

Extrait authentique du procès-verbal de l'assemblée du comité exécutif

 Ville de Montréal	Assemblée du	22 décembre 1999
	Séance(s) tenue(s) le(s)	22 décembre 1999
	Numéro de la résolution	CE99 03227

Sur recommandation de la directrice du Service des travaux publics et de l'environnement, il est

RÉSOLU :

sur la base des documents d'avant-projet déposés par le ministère des Transports du Québec (ci-après appelé «MTQ») le 15 septembre dernier, de bonifier le projet de raccordement de l'autoroute 720 à l'autoroute 25, en y intégrant les éléments suivants :

1. Orientations générales :

- la Ville appuie l'intention du MTQ de réaménager à court terme la rue Notre-Dame. Il s'agit d'un investissement public majeur dans les quartiers du sud et de l'est de Montréal, dont les impacts seront considérables pour l'avenir. Les secteurs Sainte-Marie et du parc Champêtre sont considérés prioritaires;
- le projet du MTQ devra être conçu de manière à prévoir un raccordement au réseau local adéquat au plan de la circulation et de qualité pour un meilleur cadre urbain;
- la proposition qui sera retenue par le MTQ devrait permettre de développer les abords de la rue Notre-Dame, à des fins résidentielles, sur la majeure partie de son parcours dans les quartiers Sainte-Marie, Hochelaga et Maisonneuve;
- ce projet devra améliorer l'impact environnemental de l'actuelle rue Notre-Dame, notamment en ce qui concerne le bruit de la circulation.

2. Orientations particulières :

a) secteur Sainte-Marie :

- privilégier l'implantation d'une dalle plus longue au-dessus des voies routières qui s'étendrait préférentiellement de l'avenue Papineau jusqu'à la rue Frontenac. La présence d'une plus longue dalle à cet endroit permettrait :
 - de rétablir l'accessibilité entre le quartier, le fleuve, et le parc Bellerive;
 - d'exploiter et de développer le potentiel de mise en valeur de la fenêtre sur le fleuve et des lieux publics existants pour le bénéfice du quartier;
- assurer la mise en valeur des éléments culturels présents dans le secteur, tels que la station de pompage Craig.

CE99 03227/2

b) parc Champêtre :

- allonger vers l'ouest la dalle qui surplombe les voies routières pour une mise en valeur optimale de la caserne Letourneux;
- intégrer au niveau du concept d'aménagement du parc Champêtre le site appartenant à la Ville, localisé entre les avenues Letourneux et de La Salle;
- reconnaître la caserne Letourneux comme un lieu et un pôle d'interprétation du secteur.

c) liens cyclables et piétonniers :

- considérer le raccordement des liens cyclables et piétonniers à l'ouest de la rue Fullum, dans l'emprise du MTQ, vers la rue Notre-Dame et le Vieux-Montréal;
- considérer, dans l'éventualité du déplacement dans le Port de Montréal des voies du CP, à l'est de la rue Bercy, un raccordement de la voie cyclable à la Route verte envisagée dans l'axe nord-sud en prévoyant aux plans de construction du nouveau viaduc traversant les voies ferrées du CP l'espace requis pour l'aménagement d'une voie cyclable;
- préserver le lien cyclable existant vers le centre-ville, via le boulevard René-Lévesque;
- maintenir les accès nord-sud entre le secteur Sainte-Marie et les lieux publics;
- considérer le raccordement des liens cyclables et un passage piétonnier à l'est de l'avenue Haig, via l'emprise et le viaduc du CN pour un raccordement éventuel au réseau cyclable existant de la rue Notre-Dame;
- développer et favoriser un concept de lien cyclable qui préserve au maximum le patrimoine végétal existant;
- demander au MTQ, dans le cadre de ses négociations avec le CN, d'acquérir les terrains de l'emprise ferroviaire (de la cour du CN à l'avenue Bennett) nécessaires au développement par la Ville d'un lien cyclable qui permettrait la mise en valeur du pôle Maisonneuve.

d) parc Dézéry :

- maintenir le caractère local du parc Dézéry et préserver dans son emprise actuelle la rue au sud du parc de façon à conserver la superficie du parc et de ses aires de jeux;
- minimiser les interventions au parc Dézéry au profit des secteurs Sainte-Marie et Champêtre, bien qu'il pourrait être souhaitable d'agrandir le parc Dézéry sur dalle vers le sud.

e) axe de raccordement de la rue Notre-Dame à l'avenue Souigny (axe CN ou axe Dickson), le choix de l'axe devant se faire en fonction des critères suivants :

- protéger du bruit routier les secteurs résidentiels existants et à développer (secteur Viauville);
- faciliter le développement et la mise en valeur des espaces industriels, et favoriser le maintien ou l'expansion des entreprises en place;

.../3

CE99 03227/3

- favoriser la desserte du Port de Montréal et canaliser la circulation des camions sur le nouveau lien;
- permettre des échanges adéquats entre la zone industrielle et le secteur nord;
- maintenir un accès adéquat à la rue Notre-Dame et solutionner les problèmes de circulation du secteur (intersection Dickson/Notre-Dame en particulier);
- assurer une desserte directe avec le secteur nord des installations de la Ville localisées sur la rue Dickson;
- recourir au tunnel dans ce secteur que dans le cas d'une réelle nécessité, sinon réduire la longueur du tunnel afin de réduire les coûts.

S990775006

700.002

NP/jn

.. Signé par Hélène DRAPEAU/MONTREAL le 2000-01-07 09:35:30, en fonction de /MONTREAL.

Hélène DRAPEAU

Assistante-greffière



Service responsable Travaux publics et environnement - Circulation et transport		No dossier S990775006	
Catégorie Orientation		Sous-catégorie Accord de principe / mandat	
District 39 Ste-Marie 40 Hochelaga 41 De Maisonneuve 44 Longue-Pte		Région administrative 04 Mercier / Hochelaga-Maisonneuve 06 Ville-Marie	
Niveau décisionnel Comité exécutif	Cote (R ou SP) R	Inscription au plus tard le 99-12-22	Ficelé le 99-12-17
Projet			
Objet Entériner les orientations encadrant la poursuite de la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (projet Ville-Marie ou modernisation de la rue Notre-Dame)			

À l'étape actuelle, la Ville n'a pas à se prononcer sur la forme exacte de l'infrastructure projetée, mais à établir les orientations d'aménagement auxquelles devra répondre le projet du MTQ. Le MTQ devra examiner des options d'aménagement reflétant les préoccupations du milieu dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement.

Sur la base des documents d'avant-projet déposés par le MTQ le 15 septembre dernier, il est recommandé de bonifier le projet en intégrant les éléments suivants:

Orientations générales

- La Ville de Montréal appuie l'intention du ministère des Transports du Québec (MTQ) de réaménager à court terme la rue Notre-Dame. Il s'agit d'un investissement public majeur dans les quartiers du sud et de l'est de Montréal, dont les impacts seront considérables pour l'avenir. Les secteurs Ste-Marie et du parc Champêtre sont considérés prioritaires.
- Le projet du MTQ devra être conçu de manière à prévoir un raccordement au réseau local adéquat au plan de la circulation et de qualité pour un meilleur cadre urbain.
- La proposition qui sera retenue par le MTQ devrait permettre de développer les abords de la rue Notre-Dame à des fins résidentielles sur la majeure partie de son parcours dans les quartiers Ste-Marie, Hochelaga et Maisonneuve.
- Le projet du MTQ devra améliorer l'impact environnemental de l'actuelle rue Notre-Dame, notamment en ce qui concerne le bruit de la circulation.

Orientations particulières

Secteur Ste-Marie

- Privilégier l'implantation d'une dalle plus longue au-dessus des voies routières qui s'étendrait préférentiellement de l'avenue Papineau jusqu'à la rue Frontenac. La présence d'une plus longue dalle à cet endroit permettrait de:
 - rétablir l'accessibilité entre le quartier, le fleuve, et le parc Bellerive;
 - exploiter et développer le potentiel de mise en valeur de la fenêtre sur le fleuve et des lieux publics existants pour le bénéfice du quartier.
- Assurer la mise en valeur des éléments culturels présents dans le secteur, tels que la station de pompage Craig.

Le parc Champêtre

- Allonger vers l'ouest la dalle qui surplombe les voies routières pour une mise en valeur optimale de la caserne Letourneux.
- Intégrer au niveau du concept d'aménagement du parc Champêtre le site propriété de la Ville, localisé entre les avenues Letourneux et de La Salle.
- Reconnaître la caserne Letourneux comme un lieu et un pôle d'interprétation du secteur.

