


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

 <b>Ville de Montréal</b>	Assemblée du	19 mai 1999
	Séance(s) tenue(s) le(s)	19 mai 1999
	Numéro de la résolution	CE99 01108

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

**RÉSOLU :**

de mandater le Service des travaux publics et de l'environnement :

- 1) de poursuivre, avec le ministère des Transports du Québec (MTQ), la définition du projet de raccordement de l'autoroute 720 à l'autoroute 25, en collaboration avec les services municipaux concernés par ce projet;
- 2) de soumettre le projet retenu au comité exécutif pour approbation;
- 3) d'évaluer les impacts du projet sur les préoccupations municipales suivantes :
  - infrastructures routières et souterraines;
  - financement et fiscalité;
  - développement urbain et économique;
  - intégration au milieu;
  - transport et circulation;
  - aménagement des parcs et des espaces verts;
- 4) de s'assurer que le MTQ associera la Ville, à titre de partenaire privilégié, dans la démarche de définition du projet et assumera l'ensemble des coûts de réalisation du projet d'infrastructures, y compris les coûts associés aux mesures d'insertion.

S990775003

700.006

NP/nd

Hélène Drapeau

---

Assistante-greffière



<b>Service responsable</b> Travaux publics et environnement - Circulation et transport		<b>No dossier</b> S990775003	
<b>Catégorie</b> Orientation		<b>Sous-catégorie</b> Accord de principe / mandat	
<b>District</b> 39 Ste-Marie 40 Hochelaga 41 De Maisonneuve 44 Longue-Pte		<b>Région administrative</b> 04 Mercier / Hochelaga-Maisonneuve 06 Ville-Marie	
<b>Niveau décisionnel</b> Comité exécutif	<b>Cote (R ou SP)</b>	<b>Inscription au plus tard le</b> 99-05-19	<b>Ficelé le</b> 99-05-19
<b>Projet</b>			
<b>Objet</b> Mandater le Service des travaux publics et de l'environnement, en collaboration avec les différents services municipaux concernés, pour poursuivre avec le MTQ la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (projet Ville-Marie ou modernisation de la rue Notre-Dame) en vue d'une réalisation dans les meilleurs délais possibles.			

Je recommande,

- de mandater le Service des travaux publics et de l'environnement pour poursuivre avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25, en collaboration avec les différents Services municipaux concernés par le projet. Suite à quoi, le projet retenu sera soumis à l'attention du comité exécutif pour approbation (étape d'avant-projet);

L'option préconisée par le MTQ signifie un changement d'orientation majeur par rapport aux positions de la Ville jusqu'ici, à savoir un boulevard urbain à l'ouest de la rue Vimont. Aussi, nous devons nous assurer des justificatifs qui ont amené le MTQ à modifier récemment le projet en voies rapides et en dépression sur presque toute la longueur du projet. En conséquence, il s'agira:

-d'évaluer les impacts du projet sur les préoccupations municipales suivantes:

- infrastructures routières et souterraines;
- financement et fiscalité;
- développement urbain et économique;
- intégration au milieu;
- transport et circulation;
- aménagement des parcs et des espaces verts.

- de s'assurer que le MTQ:

- associera la Ville de Montréal, à titre de partenaire privilégié, dans la démarche de définition du projet;

- assumera l'ensemble des coûts de réalisation du projet d'infrastructure, y compris les coûts associés aux mesures d'insertion.

.. Signé par Johanne FALCON/MONTREAL le 99-05-19 09:55:13, en fonction de /MONTREAL.

**Signataire:**

Johanne FALCON

---

Directrice  
Travaux publics et environnement

**Numéro de dossier :S990775003**



<b>Service responsable</b> Travaux publics et environnement - Circulation et transport		<b>Numéro de dossier</b> S990775003	
<b>Catégorie</b> Orientation		<b>Sous-catégorie</b> Accord de principe / mandat	
<b>District</b> 39 Ste-Marie 40 Hochelaga 41 De Maisonneuve 44 Longue-Pte		<b>Région administrative</b> 04 Mercier / Hochelaga-Maisonneuve 06 Ville-Marie	
<b>Niveau décisionnel</b> Comité exécutif	<b>Cote (R ou SP)</b> R	<b>Inscription au plus tard le</b> 99-05-19	<b>Ficelé le</b> 99-05-19
<b>Projet</b>			
<b>Objet</b> Mandater le Service des travaux publics et de l'environnement, en collaboration avec les différents services municipaux concernés, pour poursuivre avec le MTQ la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (projet Ville-Marie ou modernisation de la rue Notre-Dame) en vue d'une réalisation dans les meilleurs délais possibles.			

#### Contexte

C'est au début des années 1970 que le projet d'infrastructure autoroutière reliant l'ouest à l'est de Montréal, via le centre-ville fut planifié par le gouvernement du Québec pour raccorder l'autoroute Décarie (A-15) au tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine (A-25). Un premier tronçon de cette infrastructure fut construit entre l'échangeur Turcot et la rue Saint-André. Devant les protestations des citoyens et commerçants, inquiets d'une modification de leur qualité de vie, le gouvernement du Québec décréta en 1977 un moratoire sur le prolongement au-delà de la rue Saint-André. Le 31 mai 1978, le Conseil des ministres décida d'abandonner la construction d'une autoroute entre les rues Saint-André et Vimont et recommanda de construire dans l'emprise déjà expropriée un boulevard de type urbain.

