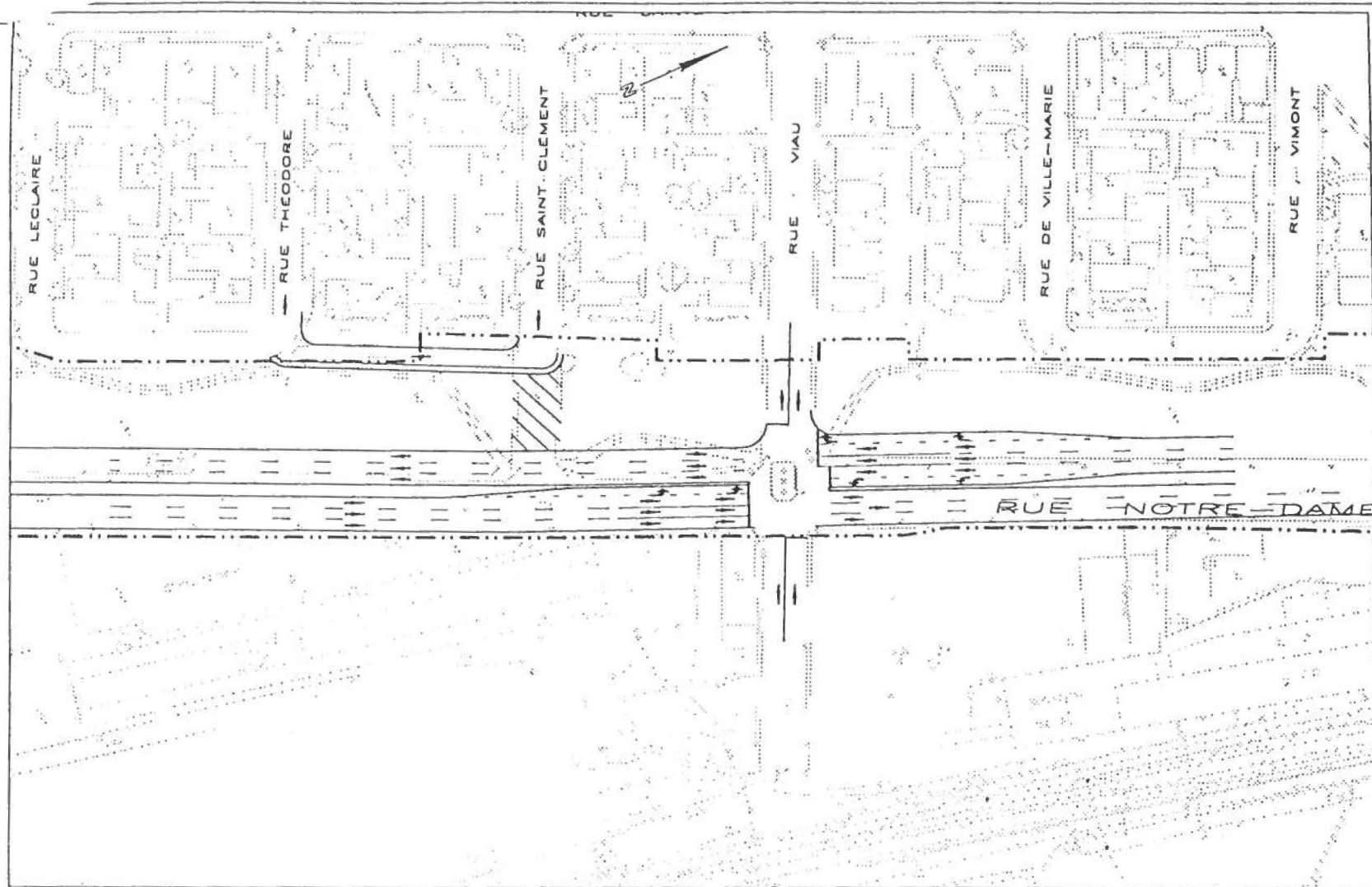
Client
**MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
DIRECTION TERRITORIALE
DE MONTRÉAL**

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



Dessau-Soprin Inc.
100 Avenue Victoria, bureau 310
Montréal (Québec) Canada H3T 2T7
Tél. (514) 393-6666 - Téléc. (514) 393-6667

Préparé J. Hardy ing.	Chargé de projet J. Hardy ing.	Discipline Infrastructure
Dessiné P. Michaud	Échelle 1:2000	Date 99-07-09
Vérifié J. Hardy Ing.		
Projet 0104724	Lvl 115	Déc. 11TRA0908



VARIANTES GÉOMÉTRIQUES (1999)

Axe DICKSON ST-CLÉMENT / VIAU VARIANTE 2

Cient
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
DIRECTION TERRITORIALE
DE MONTRÉAL

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



**DESSAU
SOPRIN**

Dessau-Soprin Inc.
1500, Square Thériault, Bureau 310
Montréal (Québec) Canada, H3T 2 J7
Tél. (514) 384-0000 • Téléc. (514) 384-0001

Préparé J. Hardy ing.
Dessiné P. Michaud
Vérifié J. Hardy ing.