Liens cyclables et piétonniers

- Considérer le raccordement des liens cyclables et piétonniers à l'ouest de la rue Fullum dans l'emprise du MTQ vers la rue Notre-Dame et le Vieux-Montréal.
- Dans l'éventualité du déplacement dans le Port de Montréal des voies du CP, à l'est de la rue Bercy, considérer un raccordement de la voie cyclable à la Route verte envisagée dans l'axe nord-sud en prévoyant aux plans de construction du nouveau viaduc traversant les voies ferrées du CP l'espace requis pour l'aménagement d'une voie cyclable.
- Préserver le lien cyclable existant vers le centre-ville via le boulevard René-Lévesque.
- Maintenir les accès nord-sud entre le secteur Ste-Marie et les lieux publics.
- Considérer le raccordement des liens cyclables et un passage piétonnier à l'est de l'avenue Haig via l'emprise et le viaduc du CN pour un raccordement éventuel au réseau cyclable existant de la rue Notre-Dame.
- Développer et favoriser un concept de lien cyclable qui préserve au maximum le patrimoine végétal existant.
- Demander au MTQ, dans le cadre de ses négociations avec le CN, d'acquérir les terrains de l'emprise ferroviaire (de la cour du CN à l'avenue Bennett) nécessaires au développement par la Ville d'un lien cyclable qui permettrait la mise en valeur du pôle Maisonneuve.

Parc Dézéry

- Maintenir le caractère local du parc Dézéry et préserver dans son emprise actuelle la rue au sud du parc de façon à conserver la superficie du parc et de ses aires de jeux.
- Bien qu'il pourrait être souhaitable d'agrandir le parc Dézéry sur dalle vers le sud, minimiser les interventions au parc Dézéry au profit des secteurs Ste-Marie et Champêtre.

Axe de raccordement de la rue Notre-Dame à l'avenue Souigny (axe CN ou axe Dickson)

Ce choix de l'axe de raccordement se fera en fonction des critères suivants:

- Protéger du bruit routier les secteurs résidentiels existants et à développer (secteur Viauville);
- Faciliter le développement et la mise en valeur des espaces industriels, et favoriser le maintien ou l'expansion des entreprises en place.
- Favoriser la desserte du Port de Montréal et canaliser la circulation des camions sur le nouveau lien.
- Permettre des échanges adéquats entre la zone industrielle et le secteur nord.
- Maintenir un accès adéquat à la rue Notre-Dame et solutionner les problèmes de circulation du secteur (intersection Dickson/Notre-Dame en particulier).
- Assurer une desserte directe avec le secteur nord des installations de la Ville localisées sur la rue Dickson;

- Recourir au tunnel dans ce secteur que dans le cas d'une réelle nécessité, sinon réduire la longueur du tunnel afin de réduire les coûts.

- - Signé par Johanne FALCON/MONTREAL le 99-12-17 11:49:47, en fonction de /MONTREAL.

Signataire:

Johanne FALCON

Directrice
Travaux publics et environnement

Numéro de dossier :S990775006



Service responsable Travaux publics et environnement - Circulation et transport		Numéro de dossier S990775006	
Catégorie Orientation		Sous-catégorie Accord de principe / mandat	
District 39 Ste-Marie 40 Hochelaga 41 De Maisonneuve 44 Longue-Pte		Région administrative 04 Mercier / Hochelaga-Maisonneuve 06 Ville-Marie	
Niveau décisionnel Comité exécutif	Cote (R ou SP) R	Inscription au plus tard le 99-12-22	Ficelé le 99-12-17
Projet			
Objet Entériner les orientations encadrant la poursuite de la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (projet Ville-Marie ou modernisation de la rue Notre-Dame)			

Contexte

Le MTQ a amorcé à l'automne 1998 la préparation de l'avant-projet routier et l'étude d'impact sur l'environnement du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25. Après des demandes répétées, la Ville de Montréal a été intégrée formellement à la démarche en avril 1999. À cette date, le projet avait déjà été porté à l'attention du milieu.

Les échéanciers de travail du MTQ sont très serrés et accusent certains retards. Présentement, le MTQ est à l'étape de consultation. Une série de documents d'avant-projet ont été déposés à la Ville de Montréal le 15 septembre dernier pour commentaires. Des commentaires sont parallèlement sollicités auprès d'intervenants du milieu par le MTQ. Suite à cette consultation, le contenu de l'étude d'impact environnementale sera finalisé et déposé pour approbation au ministre des Transports. Il lui reviendra alors de déposer l'étude au ministre de l'Environnement. À partir de ce moment le dossier suit la procédure dictée par la loi sur la qualité de l'environnement qui pourrait impliquer la tenue d'audiences publiques menées par le BAPE. Il reviendra ensuite au ministre de l'Environnement de soumettre le projet au Conseil du Trésor pour décision du gouvernement.

À la présente étape de travail, la Ville n'a pas à se prononcer sur la forme exacte de l'infrastructure projetée, mais bien d'établir les orientations d'aménagement auxquelles devra répondre le projet.

Un report d'échéancier de réalisation du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 pourrait être défavorable pour Montréal, si l'on considère de plus que le réaménagement de l'autoroute Métropolitaine s'en trouverait également reporté faute d'itinéraire alternatif durant les travaux de construction.

Décision(s) antérieure(s)

À sa séance du 19 mai 1999, le comité exécutif a mandaté le Service des travaux publics et de l'environnement (CE9901108), en collaboration avec les services municipaux concernés par le projet pour: 1) poursuivre la définition du projet avec le MTQ; 2) évaluer les impacts du projet sur les différentes préoccupations municipales; 3) s'assurer que le MTQ associera la Ville, à titre de partenaire privilégié, dans la démarche du projet et assumera l'ensemble des coûts de réalisation du projet, y compris les coûts associés aux mesures d'insertion; 4) soumettre le projet retenu pour approbation.

Le 27 octobre dernier, un état d'avancement du projet a été présenté au comité exécutif qui a demandé de poursuivre avec le MTQ la définition du projet suivant le concept avancé. Certains aspects de bonification ont été demandés et sont intégrés au présent rapport. Ces aspects consistent à: 1) maximiser le développement aux abords du pont Jacques-Cartier (secteur Ste-Marie); 2) considérer un raccordement cyclable et piétonnier vers le Vieux-Port; 3) recouvrir l'autoroute devant le parc Dézéry; 4) agrandir le parc Champêtre vers l'ouest.

Description

Le projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 soumis à l'heure actuelle par le MTQ, de la rue Amherst jusqu'à A-25, revêt plusieurs formes qui s'apparentent davantage à des voies rapides avec des accès limités pour la desserte locale. Le MTQ devra examiner des options d'aménagement reflétant les préoccupations du milieu dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement.

Justification

Le projet répond à l'objectif du MTQ de compléter les liens routiers du réseau supérieur manquants et ce, pour une plus grande efficacité du réseau de transport dans la région de Montréal. La réalisation du projet permettra de promouvoir le développement économique des secteurs Est de Montréal. La canalisation de la circulation de transit et du camionnage sur le nouveau lien rapide apportera une amélioration notable de l'environnement et de la sécurité des rues de Montréal à proximité. En effet, l'option valorisée par le MTQ est capable de supporter des volumes de circulation importants et est apte à absorber la circulation de transit présente sur les rues locales telles, Ste-Catherine, Hochelaga, Sherbrooke.

Dans sa forme finale, le projet devrait permettre de développer les abords à des fins résidentielles sur la majeure partie de son parcours dans les quartiers Ste-Marie, Hochelaga et Maisonneuve. La trame des lieux publics serait reconstituée. Le réseau de surface serait conçu de manière à améliorer la continuité, la convivialité et la qualité des grands boulevards que sont les rues Notre-Dame, René-Lévesque, Viger et Notre-Dame. Le développement de toute option par le MTQ implique une analyse de sa faisabilité et de sa performance technique, environnementale et économique.

Le projet offre une belle opportunité d'intégrer une desserte régionale de transport collectif qui sera développée plus tard en collaboration avec l'Agence métropolitaine de transport.

Le Port de Montréal se dit favorable à la réalisation du projet proposé par le MTQ et valorise une réalisation du projet dans l'axe du CN qui amènerait plus directement les camions vers les voies rapides. Aux dires des responsables du Port de Montréal, une réalisation du projet en tunnel risquerait d'amplifier le problème de circulation des camions. De plus, la réalisation du projet en tunnel compromettrait le projet de déplacement dans le Port de Montréal des voies ferrées du CP à l'est de la rue Bercy à cause des profils qui sont difficilement compatibles. La participation du Port de Montréal à la définition des enjeux de développement est essentielle, notamment pour son expansion et la relocalisation possible de ses cours de triage.

Aspect(s) financier(s)

Le coût du projet annoncé jusqu'ici par le MTQ est de 150 M\$. Cependant, les plus récentes indications sont à l'effet que le coût du projet pourrait augmenter substantiellement. En effet, le coût des travaux pourrait atteindre environ 230 M\$. Le MTQ évalue qu'environ 18% du coût serait imputé à des travaux non-routiers qui visent l'insertion du projet au milieu. Au coût des travaux doivent s'ajouter les coûts d'acquisition qui restent à préciser. Il y a donc lieu de penser que le projet pourrait atteindre 250 M\$. Ces renseignements restent à valider et à être confirmés par le MTQ, ce qui devrait être fait dans les prochaines semaines. Les discussions avancées jusqu'ici sont à l'effet que le MTQ assume l'ensemble des coûts de réalisation du projet, y compris les coûts d'insertion de l'infrastructure au milieu, tel qu'annoncé par le MTQ.