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

Depuis le début des années 1990, différentes études ont été menées au MTQ relativement au projet du boulevard Ville-Marie. D'abord, en 1991, la firme Beauchemin-Beaton-Lapointe réalisait pour le compte du MTQ une étude d'opportunité d'une voie de service au sud du boulevard Ville-Marie. Puis, en 1994, la firme Transurb déposait une étude de justification du raccordement des autoroutes Ville-Marie et A-25. Ces études proposaient des modifications importantes à la solution technique du MTQ constituée alors d'un boulevard urbain de la rue du Havre à la rue Viau et d'une autoroute urbaine de la rue Viau à l'autoroute 25, plus une voie de desserte entre les rues du Havre et Vimont.

En raison de la disponibilité potentielle de terrains entre les rues Vimont et Dickson, (le CN ayant démontré son intérêt à vendre une partie de sa cour de triage), qui pourraient conduire à une réduction des coûts de réalisation du projet, le MTQ mandatait en 1995 la firme Roche-Deluc/DiboConsult pour la réalisation d'une étude d'options et de variantes du projet de raccordement des autoroutes 720 et 25. Le rapport final a été déposé en février 1996. La Ville de Montréal avait été consultée lors de la réalisation de cette étude et des commentaires particuliers avaient été émis au MTQ en août 1997. Bien que certaines conditions avaient été formulées pour une approbation complète du projet, globalement, la proposition du MTQ de boulevard urbain au sol de 3 voies par sens avec des accès limités correspondait aux attentes des Services municipaux (pièce jointe au dossier).

En décembre 1998, à titre de solution aux problèmes de bruit routier de la rue Curatteau, une première section du projet Ville-Marie a été mise en service entre la rue Dickson et l'A-25. Bien que cette réalisation partielle (3 voies sur 6 voies) a permis le détournement des camions, qui circulaient jadis sur la rue Curatteau, des problèmes de circulation ont été amplifiés à certaines intersections du réseau local montréalais, dont l'intersection Dickson/Notre-Dame. On reconnaissait alors, tant à la Ville de Montréal qu'au MTQ que seul le raccordement complet du projet Ville-Marie constituerait une solution véritable.

Dans ce contexte, le MTQ amorçait à l'automne 1998 l'étude de géométrie d'avant-projet et l'étude d'impact sur l'environnement du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25. Les échéanciers de travail du MTQ sont très serrés. On parle du dépôt de l'étude d'impact environnementale en début d'été pour une décision du conseil des ministres au printemps 2000.

Malgré des demandes répétées depuis le 16 novembre 1998, le Service des travaux publics et de l'environnement n'a été intégré à la démarche que depuis le début d'avril 1999. À cette date, le projet avait déjà été porté à l'attention de divers organismes (communautaires, Pro-Est, etc.). Dernièrement, soit le 20 avril dernier, le projet a été présenté aux professionnels des Services municipaux.

#### **Décision(s) antérieure(s)**

Aucune

#### **Description**

Le projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 a évolué considérablement depuis la proposition de 1996. Ce n'est plus un boulevard urbain au sol, comportant 3 voies par sens avec des feux de circulation. Le projet véhiculé à l'heure actuelle, revêt plusieurs formes qui s'apparentent davantage à des voies rapides, dépourvues sur presque toute la longueur de voies de service et comportant des accès limités pour la desserte locale. Bien que la proposition du MTQ vise un aménagement intégré du corridor et une mise en valeur des principales composantes, le MTQ devrait justifier un tel changement (La note additionnelle livre les composantes du projet d'Ouest en Est).

#### **Justification**

L'option aujourd'hui privilégiée par le MTQ est d'offrir dans l'axe Est-Ouest, une infrastructure routière capable de supporter des volumes de circulation importants, apte à dégager de la circulation de transit présente sur les rues locales telles, Ste-Catherine, Hochelaga, Sherbrooke. La réalisation du projet répond à l'objectif important 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 métropolitaine.

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. D'ailleurs, l'axe Ville-Marie est reconnu comme une voie d'accès importante vers le centre-ville, en plus d'être une voie de camionnage pour la desserte du port. Le projet représente une belle opportunité d'intégrer une desserte régionale de transport collectif.

#### **Aspect(s) financier(s)**

Le coût du projet du MTQ est évalué actuellement à 150 M\$ et ce coût pourrait facilement augmenter avec une intégration architecturale de l'infrastructure et une mise en valeur optimale de l'ensemble du corridor. Il y a lieu de s'assurer que l'ensemble de ces coûts seront pris en charge 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 Morgan et Champêtre et aux abords du parc Bellerive, etc.). Les coûts d'entretien de ces nouveaux lieux seront importants et pourraient affecter l'entretien des autres parcs.

#### **Impact(s) majeur(s)**

Une présentation du projet par le MTQ est prévue à la séance du comité exécutif du 19 mai 1999. Aussi, le présent dossier devrait être porté à l'attention des membres du comité exécutif dans les plus brefs délais.