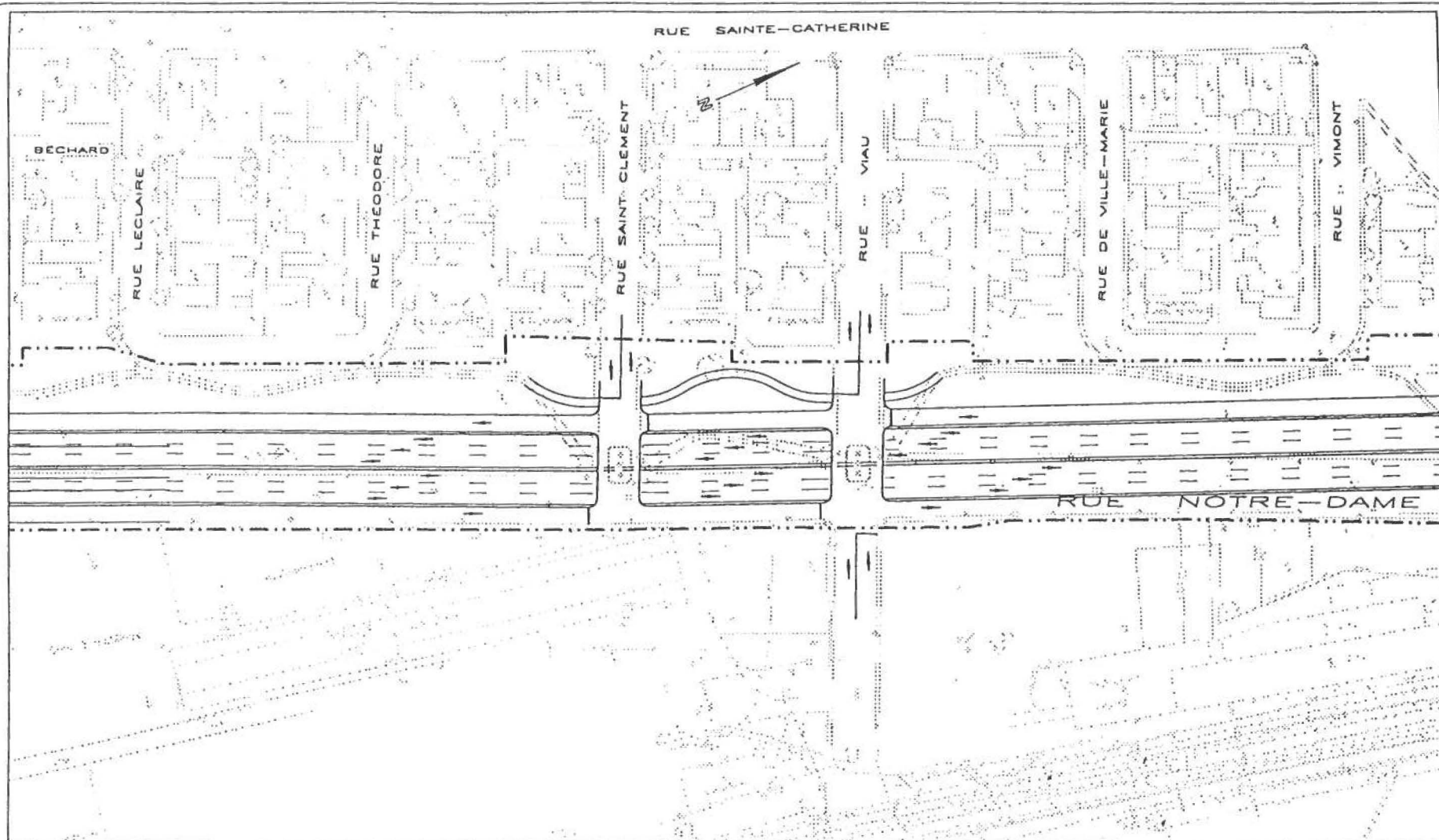
Chargé de projet
J. Hardy ing.

Discipline
Infrastructure

Échelle 1:2000

Date 99-07-09

Projet	Lot	Déc.	No Dessin	Rev.
0,0,4,7,2,4	1,1,5	1,1	R, A, 1,0,0, B	



VARIANTES GÉOMÉTRIQUES (1999)

Axe DICKSON ST-CLÉMENT / VIAU VARIANTE 3

Client
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
DIRECTION TERRITORIALE
DE MONTRÉAL

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



**DESSAU
SOPRIN**

Dessau-Soprin Inc.
790, Square Victoria, Bureau 210
Montréal (Québec) Canada, H3T 2T7
Tél. (514) 384-6666 - Téléc. (514) 384-6668

Préparé J. Hardy Ing.
Dessiné P. Michaud
Vérifié J. Hardy Ing.

Chargé de projet
J. Hardy Ing.
Échelle 1:2000

Description
Infrastructure
Date 99-07-09

Projet	Lot	Doc.	No Dessin	Rév
0,0,4,7,2,4	1,1,5	1,1	R, A, 1,1	0, B