La réalisation du projet peut comporter des dépenses complémentaires pour la Ville, dont l'entretien des abords et des nouvelles installations créées par le projet (parc linéaire, pistes polyvalentes, parc Viau recouvrement de larges dalles liant les parcs Champêtre et Morgan et aux abords du pont Jacques-Cartier etc).

Impact(s) majeur(s)

Le MTQ a soumis en septembre dernier une série de documents d'avant-projet pour commentaires. La préparation des commentaires relatifs aux documents déposés par le MTQ est issue d'un exercice de concertation entre les différents services concernés. En conformité aux directives précisées à la séance du comité exécutif du 27 octobre dernier, ces commentaires couvrent les 4 aspects précités. Des commentaires seront également livrés quant au choix de l'axe de raccordement de la rue Notre-Dame à l'avenue Souigny (CN ou Dickson).

Orientations générales

- La Ville de Montréal appuie l'intention du ministère des Transports du Québec (MTQ) de réaménager à court terme la rue Notre-Dame. Il s'agit d'un investissement public majeur dans les quartiers du sud et de l'est de Montréal, dont les impacts seront considérables pour l'avenir. Les secteurs Ste-Marie et du parc Champêtre sont considérés prioritaires.
- Le projet du MTQ devra être conçu de manière à prévoir un raccordement au réseau local adéquat au plan de la circulation et de qualité pour un meilleur cadre urbain.
- La proposition qui sera retenue par le MTQ devrait permettre de développer les abords de la rue Notre-Dame à des fins résidentielles sur la majeure partie de son parcours dans les quartiers Ste-Marie, Hochelaga et Maisonneuve.
- Le projet du MTQ devra améliorer l'impact environnemental de l'actuelle rue Notre-Dame, notamment en ce qui concerne le bruit de la circulation.

Secteur Ste-Marie

- Privilégier l'implantation d'une dalle plus longue au-dessus des voies routières qui s'étendrait préférentiellement de l'avenue Papineau jusqu'à la rue Frontenac. La présence d'une longue dalle à cet endroit permettrait de:
 - rétablir l'accessibilité entre le quartier, le fleuve, et le parc Bellerive;
 - exploiter et développer le potentiel de mise en valeur de la fenêtre sur le fleuve et des lieux publics existants pour le bénéfice du quartier (le parc Bellerive, la chute à neige Fullum, les abords du pont Jacques-Cartier);
 - assurer la mise en valeur des éléments culturels présents dans le secteur, tels le site des Patriotes (le futur musée de la SAQ) et la station de pompage Craig;
 - optimiser les cheminements routiers locaux;
 - mettre en valeur la partie est du Port de Montréal;
 - favoriser le développement du secteur.
- Privilégier l'option déposée en septembre par le MTQ comme base de travail (plutôt que l'option déposée le 16 novembre par le MTQ et illustrée en annexe (voir pièces jointes)).

Le parc Champêtre

- Allonger vers l'ouest la dalle qui surplombe les voies routières pour une mise en valeur optimale de la caserne Letourneux.
- Intégrer au niveau du concept d'aménagement du parc Champêtre le site propriété de la Ville, localisé entre les avenues Letourneux et de La Salle (favoriser un aménagement intégré impliquant le site de la chute à neige La Salle qui profiterait autant à la clientèle du parc Champêtre qu'aux usagers probables de la caserne Letourneux (théâtre sans fil (TSF) et la compagnie de danse O Vertigo).
- Reconnaître la caserne Letourneux comme un lieu et un pôle d'interprétation du secteur.

Liens cyclables et piétonniers

Raccordement au réseau vers l'ouest

- Considérer le raccordement des liens cyclables et piétonniers à l'ouest de la rue Fullum dans l'emprise du MTQ vers la rue Notre-Dame et le Vieux-Montréal. S'il y a lieu, favoriser le passage des liens cyclables nord-sud à l'ouest du parc Bellerive et intégrer la problématique du passage des voies ferrées.
- Dans l'éventualité du déplacement dans le Port de Montréal des voies du CP, à l'est de la rue Bercy, considérer un raccordement de la voie cyclable à la Route verte envisagée dans l'axe nord-sud en prévoyant aux plans de construction du nouveau viaduc traversant les voies ferrées du CP, l'espace requis pour l'aménagement d'une voie cyclable.
- Préserver le lien cyclable existant vers le centre-ville via le boulevard René-Lévesque.
- Maintenir les accès nord-sud entre le secteur Ste-Marie et les lieux publics.

Raccordement au réseau vers l'est

- Considérer le raccordement des liens cyclables et un passage piétonnier à l'est de l'avenue Haig via l'emprise et le viaduc du CN pour un raccordement éventuel au réseau cyclable existant de la rue Notre-Dame (une telle intervention répond partiellement à la problématique de la traverse de piétons et cyclistes à l'intersection Tellier/Curatteau suite à l'implantation du mur antibruit).

Parc linéaire

- Développer et favoriser un concept de lien cyclable qui préserve au maximum le patrimoine végétal existant.

Desserte du pôle d'attraction Maisonneuve

- Demander au MTQ, dans le cadre de ses négociations avec le CN, d'acquérir les terrains de l'emprise ferroviaire (de la cour du CN à l'avenue Bennett) nécessaires au développement par la Ville d'un lien cyclable qui permettrait la mise en valeur du pôle Maisonneuve.

Parc Dézéry

- Maintenir le caractère local du parc Dézéry et préserver dans son emprise actuelle la rue au sud du parc de façon à conserver la superficie du parc et de ses aires de jeux.
- Bien qu'il pourrait être souhaitable d'agrandir le parc Dézéry sur dalle vers le sud, minimiser les interventions au parc Dézéry au profit des secteurs Ste-Marie et Champêtre.

Axe de raccordement de la rue Notre-Dame à l'avenue Souigny (axe CN ou axe Dickson)

Le choix de l'axe de raccordement privilégié se fera en fonction des critères suivants:

- Protéger du bruit routier les secteurs résidentiels existants et à développer (secteur Viauville).
- Faciliter le développement et la mise en valeur des espaces industriels, et favoriser le maintien ou l'expansion des entreprises en place.
- Favoriser la desserte du Port de Montréal et canaliser la circulation des camions sur le nouveau lien.
- Permettre des échanges adéquats entre la zone industrielle et le secteur nord.
- Maintenir un accès adéquat à la rue Notre-Dame et solutionner les problèmes de circulation du secteur (intersection Dickson/Notre-Dame, en particulier).
- Assurer une desserte directe avec le secteur nord des installations de la Ville localisées sur la rue Dickson (l'aménagement du futur éco-centre Longue-Pointe devra être pris en compte).

- Recourir au tunnel dans ce secteur que dans le cas d'une réelle nécessité, sinon réduire la longueur du tunnel afin de réduire les coûts.

Nous comptons recevoir prochainement des compléments d'information demandés au MTQ qui nous permettront de poursuivre la démarche vers une bonification du projet tels la suite de l'étude d'impact, la ventilation des coûts de projet, les nouvelles simulations EMME/2 et SIDRA qui intègrent le prolongement de l'avenue Souigny mis en opération en décembre dernier, les études sur le bruit et la qualité de l'air, la desserte par transport collectif etc. Des études de circulation complémentaires seront demandées pour compléter les analyses et s'assurer que le projet réponde aux besoins.

Opération(s) de communication

À cette date, aucune opération de communication n'est prévue à la Ville de Montréal. Précisons cependant, que le MTQ conduit depuis plusieurs mois une opération de communication auprès des différents intervenants du milieu. Actuellement, le MTQ mène avec des groupes du milieu un exercice de consultation de la population. L'exercice s'est déroulé dans les quartiers Hochelaga-Maisonneuve, Centre-Sud et Mercier du 30 novembre au 10 décembre 1999.

Calendrier et étape(s) subséquente(s)

Une fois les commentaires du milieu et de la Ville de Montréal remis au MTQ, les plans d'avant-projet devraient être modifiés d'ici la fin d'année. Sur la base de ces corrections, l'étude d'impact sera révisée et finalisée. On parle d'un dépôt de l'étude d'impact finale au ministre des Transports pour la mi-février 2000.

Échéancier de réalisation du projet

Début: Fin:

Conformité aux politiques, aux règlements et aux encadrements administratifs

Le projet est contenu au Plan d'urbanisme. La stratégie d'aménagement privilégiée dans le Plan directeur de l'arrondissement Mercier/Hochelaga-Maisonneuve est un boulevard urbain entre les rues Frontenac et Vimont et un tronçon autoroutier entre la rue Vimont et l'A-25.