L'option préconisée par le MTQ signifie un changement d'orientation majeur par rapport aux positions de la Ville signifiées jusqu'ici, à savoir un boulevard urbain à l'ouest de la rue Vimont. L'infrastructure proposée représente sur une longue distance une rupture définitive avec les berges du St-Laurent. Nous devons nous assurer des justificatifs qui ont amené le MTQ à modifier récemment le projet pour des voies rapides sur toute la longueur du projet. Aussi, une attention particulière devra être apportée aux préoccupations municipales suivantes:

- la (les) forme(s) d'infrastructure privilégiée(s). Sur la base des différentes analyses qui ont conduit le MTQ à privilégier l'option de voies rapides plutôt qu'un boulevard urbain, convenir avec le MTQ, s'il y a lieu, des correctifs à apporter pour concilier les objectifs de la Ville avec ceux du MTQ (les analyses justificatives à obtenir: les résultats de simulations EMME/2, l'étude finale de l'Université de Montréal intitulée "Les mesures d'atténuation du bruit routier - Évaluation des besoins, participation publique et analyse comparative", et tout autre complément d'information);
- l'insertion de l'infrastructure au milieu;
- le raccordement au réseau local. Valider les propositions d'aménagement des intersections (Pie-IX, Bourbonnière, Iberville, Frontenac, Alphonse-D.-Roy, Davidson, Viau, l'accès aux chutes à neige Fullum et La Salle) pour convenir, s'il y a lieu, des correctifs à apporter. Valider les implications de la fermeture des rues St-Clément et Dickson, ainsi que le raccordement de la rue l'Assomption;
- l'aménagement du parc linéaire (y compris la préservation des arbres matures) et des parcs localisés à l'intérieur du corridor d'intervention (parcs Bellerive, Morgan, Champêtre, Dézéry, St-Clément, Viau). Valider les concepts proposés et, s'il y a lieu, développer de nouveaux concepts à la satisfaction des parties;
- les dispositifs retenus pour minimiser les impacts de la circulation routière sur les zones limitrophes (bruit, poussière, vibration, etc.);
- le développement prévu aux fins résidentielles du site, dont la Ville de Montréal est propriétaire, localisé à l'Ouest de la cour de triage du CN;
- la mise en valeur des composantes historiques et archéologiques du corridor;
- la prise en compte des aspects culturels et sportifs;
- l'accessibilité optimale aux zones industrielles, commerciales et autres (dont les installations de la Ville situées sur la rue Dickson);
- la desserte en transport collectif (évaluation des besoins, identification des potentiels (desserte autobus et sur rail));
- les cheminements sécuritaires des piétons et cyclistes;
- la desserte optimale du Port de Montréal et la prise en compte des objectifs d'opération des compagnies ferroviaires (CN, CP), et d'un éventuel changement d'orientation de la courbe des voies du CP pour la desserte du Port (de l'ouest actuellement vers l'est);
- l'accès aux véhicules d'urgence;

- les impacts du projet sur les utilités publiques municipales;
- le budget de la Ville de Montréal. Identifier les incidences possibles du projet sur le budget municipal, ainsi que les retombées fiscales;
- les ressources internes nécessaires pour la réalisation du projet (immobilisation et fonctionnement).

Dans l'éventualité où l'option du MTQ constituerait l'option à retenir, des efforts seront à consentir pour la recherche d'une meilleure intégration architecturale de l'infrastructure routière au milieu environnant. La réalisation du projet ne peut signifier une amélioration de la qualité de vie pour la population environnante sans la mise en valeur et l'aménagement des abords de l'infrastructure routière, et ce tel que véhiculé lors des présentation du projet par le MTQ.

**Opération(s) de communication**

Aucune opération de communication n'est prévue, à cette date, à la Ville de Montréal. Précisons cependant que le MTQ a déjà conduit une opération de communication auprès des groupes du milieu et de la presse locale (pièce jointe au dossier).

**Calendrier et étape(s) subséquente(s)**

- 1) Poursuivre avec le MTQ le processus de définition du projet. Suite à quoi, le projet retenu sera soumis à l'attention du comité exécutif pour approbation;
- 2) Évaluer les impacts du projet sur les préoccupations municipales.

**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 de l'A-25.

<b>Intervenant</b>	<b>Sens de l'intervention</b>
Relations avec les citoyens (Andrée LACHAPELLE)	Avis favorable
Développement économique et urbain (Stéphane BRICE)	Avis favorable
Travaux publics et environnement (Gilles LALONDE)	Avis favorable
Habitation (Pierre FONTAINE_Hab)	Avis favorable
Direction générale (Alain DUBUC)	Avis favorable
Parcs jardins et espaces verts (Denyse DESROSIERS)	Avis favorable
Développement économique et urbain (Sylvain DUCAS)	Avis favorable
<b>Autre intervenant</b>	<b>Sens de l'intervention</b>

<b>Responsable du dossier</b> 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	<b>Endossé par:</b> André-P HÉBERT Assistant-directeur Tél. : 872-3130 Télécop. : 872-4494 Date d'endossement :99-05-18
--	--

Numéro de dossier :S990775003



Ville de Montréal  
Processus Décisionnel

## Note additionnelle au sommaire décisionnel

**Service responsable**

Travaux publics et environnement -  
Circulation et transport

**No dossier**

S990775003

**Objet**

Mandater le Service des travaux publics et de l'environnement, en collaboration avec les différents services municipaux concernés, pour poursuivre avec le MTQ la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (projet Ville-Marie ou modernisation de la rue Notre-Dame) en vue d'une réalisation dans les meilleurs délais possibles.