Intervenant	Sens de l'intervention
Immeubles (Daniel SENÉCAL)	Avis favorable
Parcs jardins et espaces verts (Denyse DESROSIERS)	Avis favorable
Culture (Pierre BOUCHER)	Avis favorable
Travaux publics et environnement (Gilles LALONDE)	Avis favorable
Relations avec les citoyens (Josée PLESSIS-BÉLAIR)	Avis favorable
Développement économique et urbain (Stéphane BRICE)	Avis favorable
Habitation (Pierre FONTAINE_Hab)	Avis favorable
Prévention des incendies (Michel CHAMPAGNE)	Avis favorable
Développement économique et urbain (Fabien COURNOYER)	Avis favorable
Autre intervenant	Sens de l'intervention

Responsable du dossier Francine LEDUC Conseillère en aménagement Tél. : 872-8394 Télécop. : 872-1727 Responsable de l'unité administrative Jean Bertrand, Chef de section Section du transport, des requêtes et des permis	Endossé par: André-P HÉBERT Assistant-directeur Tél. : 872-3130 Télécop. : 872-4494 Date d'endossement : 99-12-17
--	---

Numéro de dossier : S990775006



Ville de Montréal
Processus Décisionnel

Intervention du service - Immeubles

Service responsable

Travaux publics et environnement -
Circulation et transport

No dossier

S990775006

Objet

Entériner les orientations encadrant la poursuite de la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (projet Ville-Marie ou modernisation de la rue Notre-Dame)

Sens de l'intervention

Avis favorable

• Commentaires

Trois bâtiments sous la responsabilité du Service des immeubles seront potentiellement touchés par l'aménagement du projet de raccordement du MTQ, soit :

Station de pompage Craig : Le projet du MTQ rend totalement inaccessible ce bâtiment. Il faut donc le démolir ou le relocaliser. Compte tenu de sa valeur patrimoniale et architecturale, nous recommandons que cette dernière solution soit retenue à l'intérieur du projet du MTQ.

Caserne Létourneau : Le projet du MTQ permettra d'intégrer le parc Champêtre donnant ainsi l'occasion de mettre en valeur ce bâtiment patrimonial pour possiblement répondre à une nouvelle vocation culturelle et soutenir les activités du parc.

Cour de services Dickson : Dans le cas des présentes installations, il est important de noter que l'impact du projet du MTQ varie en fonction de l'axe choisit pour rejoindre le lien Souigny. De façon générale, indépendamment du scénario privilégié, il est important pour les occupants de pouvoir en quittant cette cour, se diriger vers le nord. Cette cour étant située à l'extrémité sud de la région, implique pour la majorité des usagers qu'ils doivent se diriger vers le nord à la sortie de la cour afin de rejoindre les quartiers à desservir. Un détour vers le sud impliquerait pour les équipes de la Ville une pertes de temps importantes.

De plus, dans l'alternative suivant l'axe Dickson, si le MTQ venait à utiliser la pleine largeur de l'emprise expropriée le long de Dickson, ceci impliquerait pour la Ville d'important changement dans l'aménagement de la cour. Le poste d'essence devrait être relocalisé, l'accès au bâtiment principal devra être réaménagé et la distribution électrique souterraine entre les bâtiments de la cour devra être partiellement refaite.

Numéro de certificat (ou note)**Responsable de l'intervention**

Daniel SENÉCAL
Chef de division
Tél. : 872-3890
Date: 99-12-15

Endossé par:

Daniel SENÉCAL
Chef de division
Tél. : 872-3890
Date d'endossement: 99-12-13

Numéro de dossier : S990775006



Ville de Montréal
Processus Décisionnel

Intervention du service - Parcs jardins et espaces verts

Service responsable

Travaux publics et environnement -
Circulation et transport

No dossier

S990775006

Objet

Entériner les orientations encadrant la poursuite de la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (projet Ville-Marie ou modernisation de la rue Notre-Dame)

Sens de l'intervention

Avis favorable

• Commentaires

En lien avec la recommandation du Service des travaux publics et de l'environnement, le Service des parcs, jardins et espaces verts considère que des efforts d'aménagement plus importants doivent être consentis par le ministère des Transports du Québec dans le secteur Ste-Marie compte tenu de son caractère historique, du potentiel de mise en valeur de la fenêtre sur le fleuve et des lieux publics existants (parc Bellerive, chute à neige Fullum, monument aux Patriotes, abords du pont Jacques-Cartier) et de sa localisation comme porte d'entrée au centre-ville.

L'aménagement d'une dalle au-dessus de l'autoroute dans le secteur Morgan/Champêtre doit non seulement permettre de réunir adéquatement les deux parcs en considérant leur fonction respective, mais également assurer la mise en valeur de la caserne Létourneux. Son utilisation comme lieu d'interprétation, pourrait aussi être considérée par le ministère des Transports du Québec, notamment par l'aménagement de la tour du bâtiment comme point d'observation du fleuve et des activités portuaires.

Par ailleurs, à l'égard du parc Dézéry, le Service des parcs, jardins et espaces verts est en désaccord avec la proposition du ministère des Transports du Québec qui prévoit l'amputation de la partie sud du parc actuel et la disparition des aires de jeux pour enfant. Nous considérons que le parc Dézéry doit conserver son caractère local et être simplement protégé des nuisances associées à l'autoroute. L'ajout d'une dalle vers les installations du port situé au sud de la future voie rapide pourrait s'avérer intéressant, mais cette intervention nous apparaît moins prioritaire (par rapport aux secteurs Ste-Marie et Morgan / Champêtre) dans le contexte budgétaire du projet.

Numéro de certificat (ou note)**Responsable de l'intervention**

Denyse DESROSIERS
pour Stéphane Ricci, conseiller en
aménagement
Tél. : 872-0738
Date: 99-12-06

Endossé par:

Louise LESIEUR
pour Normand Proulx, chef de division
Tél. :872-8692
Date d'endossement: 99-12-06

Numéro de dossier :S990775006



Ville de Montréal
Processus Décisionnel
Intervention du service - Culture

Service responsable

Travaux publics et environnement -
Circulation et transport

No dossier

S990775006

Objet

Entériner les orientations encadrant la poursuite de la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (projet Ville-Marie ou modernisation de la rue Notre-Dame)

Sens de l'intervention

Avis favorable

• Commentaires

Le Service de la culture recommande que la **nature précise des travaux non-routiers** visant l'insertion du projet dans le milieu urbain, pris en charge par le MTQ, soient énumérés de façon à faire ressortir la possibilité pour la Ville de Montréal **d'accéder à des fonds publics importants** permettant notamment l'aménagement des parcs et la **protection et la mise en valeur des éléments patrimoniaux les plus significatifs** situés sur le parcours du futur lien routier, soit dans les secteurs Sainte-Marie et Maisonneuve.

Secteur Sainte-Marie:

Le Service recommande que la formulation du point 6 précise les **enjeux patrimoniaux** spécifiques à ce secteur géographique ainsi que les **projets** de mise en valeur à prioriser sous la forme suivante:

Optimiser la mise en valeur des **éléments patrimoniaux** présents dans le secteur, notamment:

- Assurer la protection, la mise en valeur et l'interprétation in situ de l'ancienne station de pompage Craig ainsi que du monument aux Patriotes, propriétés de la Ville;
- Assurer la mise en valeur et l'interprétation historique du pilier du Pont Jacques-Cartier, de la place des patriotes et la consolidation du secteur Pied du courant à titre de pôle urbain et récréo-touristique de premier plan;

Secteur du parc Champêtre:

Le Service recommande de bonifier le projet de réhabilitation-agrandissement de la caserne Létourneux en centre de production culturelle inscrit d'Entente entre le ministère des affaires municipales et de la Métropole et la Ville. Cette bonification viserait à faire appel à l'enveloppe budgétaire du MTQ réservée aux travaux non-routiers de façon à réaliser les 4 sous-projets suivants soit: la mise en place d'un

programme d'interprétation historique du lieu, l'accessibilité du public à la tour de la caserne, l'aménagement des locaux municipaux destinés aux usagers du parc Champêtre ainsi que la mise en lumière du bâtiment.

Numéro de certificat (ou note)

<i>Responsable de l'intervention</i> Pierre BOUCHER commissaire Tél. : 872-1158 Date: 99-12-06	<i>Endossé par:</i> Paul LANGLOIS chef de section soutien au développement culturel Tél. :872-5592 <i>Date d'endossement:</i> 99-12-06
--	---

Numéro de dossier :S990775006



Ville de Montréal
Processus Décisionnel

Intervention du service - Travaux publics et environnement

Service responsable

Travaux publics et environnement -
Circulation et transport

No dossier

S990775006

Objet

Entériner les orientations encadrant la poursuite de la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (projet Ville-Marie ou modernisation de la rue Notre-Dame)

Sens de l'intervention

Avis favorable

• Commentaires

Nous sommes d'accord avec les orientations établies et nous précisons, dans le texte ci-attaché, les éléments de bonification et les réserves que nous avons à l'égard du projet à l'étape actuelle.