Le projet d'Ouest en Est est proposé par le MTQ comme suit:

- **de l'avenue Papineau jusqu'au viaduc** qui surplombe les voies ferrées du CP (au niveau de la rue Bercy) le projet est en tranchée. De Papineau à la rue Fullum une large dalle vient recouvrir en tunnel les voies routières, ce qui permet une mise en valeur dans le quartier Ville-Marie d'éléments tels le parc Bellerive, l'esplanade des Patriotes, le square Fullum, etc.). Des accès à Iberville et Frontenac sont maintenues, ainsi que l'accès l'hiver à la chute à neige Fullum;

- **au niveau du viaduc des voies du CP**, les voies routières sont au-dessus du niveau du sol (sensiblement comme l'actuel);

- **une fois passée les voies du CP, jusqu'à la rue Nicolet**, les voies routières sont au niveau du sol, légèrement en dépression (environ 2 mètres et ce, dans le but de limiter les problèmes liés au bruit et à la poussière). Des échanges avec le quartier sont possibles dans ce tronçon à Alphonse D.Roy (direction ouest seulement) et à Davidson (pour les véhicules d'urgence seulement). Il est prévu également la mise en valeur du Parc Dézéry dans le cadre du projet.;

- **de la rue Nicolet à l'avenue Bennet**, le projet comportant 2 voies par sens revient en tranchée, ce qui permet l'installation d'une large dalle qui reliera les parcs Champêtre et Morgan. Dans cette section, de part et d'autres des voies rapides en dépression, sont aménagées des voies de service au niveau du sol pour le bénéfice des entreprises limitrophes et la desserte locale. À cette fin un aménagement particulier des intersections Pie-IX, Bourbonnière et Létourneux est proposé;

- **de l'avenue Bennet à la rue Viau**, le projet est à niveau, légèrement en dépression (environ 2 mètres). Dans ce secteur, on projete la mise en valeur du parc St-Clément et de faire revivre le défunt parc Viau;

Par la suite, le projet à l'étude comporte 2 options pour rejoindre le lien nouvellement réalisé dans l'axe de l'avenue Souigny jusqu'à l'A-25, soit l'**option dans l'axe du CN** et l'**option dans l'axe de la rue Dickson**. Chacune des options prévoit un branchement de la rue Notre-Dame vers l'Est et le débranchement de la rue Ste-Catherine.

**Suivant l'option CN**, la rue St-Clément n'est pas reliée à Ville-Marie et la rue Viau (proposée à double sens), n'a plus intérêt à être reliée au Port (l'accès étant maintenant offert dans l'axe du CN). En direction Est, les voies rapides sont aériennes au niveau de la rue Notre-Dame, alors qu'en direction Ouest les voies sont en tunnel pour minimiser les impacts sur le Centre de soins prolongés. Ensuite, le projet est au sol (avec une butte paysagée), sauf pour une petite section dans la courbe à la hauteur de Souigny où l'infrastructure est en tranchée pour le passage des voies ferrées du CN. Un lien avec la rue l'Assomption est prévu pour une mise en valeur économique de cette zone industrielle, mais la rue Dickson n'est plus reliée pour le bénéfice de la zone résidentielle localisée au Nord.

**Suivant l'option Dickson**, les voies rapides sont au sol (sauf au niveau du stationnement Camco en tunnel) bordées de voies de service pour la desserte locale. Au niveau de l'avenue Souigny, le projet est en dépression pour la traverse des voies ferrées. Un lien avec la rue l'Assomption et un débranchement de la rue Dickson sont prévus.

Bien que l'option CN semble être valorisée par plusieurs, on devra connaître les résultats de l'étude d'impact environnementale avant de disposer de la variante Dickson.

Le plan préliminaire du projet et le document de consultation produit par le MTQ sont des pièces jointes au dossier.

**Responsable du dossier**

Francine LEDUC

Conseillère en aménagement

Tél. : 872-8394

● **Numéro de dossier :S990775003**



Ville de Montréal  
Processus Décisionnel

## Intervention du service - Relations avec les citoyens

**Service responsable**

Travaux publics et environnement -  
Circulation et transport

**No dossier**

S990775003

**Objet**

Mandater le Service des travaux publics et de l'environnement, en collaboration avec les différents services municipaux concernés, pour poursuivre avec le MTQ la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (projet Ville-Marie ou modernisation de la rue Notre-Dame) en vue d'une réalisation dans les meilleurs délais possibles.

**Sens de l'intervention**

Avis favorable

**• Commentaires**

Le projet élaboré par le MTQ présente beaucoup d'attraits et répond à plusieurs demandes des populations riveraines. L'aménagement de grandes traversées - à certains points stratégiques tout au long de l'autoroute - permettrait une accessibilité accrue aux rives et aux équipements collectifs qui y seraient réaménagés. Cette proposition atténuerait les principaux problèmes générés par la configuration actuelle de la rue Notre-Dame (bruit et coupure entre les rives du fleuve et les quartiers immédiatement au nord).

Par ailleurs, il nous apparaît pour l'instant prématuré de nous prononcer sur l'opportunité d'une démarche de consultation publique formelle. Cependant, il est à prévoir qu'une telle demande émanera de certains organismes environnementaux ou communautaires.

Dans l'optique où une démarche de consultation publique serait entreprise, 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.

La recommandation de la directrice du Service des travaux publics et de l'environnement s'inscrit dans ce cadre.

**Numéro de certificat (ou note)**

**Responsable de l'intervention**

Andrée LACHAPELLE  
secrétaire recherchiste  
Tél. : 872-9308  
Date: 99-05-14

**Endossé par:**

Paul BOURRET  
directeur

Tél. : 872-2942

Date d'endossement: 99-05-14

Numéro de dossier :S990775003



Ville de Montréal  
Processus Décisionnel

## Intervention du service - Développement économique et urbain

**Service responsable**

Travaux publics et environnement -  
Circulation et transport

**No dossier**

S990775003

**Objet**

Mandater le Service des travaux publics et de l'environnement, en collaboration avec les différents services municipaux concernés, pour poursuivre avec le MTQ la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (projet Ville-Marie ou modernisation de la rue Notre-Dame) en vue d'une réalisation dans les meilleurs délais possibles.