Avispro.wpd

Il faut également indiquer que l'estimé de 250 M\$ fourni par le ministère des Transports du Québec, nous semble correct face à l'envergure et au type de projet présenté. Les études actuelles ne nous permettent pas de statuer sur les coûts d'infrastructure de tout autre forme de projet.

Cependant, si le projet devait prendre une autre forme tel un tunnel continu ou un recouvrement partiel des voies rapides, il faudrait alors réviser complètement cet estimé. À titre d'exemple, un projet moderne d'autoroute en tunnel en réalisation dans la ville de Boston se construit au coût d'environ 800 M\$ du kilomètre, ce qui représente un coût de 15 à 20 fois supérieur au type de projet, principalement en surface, actuellement proposé par le ministère.

Numéro de certificat (ou note)

Responsable de l'intervention**Gilles LALONDE**

Ingénieur - Préposé à la planification

Tél. : 872-9697

Carol RICHARD

Ingénieur de section

Unité de l'ingénierie de la circulation et de
l'éclairage

Tél. : 872-3582

Fax : 872-9458

Jacques Gagnon, ing.

Chef de section

Section de l'ingénierie de la voirie

Tél. : 872-0671

Fax : 872-8130

Date: 99-12-09

Endossé par:**Gilles ROBILLARD**

Chef de division

Tél. :872-2717

Date d'endossement: 99-12-09

Numéro de dossier :S990775006

PROJET DE RACCORDEMENT DE L'A-720 À L'A-25

COMMENTAIRES DE LA DIVISION DE LA VOIRIE DU SERVICE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE L'ENVIRONNEMENT

Nous sommes favorables à la recommandation du Service des travaux publics et de l'environnement ainsi qu'avec les orientations dictant la poursuite de la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 car celles-ci intègrent, dans l'ensemble, nos préoccupations en matière d'aménagement du tracé et de gestion de la circulation concernant ce projet.

ASPECTS POSITIFS DU PROJET

Solutions aux problématiques actuelles de circulation

Nous considérons que le projet déposé par le ministère des Transports du Québec (MTQ), à cause de l'augmentation du nombre de voies de circulation et à cause de la séparation des circulations régionales et locales qu'il comporte, permettra de solutionner, à court terme, plusieurs problèmes existant de circulation le long de la rue Notre-Dame, entre autres les problèmes récurrents de congestion aux carrefours avec les axes Dickson, Pie-IX, Iberville, Papineau et Delorimier. Malgré que la Ville de Montréal a, depuis plusieurs années, mis en place sur la rue Notre-Dame un plan de gestion de la circulation utilisant les techniques de pointe afin d'optimiser la circulation dans ce corridor, ces problèmes continuent d'augmenter d'année en année et occasionnent des débordements de circulation dans les quartiers. Si on veut améliorer la capacité de circulation dans ce corridor, on doit donc envisager, tôt ou tard, un réaménagement majeur de son tracé.

Par ailleurs, l'axe de la rue Notre-Dame, une fois réaménagé, constituera une véritable alternative de parcours pour certains déplacements empruntant l'autoroute métropolitaine, en particulier en cas de blocage de cette dernière. Cela diminuera la vulnérabilité du réseau autoroutier montréalais et permettra de garder la circulation à caractère régional et national sur ce réseau. Conséquemment, cela réduira les débordements de la circulation de transit dans les quartiers.

RÉSERVES SUR LE PROJET DU MTQ

CIRCULATION LOCALE VERSUS CIRCULATION RÉGIONALE

L'analyse des documents déposés par le MTQ en septembre et en novembre dernier nous a convaincu que le projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25, tel que proposé, procurera, à court terme, des avantages du point de vue de la qualité du service et des temps de parcours pour la circulation à caractère régional qui empruntera le corridor de la rue Notre-Dame. Toutefois, nous n'avons pas la même opinion en ce qui concerne la circulation à caractère local, c'est-à-dire : la circulation intra et

interquartier. Nous formulons des réserves sur le projet proposé par le MTQ relativement aux raccordements de la voie rapide à la voirie locale et relativement à l'aménagement de cette voirie dans le corridor de la rue Notre-Dame.

ÉLÉMENTS DE BONIFICATION DU PROJET

Au point de vue de la géométrie du tracé et de la gestion de la circulation en rapport avec la circulation et la voirie locale, le MTQ devrait prendre en compte les principaux éléments de bonification suivants afin de rendre son projet plus viable pour la Ville de Montréal.

Analyses supplémentaires à effectuer

- Fournir une analyse plus fine et complète de la circulation sur les voies de circulation longeant la voie rapide ainsi que sur les axes transversaux, afin de permettre de juger si le tracé proposé répond bien aux besoins.
- Compléter cette analyse de circulation à l'aide d'un outil de simulation dynamique de la circulation (tel que le logiciel TRANSYT) afin de valider la coordination possible des feux de circulation dans le corridor de la rue Notre-Dame et déterminer ses conséquences sur la fluidité de la circulation aux différents carrefours.

Localisation des entrées et des sorties

- Variante de tracé Dickson.

En direction ouest, une entrée supplémentaire devrait être prévue entre les rues Dickson et Viau car trop de débits empruntent la voie de service en direction ouest, en provenance de l'A-25, du boulevard de l'Assomption et de la rue Notre-Dame pour aboutir à l'entrée située à l'ouest de Pie-IX après avoir franchi des carrefours avec des feux de circulation. Avec un tel niveau de débits de circulation, la voie de service sera congestionnée.

- Variante de tracé du mois de novembre.

Dans cette variante de tracé, l'entrée de la voie rapide en direction ouest, à la hauteur d'Iberville (existante dans la variante déposée en septembre), a disparu. Il est important, de conserver cet accès à la voie rapide afin de maintenir une bonne qualité de service sur les rues Viger et Notre-Dame.

- Bretelle de sortie direction ouest vers Papineau et le pont Jacques-Cartier.

Autant dans la version de tracé du mois de septembre que dans celle du mois de novembre, cette bretelle abouti sur la rue Papineau, immédiatement au nord de la rue Viger, à un endroit problématique où existe une congestion récurrente en période de pointe du soir. À notre avis, cette bretelle devrait plutôt aboutir sur le boulevard René-Lévesque, où la fluidité est meilleure que sur Papineau et où il y a une zone de rétention de plus forte capacité.

Autres éléments de fluidité

- Il faudrait prévoir un élargissement de la chaussée de la voie de service, côté sud, immédiatement à l'ouest de Pie-IX, devant l'usine de Sucre Lantic, afin d'éviter que la voie de circulation en direction ouest ne bloque lorsqu'un camion de Sucre Lantic est en attente dans la rue, ce qui arrive fréquemment.
- Prévoir des modifications de géométrie à certains carrefours tel que Hochelaga/L'Assomption, Delorimier/René-Lévesque et Souigny/Dickson afin de s'assurer de pouvoir maintenir une qualité de service acceptable à ces intersections, tenant compte des nouvelles conditions de circulation qui y prévaudront.
- Éviter que les rues longeant les voies rapides ne comportent qu'une seule voie de circulation car ce genre de design est très vulnérable en cas de panne de véhicule ou d'accident.

Sécurité

- Variante CN

Revoir la position des entrées et des sorties des voies rapides afin de localiser celles-ci du côté droit, dans le sens de la circulation, soit du côté où la circulation roule plus lentement.

- Revoir la géométrie des bretelles d'accès prévues à Alphonse D.-Roy afin de les rendre plus sécuritaires pour les véhicules sortant de la voie rapide ainsi que pour les piétons et les cyclistes qui croiseront ces bretelles.
- Revoir le mode de gestion de la circulation à la sortie Pie-IX Est de façon à ce que la circulation sortant de la voie rapide n'ait pas à effectuer d'arrêt obligatoire au bout de la bretelle.

Accessibilité

- Variante CN

Dans la variante CN du tracé, le clos Dickson de la Ville de Montréal devient isolé de son territoire principal de desserte. Cela compromet non seulement l'efficacité des activités existantes de ce centre de service, mais aussi celle d'un futur éco-centre prévu à cet endroit. Le Service de la prévention des incendies va aussi avoir des problèmes d'accessibilité pour la desserte du secteur situé le long de la rue Dickson, entre la rue Notre-Dame et la voie rapide. Il est primordiale de solutionner ce problème d'accessibilité si on veut rendre cette variante de tracé viable pour la Ville de Montréal.

– **Piétons et cyclistes**

Autant dans la variante CN que dans la variante Dickson de tracé, l'accessibilité piéton et cycliste, entre la rue Notre-Dame à l'est de la voie rapide et le secteur situé à l'ouest, est compromise. Il est important de se doter de critères de design de façon à conserver cette accessibilité.