**Sens de l'intervention**

Avis favorable

**• Commentaires**

Le projet d'amélioration de l'axe Notre-Dame présenté par le MTQ est certes bienvenu. La configuration actuelle de la rue Notre-Dame est un frein au développement économique de l'est de Montréal, tant à cause de ses performances médiocres sur les plans de la circulation et de la sécurité qu'à l'aspect inachevé de ses abords. Une démarche de concertation initiée par le Service du développement économique à l'automne 1998 a démontré que la communauté d'affaires de l'est de Montréal appuie le projet de modernisation de la rue Notre-Dame

Quoi qu'il en soit, le projet actuel reste sommaire et mérite d'être davantage spécifié. Dans sa démarche de définition du projet avec le MTQ, la Ville de Montréal devra s'assurer que :

- les résultats de l'étude de circulation que lui fournira le MTQ démontreront, non seulement une hausse de fluidité sur l'axe en question, mais aussi des effets tangibles sur l'accessibilité du secteur et sur l'affectation du trafic sur les autres artères et autoroutes de l'est de Montréal ;
- la nouvelle infrastructure donne un accès aisé aux établissements riverains préservés, notamment Sucre Lantic et les moulins Maple Leaf, considérant l'étroitesse du corridor à cet endroit ;
- les modifications de la grille routière secondaire n'affecteront pas la qualité des déplacements locaux, en particulier entre les zones industrielles l'Assomption et Dickson ;
- le tracé choisi minimise l'empiètement et la scission des grands espaces industriels, spécifiquement le *Centre d'affaires Dickson*, un pôle manufacturier majeur de l'Est ;
- un accès direct au port de Montréal soit intégré à la nouvelle infrastructure, de manière à réduire la circulation lourde sur les axes locaux.

Le ministère a présenté deux variantes de tracé pour le raccordement de l'axe Notre-Dame avec l'axe Souigny. L'une d'elles emprunte un corridor situé à l'intérieur de la cour de triage Longue-Pointe du CN, tandis que l'autre passe sur l'emprise de la rue Dickson. La variante CN semble beaucoup plus favorable au maintien et au développement des activités économiques du secteur.

Enfin, l'aménagement de voies rapides (sans voies de services), en les privant d'un accès direct, suppose l'expropriation de la plupart des établissements riverains de la rue Notre-Dame entre les rues Frontenac et Viau. Bien que bon nombre d'entre eux soient déjà désaffectés, notre service compte seconder les entreprises encore actives, afin qu'elles se relocalisent sur le territoire montréalais.

La réalisation du projet routier dégagera une importante bande de terrains au sud de la rue Notre-Dame et au nord de la voie ferrée du port. En absence d'accès sur rue, un redéveloppement paraportuaire apparaît plus opportun. La Ville et le Port de Montréal devront travailler conjointement à remettre en

valeur ces sites à des fins de transport, de logistique et de tout autre activité connexe.

*Numéro de certificat (ou note)*

<b>Responsable de l'intervention</b> Stéphane BRICE Agent de recherche Tél. : 2-8509 Date: 99-05-12	<b>Endossé par:</b> François COTÉ Chef de division  Tél. :2-8504 Date d'endossement: 99-05-12
---	--

*Numéro de dossier :S990775003*



Ville de Montréal  
Processus Décisionnel

## Intervention du service - Travaux publics et environnement

**Service responsable**

Travaux publics et environnement -  
Circulation et transport

**No dossier**

S990775003

**Objet**

Mandater le Service des travaux publics et de l'environnement, en collaboration avec les différents services municipaux concernés, pour poursuivre avec le MTQ la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (projet Ville-Marie ou modernisation de la rue Notre-Dame) en vue d'une réalisation dans les meilleurs délais possibles.

**Sens de l'intervention**

Avis favorable

**• Commentaires**

Voici un premier avis de l'unité de l'ingénierie de la circulation et de l'éclairage sur le projet de Transport



Québec de réaménagement de la rue Notre-Dame entre les autoroutes A-720 et A-25: Nt1vm.d

**Numéro de certificat (ou note)**

**Responsable de l'intervention**

Gilles LALONDE  
Ingénieur - Préposé à la planification  
Tél. : 872-9697  
Date: 99-05-13

**Endossé par:**

Jacques GAGNON\_TPE  
Chef de section

Tél. :872-2387

Date d'endossement: 99-05-13

Numéro de dossier :S990775003

## Note Technique

La présente note a pour but d'exprimer la position de l'unité de l'ingénierie de la circulation et de l'éclairage sur le projet de Transport Québec sur le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame entre les autoroutes A-720 et A-25. Les commentaires sont faits à partir du plan de Dessau-Soprin du projet daté du 22 avril 1999 (échelle 1:4000).

Suite à une analyse sommaire du projet, les points suivants ont pu être identifiés :

### Séparation de la desserte

Nous sommes favorables à une séparation de la desserte régionale de celle locale en ce qui a trait au transport des biens, personnes et marchandises. Cette séparation permet de gérer plus efficacement et sécuritairement :

1. une demande véhiculaire réduite en surface ;
2. la demande piétonne ;
3. et enfin , la demande cycliste

Ceci se traduit par des temps d'attentes plus courts pour tous les usagers du réseau et une sécurité piétonne (et cycliste) accrue par la diminution des conflits avec les véhicules et des distances de traverse plus courtes.

Le lien rapide prévu permet de compléter le réseau de voies rapides autour du centre-ville de Montréal permettant d'offrir une meilleure accessibilité (plus rapide et sécuritaire) aux résidents et entreprises sur le territoire. À titre d'analogie, il sera possible de comparer ce nouveau réseau de voies rapides au périphérique existant autour de la ville de Paris.

De plus, les industries et entreprises le long de la rue Notre-Dame tel que les Sucres Lantic pourront effectuer leurs opérations de façon beaucoup plus sécuritaire qu'actuellement.

### Impacts indirects

Il est possible aussi de concevoir que la diminution des volumes prévus sur la rue Notre-Dame à l'est de la rue Dickson aura comme bénéfice de permettre aux industries d'effectuer aussi leurs opérations de façon beaucoup plus sécuritairement qu'actuellement.

Une meilleure accessibilité au Centre-Ville par ce nouveau réseau peut avoir aussi comme bénéfice de soulager les axes congestionnés tels que Sherbrooke et Hochelaga permettant ainsi d'améliorer la qualité de vie et la sécurité des résidents.

### Impacts indirects (suite)

Une séparation de la demande véhiculaire pourra aussi se traduire par des émissions de CO<sub>2</sub> réduites permettant d'améliorer la qualité de l'air des quartiers de ce secteur.

### **Conclusion**

Nous sommes d'accord avec le concept proposé par Transport Québec quant au réaménagement de la rue Notre-Dame entre les autoroutes A-720 et A-25. Par contre, il est entendu qu'une analyse plus fine devra être entreprise afin de valider les différents détails d'aménagement avant implantation.

L'analyse fine permettra de définir les impacts qui découleront de la géométrie précise. À titre d'exemple, on peut identifier les différents carrefours où il y a peu d'espace pour les manoeuvres des véhicules lourds accédant aux industries situées le long de la rue Notre-Dame. L'unité de l'ingénierie de la circulation et de l'éclairage doit donc être directement impliquée dans la phase avant-projet afin de valider principalement les items suivants :

- les impacts locaux sur la circulation ;
- les simulations des conditions de circulations à l'aide des modèles EMME/2 et Traf-Netsim ;
- l'accessibilité du secteur pour les résidents et les véhicules d'urgence ;
- et la géométrie détaillée.

Roger Bibaud, ing.  
Travaux Publics et Environnement



Ville de Montréal  
Processus Décisionnel

## Intervention du service - Habitation

**Service responsable**

Travaux publics et environnement -  
Circulation et transport

**No dossier**

S990775003

**Objet**

Mandater le Service des travaux publics et de l'environnement, en collaboration avec les différents services municipaux concernés, pour poursuivre avec le MTQ la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (projet Ville-Marie ou modernisation de la rue Notre-Dame) en vue d'une réalisation dans les meilleurs délais possibles.

**Sens de l'intervention**

Avis favorable

**♦ Commentaires**

Deux corridors sont envisagés pour relier l'axe de la rue Notre-Dame à l'axe de l'avenue Souigny, soit l'option CN et l'option Dickson.

Comme cet important projet d'infrastructure autoroutière sera source de nuisances sonores, il y aurait avantage à privilégier, là où le choix est possible, les axes qui sont plus éloignés des secteurs résidentiels existants ou à développer. Or tandis que le tracé Dickson traverse un parc industriel, le tracé CN se situe à proximité d'une zone résidentielle et longe un emplacement municipal qui doit prochainement être offert en vente dans le cadre de l'opération Habiter Montréal; le potentiel de développement de ce terrain est d'une centaine de logements. Considérant que la réalisation d'une autoroute ou d'un boulevard urbain dans l'axe CN ne viendrait qu'accroître les problèmes de bruits déjà générés par les activités de la cour de triage, le Service privilégie l'option Dickson.

Cependant, dans l'éventualité où le tracé CN serait retenu, d'importantes mesures de mitigation devraient être envisagées par le MTQ pour préserver la qualité de vie du secteur résidentiel adjacent

**Numéro de certificat (ou note)**

**Responsable de l'intervention**

Pierre FONTAINE\_Hab  
architecte  
Tél. : 872-5478  
Date: 99-05-13

**Endossé par:**

Fabien COURNOYER  
Directeur

Tél. :872-3882

Date d'endossement: 99-05-13

Numéro de dossier :S990775003



Ville de Montréal  
Processus Décisionnel

## Intervention du service - Direction générale

**Service responsable**

Travaux publics et environnement -  
Circulation et transport

**No dossier**

S990775003

**Objet**

Mandater le Service des travaux publics et de l'environnement, en collaboration avec les différents services municipaux concernés, pour poursuivre avec le MTQ la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (projet Ville-Marie ou modernisation de la rue Notre-Dame) en vue d'une réalisation dans les meilleurs délais possibles.

**Sens de l'intervention**

Avis favorable

**• Commentaires**

L'équipe des relations gouvernementales de la Direction générale devra être impliquée dans toutes les étapes reliées à l'établissement des paramètres formels de collaboration. En effet, dans la mesure où une entente sur la modernisation de la rue Notre-Dame pourrait avoir une certaine influence sur l'ensemble des dossiers traités avec le ministère des Transports du Québec et spécialement, l'entente sectorielle attachée à l'entente cadre signée avec le gouvernement du Québec le 1er avril 1999, il nous apparaît indispensable de suivre de près l'évolution du projet de la modernisation de la rue Notre-Dame.