CIRCULATION À COURT ET MOYEN TERMES VS CIRCULATION À LONG TERME

La Ville de Montréal peut s'attendre à profiter d'une amélioration de la qualité de la circulation véhiculaire dans le corridor de la rue Notre-Dame à court et à moyen termes si le projet se réalise en prenant en compte les éléments de bonification souhaités par la Ville. Elle peut aussi s'attendre que ce projet puisse soutenir le développement de l'Est montréalais. Toutefois, on ne peut garantir que cette qualité de service pourra être maintenue à plus long terme si le MTQ procède à la construction de nouveaux liens sur son réseau autoroutier et plus particulièrement à la construction de nouveaux ponts reliant l'Est de l'île de Montréal à Laval et à la Rive-Sud. À l'heure actuelle, les ponts entourant l'île de Montréal fonctionnent pour la plupart à capacité en période de pointe et ainsi constituent des régulateurs de débits pour le réseau routier de l'île de Montréal. Advenant la construction d'un ou de plusieurs nouveaux ponts dans l'Est de l'île (exemple : celui de l'A-25 au-dessus de la Rivière-des-Prairies ou un pont sur le St-Laurent entre les ponts J-Cartier et Louis-H.-Lafontaine), plus de véhicules pourront accéder à l'île en heure de pointe et le corridor de la rue Notre-Dame pourrait alors subir des augmentations rapides de débits de circulation avec des conséquences néfastes sur sa fluidité.

Gilles Lalonde, ing.

06-12-99



Ville de Montréal
Processus Décisionnel

Intervention du service - Relations avec les citoyens

Service responsable

Travaux publics et environnement -
Circulation et transport

No dossier

S990775006

Objet

Entériner les orientations encadrant la poursuite de la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (projet Ville-Marie ou modernisation de la rue Notre-Dame)

Sens de l'intervention

Avis favorable

• Commentaires

En lien avec la recommandation du Service des travaux publics et de l'environnement, le Service des relations avec les citoyens considère que les orientations encadrant la poursuite de la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (modernisation de la rue Notre-Dame) tiennent compte des préoccupations du milieu.

En effet, jusqu'à tout récemment, les organismes de Centre-Sud et d'Hochelaga-Maisonneuve rencontrés par le MTQ lors d'assemblées d'information ont réagi plutôt prudemment au projet. De manière générale, les intervenants qui se sont exprimés (lors de conseils de quartier ou autrement) ont surtout insisté sur l'importance que les quartiers de Sainte-Marie et d'Hochelaga-Maisonneuve puissent profiter de cette intervention majeure pour retisser des liens physiques de qualité entre leurs parties peuplées (au nord de Notre-Dame) et le fleuve sans que la qualité de vie en soit détériorée par un accroissement du bruit autoroutier, de la pollution et des obstacles aux cheminements piétons et cyclistes sécuritaires. Il faut cependant noter qu'un regroupement originaire du quartier de Maisonneuve - dont il est difficile de mesurer pour l'instant l'influence - réclame depuis peu l'enfouissement complet de l'infrastructure projetée.

Enfin, nous tenons à réitérer que dans l'optique où une démarche de consultation publique serait entreprise par le ministère selon la procédure prévue par la Loi sur la qualité de l'environnement, il faudrait s'assurer que les diverses exigences rattachées à ce processus soient respectées, notamment :

- documenter en profondeur la justification du projet;
- comme le projet diffère de façon significative de celui envisagé au cours des dernières années, élaborer plus d'une option et en faire une analyse comparée;
- évaluer tous les impacts (sociaux, financiers, urbanistiques et autres) des options envisagées.

Numéro de certificat (ou note)**Responsable de l'intervention**

Josée PLESSIS-BÉLAIR
Chef de division
Tél. : 872-1599
Date: 99-12-13

Endossé par:

Paul BOURRET
directeur
Tél. : 872-2942
Date d'endossement: 99-12-13

Numéro de dossier : S990775006



Ville de Montréal
Processus Décisionnel

Intervention du service - Développement économique et urbain

Service responsable

Travaux publics et environnement -
Circulation et transport

No dossier

S990775006

Objet

Entériner les orientations encadrant la poursuite de la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (projet Ville-Marie ou modernisation de la rue Notre-Dame)

Sens de l'intervention

Avis favorable

• Commentaires

La présente intervention ne concerne que la partie située à l'est de la rue Vimont, spécifiquement le raccordement entre les rues Notre-Dame et Souigny.

Considérant tous les enjeux de développement économique dans la zone industrielle Dickson, la variante CN devrait être privilégiée. En longeant le pourtour ouest, elle permet de préserver l'intégrité de ce vaste quadrilatère industriel dont près de trois millions de pi.ca. sont développables. Du fait qu'elle constitue le seul espace de catégorie I.5 dans ce secteur de l'est de Montréal, la zone est précieuse pour l'implantation d'activités industrielles de grandes surfaces dont certaines génèrent des nuisances au-delà du milieu immédiat. La configuration proposée donne également un accès commode, évitant même le réseau artériel, au port de Montréal, dont le trafic routier est toujours en forte croissance.

Quant à la variante Dickson, elle scinde en deux la zone industrielle et pose des problèmes d'accès aux entreprises existantes, notamment le manufacturier Camco, à moins qu'une section en tunnel ne vienne épargner son terrain de stationnement.

Toutefois, avec le scénario CN proposé par le MTQ, la rue Dickson sera interrompue, enclavant alors la zone industrielle par rapport aux quartiers situés au Nord. L'aménagement devrait envisager le raccordement des deux secteurs ou, du moins, en prévoir la possibilité à venir (par exemple : prolonger le boulevard de l'Assomption au-delà de l'échangeur déjà prévu).

Numéro de certificat (ou note)**Responsable de l'intervention**

Stéphane BRICE
Agent de recherche
Tél. : 2-8509
Date: 99-12-06

Endossé par:

François COTÉ
Chef de division
Tél. : 2-8504
Date d'endossement: 99-12-06

Numéro de dossier : S990775006



Ville de Montréal
Processus Décisionnel

Intervention du service - Habitation

Service responsable

Travaux publics et environnement -
Circulation et transport

No dossier

S990775006

Objet

Entériner les orientations encadrant la poursuite de la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (projet Ville-Marie ou modernisation de la rue Notre-Dame)

Sens de l'intervention

Avis favorable

• Commentaires

Deux corridors sont actuellement à l'étude pour relier la rue Notre-Dame à la rue Souigny, soit l'axe CN et l'axe Dickson. Si le tracé CN est retenu, d'importantes mesures de mitigation devront être envisagées par le MTQ pour préserver la qualité de vie du secteur résidentiel adjacent, notamment l'emplacement appartenant à la ville au sud de la rue Ontario et qui doit sous peu être mis en valeur dans le cadre de l'Opération Habiter Montréal; une centaine de logements sont prévus sur ce site.

Tout nouveau projet d'infrastructure autoroutière en milieu urbanisé devient souvent source de nuisances le long de son parcours et fragilise particulièrement les conditions de l'habitat des secteurs limitrophes. Aussi, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame retenu par le MTQ devra intégrer des mesures d'insertion qui réduiront l'impact négatif de cette infrastructure sur les bâtiments résidentiels adjacents, existants ou à venir, tant du point de vue de l'atténuation du bruit, du contrôle de la pollution que de l'intégration visuelle. Par ailleurs, la planification des emplacements vacants à développer le long de l'emprise de l'autoroute devra prendre en compte l'ensemble des dimensions associées à l'atténuation des nuisances environnementales de l'autoroute.

Numéro de certificat (ou note)**Responsable de l'intervention**

Pierre FONTAINE_Hab
architecte

Tél. : 872-5478

Date: 99-12-08

Endossé par:

Bernard CYR
Chef de division

Tél. : 872-3882

Date d'endossement: 99-12-08

Numéro de dossier :S990775006



Ville de Montréal
Processus Décisionnel

Intervention du service - Prévention des incendies

Service responsable

Travaux publics et environnement -
Circulation et transport

No dossier

S990775006

Objet

Entériner les orientations encadrant la poursuite de la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (projet Ville-Marie ou modernisation de la rue Notre-Dame)

Sens de l'intervention

Avis favorable

• Commentaires

Le SPIM est favorable à ce projet de grande envergure. Cependant nous désirons souligner l'importance d'être consulté lors des différentes étapes de réalisation. A ce moment-ci, certaines interrogations demeurent:

- Le segment vis-à-vis le parc Bellerive jusqu'à la rue Frontenac.
- Accès pour les véhicules d'incendie à la rue Davidson.
- Accès au secteur de la rue Bourbonnière et la facilité d'accès aux bâtiments dans le port de Montréal.
- Le réseau routier à l'est de Pie-IX dans le secteur du parc champêtre.
- L'entrée du port par la rue Viau.

Numéro de certificat (ou note)**Responsable de l'intervention**

Michel CHAMPAGNE
chef de division
Tél. : 872-4302
Date: 99-12-10

Endossé par:

Michel CHAMPAGNE
chef de division
Tél. :872-4302
Date d'endossement: 99-12-10

Numéro de dossier :S990775006



Ville de Montréal
Processus Décisionnel

Intervention du service - Développement économique et urbain

Service responsable

Travaux publics et environnement -
Circulation et transport

No dossier

S990775006

Objet

Entériner les orientations encadrant la poursuite de la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (projet Ville-Marie ou modernisation de la rue Notre-Dame)

Sens de l'intervention

Avis favorable

• Commentaires

Le projet du MTQ devrait être un des éléments moteurs de la relance des quartiers qu'il traverse et être conçu de manière à dégager et pouvoir développer le maximum de terrains aux abords de l'infrastructure.

Le projet du MTQ devrait permettre de reconstituer l'armature publique de la ville (grandes rues, squares, parcs, lieux publics) de manière à créer un cadre propice au développement de la partie sud des quartiers, à des fins résidentielles ou mixtes, selon les endroits.

De façon à rencontrer les orientations générales, il y aurait lieu de développer une ou des alternatives au projet pour les quartiers Sainte-Marie, Hochelaga et Maisonneuve.

L'alternative privilégiée par le Service est basée sur un concept de réduction de l'emprise en aménageant le réseau de surface au-dessus des voies rapides là où elles seront en tranchée.

Le tablier des voies de surface servirait à la fois à réduire l'impact sonore et à dégager un maximum d'espace en rive à des fins de développement résidentiel, commercial, portuaire et de parc. Le terre-plein central serait ouvert pour éviter le besoin d'une ventilation mécanique. Les caractéristiques de la face inférieure du tablier et les pare-soleil serviraient également à amortir le bruit.

La trame des lieux publics serait reconstituée, le réseau de surface serait conçu de manière à améliorer la continuité, la convivialité et la qualité des grands boulevards que sont les rues Notre-Dame, René-Lévesque, Viger et Saint-Antoine.

Le développement de cette option implique une analyse comparée de sa faisabilité et de sa performance technique, environnementale et économique, et son impact sur la

circulation et le transport à moyen et à long terme aux niveaux local et régional (autoroute, quartiers adjacents, région).

Les services responsables à la Ville devraient être associés au Ministère pour le développement de cette option, élaborée d'une manière préliminaire par le SDEU.

Numéro de certificat (ou note)

<i>Responsable de l'intervention</i> Fabien COURNOYER Directeur par intérim Tél. : 872-4523 Date: 99-12-17	<i>Endossé par:</i> Fabien COURNOYER Directeur par intérim Tél. :872-4523 Date d'endossement: 99-12-17
--	--

Numéro de dossier :S990775006



Ville de Montréal
Processus Décisionnel
Pièces jointes au dossier

Service responsable

Travaux publics et environnement -
Circulation et transport

No dossier

S990775006

Objet

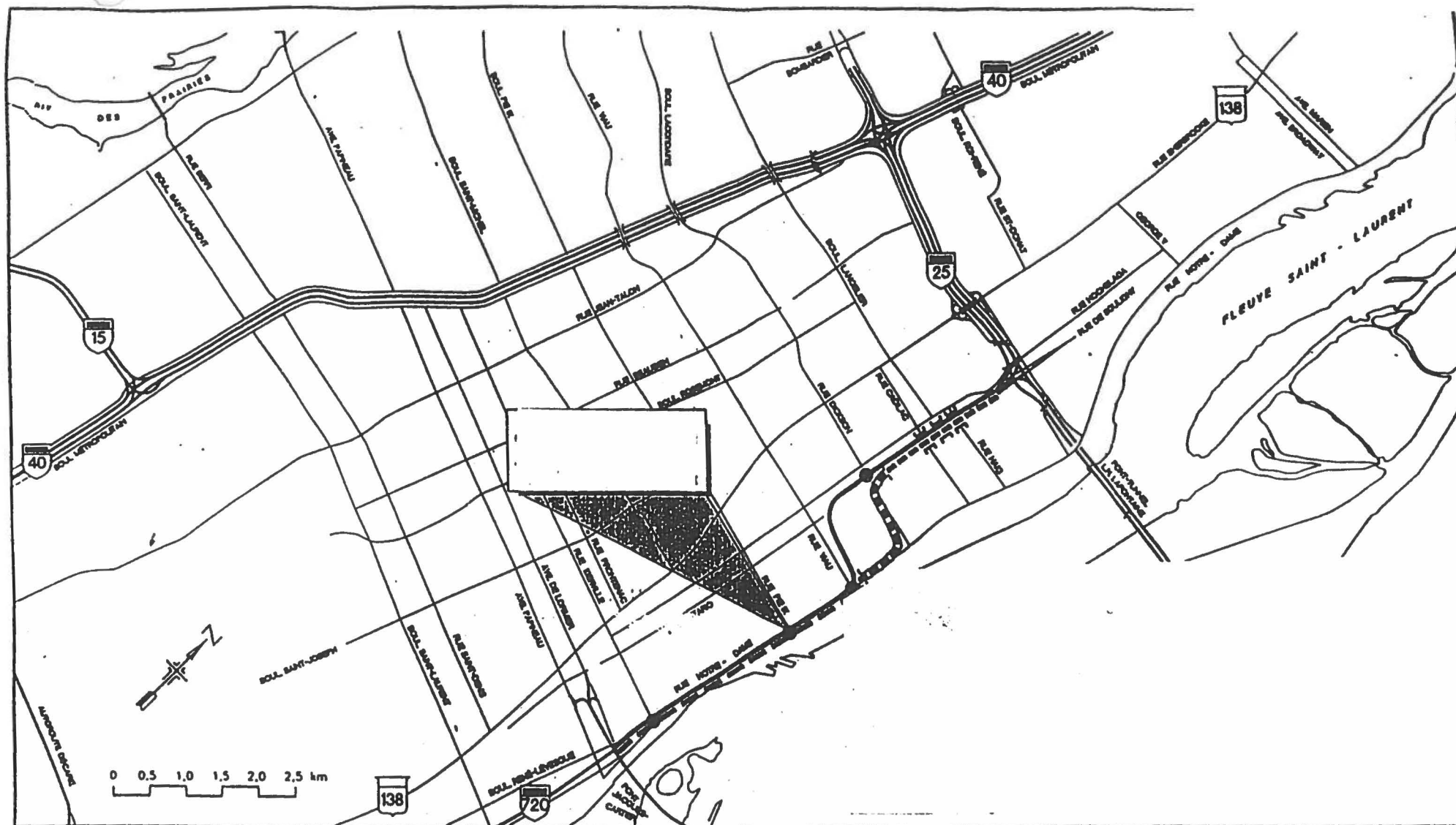
Entériner les orientations encadrant la poursuite de la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (projet Ville-Marie ou modernisation de la rue Notre-Dame)

1. Plan illustrant le tracé du projet.
2. Lettre de monsieur Pierre-André Dugas à madame Johanne Falcon, datée du 15 septembre 1999.
3. Lettre de monsieur Pierre-André Dugas à madame Johanne Falcon, datée du 21 octobre 1999.
4. Lettre de madame Johanne Falcon à monsieur Pierre-André Dugas, datée du 1er novembre 1999.
5. Proposition du MTQ concernant le secteur Ste-Marie, remise le 16 novembre 1999.
6. Note de monsieur Jean-Michel Boisvert datée du 18 novembre 1999 relativement au coût du projet.

Responsable du dossier

Francine LEDUC
Conseillère en aménagement
Tél. : 872-8394

Numéro de dossier :S990775006



LÉGENDE

- GÉOMÉTRIE INITIALE DU MTO : TRONÇON AUTOROUTIER
- GÉOMÉTRIE INITIALE DU MTO : BOULEVARD URBAIN
- GÉOMÉTRIE INITIALE DU MTO : STRUCTURE ÉLEVÉE
- OPTION DE BASE RETENUE : BOULEVARD URBAIN
- CARREFOUR À NIVEAU
-] [CARREFOUR DÉNIVELÉ



GOVERNEMENT DU QUÉBEC
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

FEVRIER 1996

ÉCHELLE : 1 : 50 000

**ROCHE
DELUC**

DiboConsult

PROJET : 00-878-000
AUT. VILLE-MARIE (720)

TITRE : FIGURE : 1

LOCALISATION DU PROJET SUR
LE TERRITOIRE DE L'EST DE L'ÎLE



DIRECTION DE L'ÎLE-DE-MONTRÉAL

Montréal, le 15 septembre 1999

Madame Johanne Falcon, directrice
Service des travaux publics et de l'environnement
VILLE DE MONTRÉAL
700, rue Saint-Antoine Est, bureau 1.108
Montréal (Québec) H2Y 1A6

Objet : Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal
Transmission des documents d'avant-projet pour
commentaires - Projet : 20-5200-8837

Madame,

Vous trouverez ci-joint les documents d'avant-projet du projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal, soit :

- « Avant-projet routier du projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal » produit par la firme Dessau-Soprin ;
- « Le corridor de la rue Notre-Dame est/Montréal/Morphogenèse du paysage et potentiel historique » produit par monsieur Luc Noppen historien de l'architecture ;
- « Porte Sainte-Marie, Porte Hochelaga, Porte Maisonneuve, Porte océanique/Propositions d'aménagement et d'intégration urbaine de la modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal ».