**Numéro de certificat (ou note)**

**Responsable de l'intervention**

Alain DUBUC  
Chargé de mission, Relations  
gouvernementales  
Tél. : 872-6502  
Date: 99-05-14

**Endossé par:**

Gérard DIVAY  
Directeur général  
Tél. :872-0589  
Date d'endossement: 99-05-14

**Numéro de dossier :S990775003**



Ville de Montréal  
Processus Décisionnel

## Intervention du service - Parcs jardins et espaces verts

**Service responsable**

Travaux publics et environnement -  
Circulation et transport

**No dossier**

S990775003

**Objet**

Mandater le Service des travaux publics et de l'environnement, en collaboration avec les différents services municipaux concernés, pour poursuivre avec le MTQ la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (projet Ville-Marie ou modernisation de la rue Notre-Dame) en vue d'une réalisation dans les meilleurs délais possibles.

**Sens de l'intervention**

Avis favorable

**• Commentaires**

Nous sommes favorable à poursuivre notre collaboration à la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25. Par ailleurs, le projet qui nous a été présenté récemment nous amène à formuler dès maintenant un certain nombre de commentaires.

**Principaux enjeux**

- Le projet présenté en est un d'autoroute en tranchée plutôt qu'un boulevard urbain. Il s'agit là d'un changement d'orientation majeur par rapport aux positions de la Ville à cet égard. Il y a lieu de s'interroger sur les principes et justificatifs sous-tendant ce choix.
- L'infrastructure peut apparaître comme une barrière, une **rupture définitive** avec les berges du Saint-Laurent. Toute réaffectation à long terme (30-50 ans) des berges pourrait souffrir de l'existence d'un "fossé" tel qu'il en existe un entre le Vieux-Montréal et le centre-ville. D'autres grandes villes (Boston) effacent ce type de cicatrices urbaines à grands frais.
- L'entrée de ville que constitue Notre-Dame serait banalisée et perdrait de son intérêt. À titre d'exemple, le passage sous le pont Jacques-Cartier (effet d'arche) serait un symbole perdu.
- Pour l'usager, on perd également des percées visuelles sur le fleuve et le centre-ville ainsi que des ambiances urbaines (proximité d'activités).
- Le patrimoine végétal dans le corridor (notamment les abords de la piste cyclable actuelle) est un élément majeur qui ne semble pas pris en considération dans le projet. Les arbres de gros calibre, plantés il y a une douzaine d'années jouent maintenant pleinement leur rôle d'écran visuel.

**Éléments de la proposition d'aménagement**

- La liaison complète des parcs Morgan et Champêtre est souhaitable et permettrait de créer un véritable parc de quartier.
- La vocation de pôle sportif de la section parc Champêtre est à maintenir parce qu'essentiel dans l'équilibre de la desserte en équipements sportifs à l'échelle de tout le quartier.

- 
- La hauteur finale du parc sur la dalle entre les parcs Morgan et Champêtre devrait être légèrement inférieure au niveau du talus du parc Morgan.
- On doit prévoir une épaisseur suffisante de terre sur la dalle pour assurer la croissance de la végétation.
- Il y a plus d'une vingtaine d'arbres matures dans la partie basse du parc Morgan qu'on illustre remblayée. Des modulations de terrains seront toujours possible pour accéder au-dessus de la dalle sans compromettre tous ces arbres.
- Le remblayage illustré du côté du parc Champêtre n'est pas une nécessité et il est possible d'y maintenir nos terrains de balle et de football ainsi que les arbres matures sans compromettre le projet d'infrastructure routière.
- Des vestiaires et services sanitaires pour les utilisateurs des terrains sportifs devraient s'intégrer dans un projet de réaffectation de la caserne Létourneux.

### **Dalle Fullum/Bellerive**

- La dalle est trop "courte" pour intégrer le site (monument) des patriotes.
- La fonctionnalité de la chute à neige nous semble pas assurée
- La tranchée entre de Lorimier à l'ouest de Papineau met la partie souterraine de la station de pompage à découvert... Qu'arrive-t-il à ce patrimoine?
- La relocalisation de la partie extérieure de la station de pompage se trouve dans un nouveau parc? Dans quel genre de zone? Quelle accessibilité? Environnement? Fonction du bâtiment? Qui paie quoi?

### **Parc linéaire (zone tampon)**

- Une destruction appréhendée de l'existant (végétation) par une inversion des pentes (illustration) est inquiétante.
- L'accès visuel au fleuve à partir du quartier sera de quel ordre?
- On identifie en vert tout espace résiduel (rue Dickson et autres), il y a d'autres vocations possibles à examiner.
- L'option cours du CN offre une meilleure continuité du réseau vert et nous apparaît préférable à l'option Dickson à ce point de vue. La zone tampon ainsi créée pourrait être efficace avec la zone industrielle également.

### **Autres**

- Au-delà des coûts d'aménagement (qu'on souhaite financer à 100% par le gouvernement), les coûts d'entretien futurs seront substantiels et risquent de pénaliser le niveau d'entretien de tous les parcs de la région si assumés par la Ville.
- Les trois (3) parcs au-dessus de l'autoroute (Square Viger: ouest, centre, est) "donnés" par le MTQ sont très problématiques (sécurité des personnes) et leur conception est à revoir globalement.