Vous recevrez également, dans les prochaines semaines, le chapitre 1 de l'étude d'impact intitulée « Mise en contexte du projet (version préliminaire) ». Ce chapitre est une version à jour de l'étude d'opportunité du projet et comprend toutes les données de circulation nécessaires à la compréhension du volet routier du projet.

...2

Vous trouverez également, à titre d'information, deux autres rapports produits dans le cadre du projet de R&D « Atténuation du bruit en milieu résidentiel de moyenne et de haute densité ». Il s'agit du rapport de l'Université de Montréal intitulé « Développement d'une approche intégrée et participative/Étude de cas/Corridor de la rue Notre-Dame à Montréal » et du rapport de la firme SNC-Lavalin intitulé « Développement d'un prototype d'intervention adapté/Corridor de la rue Notre-Dame à Montréal ».

Vous aurez donc avec ces documents une vue d'ensemble complète des intentions du Ministère. Comme vous le verrez, il s'agit d'un « **avant-projet préliminaire** », ainsi plusieurs composantes ne sont qu'esquissées, et ne seront précisées que dans le cadre de l'étude d'impact (ex : les composantes détaillées du projet dans le chapitre 3 et les mesures privilégiées d'atténuation sonore dans le chapitre 4) ou au moment de réaliser les plans et devis (design détaillé des parcs et espaces verts, etc.). Nous comptons donc sur votre participation et votre expertise pour les étapes à venir afin de mener à bien ce projet de mise en valeur de ce corridor routier historique et des quartiers limitrophes.

Les étapes à venir cette année sont :

1. Septembre - octobre 1999 : consultations
 - 1.1. Dépôt des commentaires définitifs de la Ville de Montréal (2 semaines après le dépôt du document manquant « chapitre 1 : Mise en contexte du projet ») ;
 - 1.2. Consultations des partenaires du milieu ;
2. Septembre - novembre 1999 : Finalisation de l'étude d'impact et modification s'il y a lieu de l'avant-projet préliminaire (avant-projet définitif) ;

3. Décembre 1999 : Dépôt de l'étude d'impact au ministère de l'Environnement.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur de l'Île-de-Montréal,


Pierre-André Dugas, ing.

PAD/JMB/km

p. j.



DIRECTION DE L'ÎLE-DE-MONTRÉAL

Montréal, le 21 octobre 1999

Madame Johanne Falcon, directrice
Service des travaux publics et de l'environnement
VILLE DE MONTRÉAL
700, rue Saint-Antoine Est, bur. 1.108
Montréal (Québec)
H2Y 1A6

Objet : Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal
Projet n° 20-5200-8837

Madame,

Vous trouverez ci-joint, tel que demandé dans votre lettre du 13 octobre 1999, une version préliminaire du chapitre 1 de l'étude d'impact sur l'environnement intitulé « Mise en contexte » (données de circulation).

Pour ce qui est de l'évaluation sommaire des coûts d'un projet en tunnel, le Ministère accordera sous peu un mandat à une firme d'ingénierie. Cette évaluation sera disponible dans quelques semaines.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur de l'Île-de-Montréal,


Pierre-André Dugas, ing.

PAD/JMB/km

Ville de Montréal

Service des travaux publics et
de l'environnement

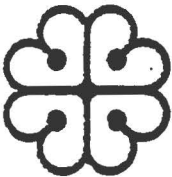
700, rue Saint-Antoine Est
Montréal (Québec) H2Y 1A6

11 3 11

Le 1^{er} novembre 1999

Monsieur Pierre-André Dugas, ing.
Directeur de l'Île-de-Montréal
Ministère des Transports du Québec
800, Place Victoria, 13^e étage
Case postale 395
Montréal (Québec)
H4Z 1J2

OBJET: Projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (boulevard Ville-Marie ou
modernisation de la rue Notre-Dame)
N/Réf: GD 990167143



Monsieur,

Nous tenons à vous informer, par la présente, que l'état d'avancement du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (boulevard Ville-Marie ou modernisation de la rue Notre-Dame) a été présenté aux membres du comité exécutif mercredi le 27 octobre dernier.

À la suite de cette présentation, le comité exécutif s'est prononcé à l'effet de poursuivre la définition du projet suivant le concept avancé et déposé par votre organisme en septembre dernier. Certains amendements devront cependant y être apportés pour une bonification du projet, dont l'ajout d'une chaussée en dépression avec dalle face au parc Dézéry. Ces éléments ont été portés à l'attention de votre représentant, le 27 octobre.

Suite à la réception de la version préliminaire du chapitre 1 de l'étude d'impact sur l'environnement, le 21 octobre dernier, nous avons demandé aux différents Services concernés de soumettre leurs avis et commentaires relatifs à l'avant-projet préliminaire. Un rapport devrait être soumis au comité exécutif pour une décision, au plus tard, à la mi-décembre prochain.

Afin d'éviter toute controverse, nous vous demandons de ne pas soumettre le projet à l'attention du milieu avant que les prochains commentaires de la Ville de Montréal n'y soient intégrés. Nous comprenons que le dépôt de l'étude d'impact environnementale prévu pour décembre prochain risque d'être reporté.

...2

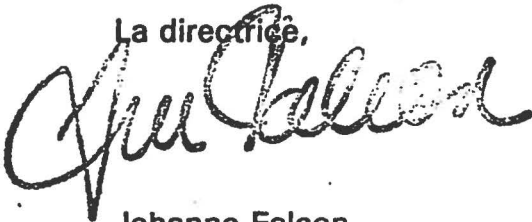
*→ Copie Section Transport, Régies & Permis
F. Bellin*

Tel que demandé, nous attendons recevoir une ventilation du coût du projet évalué à 150 M\$, une évaluation sommaire des coûts d'un projet en tunnel, ainsi que les fichiers informatisés des simulations SIDRA.

Les simulations ne considèrent pas comme telle la réalisation du lien Souigny. Aussi, pour s'assurer qu'un phasage de la réalisation du projet solutionne en priorité les problèmes actuels, il serait important d'intégrer dans les analyses la réalisation du lien Souigny, y compris la problématique de l'intersection Dickson/Notre-Dame. Nous attendons recevoir ces résultats dans les meilleurs délais.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La directrice,



Johanne Falcon

FL\JB\JF\fp
cs.

c.c.: M^{me} Noushig Eloyan, vice-présidente du comité exécutif
MM. Gilles Robillard, chef de division,
Division de la voirie
André P. Hébert, assistant-directeur,
Division de la circulation, du transport et de la géomatique
Jean Bertrand, chef de section,
Section du transport, des requêtes et des permis
Jacques Gagnon, chef de section
Section de l'ingénierie de la voirie

11
99-11-02



Nombre de pages (incluant celle-ci) : 1

Date : Le 18 novembre 1999

A:

Francine Leduc

Ville de Montréal

Téléphone:

Télexcopie: (514) 872-9915

Cc:

De:

Jean-Michel Boisvert

Service des projets

Direction de l'Île de-Montréal

Tour de la Bourse - C.P. 395

800, place Victoria - 13^e étage

Montréal (Québec) H4Z 1J2

Téléphone: (514) 873-7781 poste 297

Télexcopie: (514) 864-3867

MESSAGE

Bonjour chère Francine,

Permet moi de te confirmer que le coût du projet n'est pas encore disponible. La firme Dessau-Soprin finalise l'estimé préliminaire qui nous sera soumis la semaine prochaine pour commentaires.

Cependant, la firme nous a déjà indiqué de façon très préliminaire:

- que le coût des travaux devrait être d'environ 230 M\$ (construction, plans et devis et surveillance) ;
- qu'environ 18% du coût est imputable à des travaux non-routier (espaces verts, piste cyclable, patrimoine, mesures d'atténuation environnementale et d'insertion dans le milieu urbain, etc) ; et,
- que le coût de travaux de l'axe CN devrait être environ 10M\$ inférieur à celui de l'axe Dickson.

À ce coût, il faut ajouter celui des acquisitions qui reste à être précisé. Donc on peut penser que le coût total du projet atteindrait maintenant environ 250 M\$.

Il faut prendre note que cette évaluation n'a pas été validé par le MTQ. Il s'agit donc toujours d'une hypothèse de travail qui sera validée et vérifiée dans les prochaines semaines.