### **Conclusion**

À ce stade-ci, le concept antérieur "Boulevard urbain à niveau" nous apparaît préférable de l'ouest de Bourbonnière jusqu'à Papineau avec passerelle/abaissement à Bellerive. Ce serait plus convivial, mieux adapté au milieu urbain et l'entrée de ville serait plus intéressante. Aussi, le potentiel de développement urbain mieux préservé pour les générations futures. Enfin, le square Viger est à réaménager compte tenu des lacunes de conception initiale. Le MTQ devrait financer ce réaménagement correctif nécessité par leur intervention antérieure.

*Numéro de certificat (ou note)*

<i>Responsable de l'intervention</i> Denyse DESROSIERS pour Martial Larose, chef de section <i>Tél. : 872-1543</i> <i>Date: 99-05-13</i>	<i>Endossé par:</i> Louise LESIEUR pour Pierre Bouchard, chef de division  <i>Tél. :872-8692</i> <i>Date d'endossement: 99-05-13</i>
--	---

*Numéro de dossier :S990775003*



Ville de Montréal  
Processus Décisionnel

## Intervention du service - Développement économique et urbain

**Service responsable**

Travaux publics et environnement -  
Circulation et transport

**No dossier**

S990775003

**Objet**

Mandater le Service des travaux publics et de l'environnement, en collaboration avec les différents services municipaux concernés, pour poursuivre avec le MTQ la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (projet Ville-Marie ou modernisation de la rue Notre-Dame) en vue d'une réalisation dans les meilleurs délais possibles.

**Sens de l'intervention**

Avis favorable

**• Commentaires**

Le prolongement de l'autoroute Ville-Marie, entre les rues Papineau et Vimont, a suscité une controverse très importante au cours des années 70. Le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal avaient alors statué que ce tronçon de l'autoroute Ville-Marie, entre les rues Papineau et Viau, serait aménagé en boulevard. La Ville de Montréal en a toujours fait sa position traditionnelle et l'a intégrée dans le plan d'urbanisme. L'option de boulevard préconisée par la Ville visait principalement à assurer une intégration des quartiers montréalais adjacents à ce corridor véhiculaire.

Le projet déposé par le ministère des Transports semble avoir rejeté cette option et fait état d'un projet d'autoroute sur tout le parcours. Conséquemment, le MTQ devrait justifier ce choix non conforme au plan d'urbanisme de Montréal. Est-ce que le MTQ a travaillé des options de boulevard ? Quels en sont les résultats ? Pourquoi le MTQ préconise-t-il l'aménagement d'une autoroute ? Quels ont été les critères retenus pour guider ce choix d'aménagement ?

L'option retenue par le MTQ, bien qu'elle prévoit un ensemble de mesures de mitigation par l'aménagement d'un parc linéaire, prévoit tout de même un corridor autoroutier en tranchée ou en tunnel entre les rues Papineau et Viau. Conséquemment, les automobilistes traverseront le centre-ville dans un corridor entre deux murs de béton. D'autres types d'aménagement routier devraient être explorés, afin d'aménager un corridor routier plus intéressant et mieux intégré à la ville, comme cela se produit dans d'autres grandes villes nord-américaines, Boston et New-York par exemple. De plus, aucune option intégrant le transport en commun n'est mentionnée dans le projet présenté.

Le MTQ propose de remettre ultérieurement certaines études complémentaires nécessaires pour évaluer adéquatement le projet. Par exemple, aucune donnée n'a été transmise sur les volumes de circulation et son impact sur le réseau immédiat. Les études en matière d'impact sonore et de mise en valeur du patrimoine archéologique et architectural devraient aussi être déposées. À cette étape, il s'agit d'une proposition incomplète qui soulève beaucoup de questions et qui nécessite une étude plus en profondeur.

**Numéro de certificat (ou note)**

<b>Responsable de l'intervention</b> Sylvain DUCAS Chargé de projets Tél. : 2-4185 Date: 99-05-14	<b>Endossé par:</b> Christian LALONDE Chef de division Tél. :872-2622 Date d'endossement: 99-05-14
---	--

Numéro de dossier :S990775003



Ville de Montréal  
Processus Décisionnel  
**Pièces jointes au dossier**

**Service responsable**

Travaux publics et environnement -  
Circulation et transport

**No dossier**

S990775003

**Objet**

Mandater le Service des travaux publics et de l'environnement, en collaboration avec les différents services municipaux concernés, pour poursuivre avec le MTQ la définition du projet de raccordement de l'A-720 à l'A-25 (projet Ville-Marie ou modernisation de la rue Notre-Dame) en vue d'une réalisation dans les meilleurs délais possibles.

- ✓ 1. Commentaires des Services municipaux de la Ville de Montréal au MTQ relativement à la proposition précédente de type "boulevard". Lettre adressée à monsieur Pierre-André Dugas, en date du 4 août 1997;
2. Plan préliminaire du projet produit par la firme Dessau-Soprin pour le compte du MTQ, en date du 22 avril 1999;
3. Document de consultation du MTQ intitulé: "Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal", version avril 1999.
- ✓ 4. Article paru dans le journal "Nouvelles de l'Est", mardi le 4 mai 1999.

**Responsable du dossier**

Francine LEDUC  
Conseillère en aménagement  
Tél. : 872-8394

Numéro de dossier :S990775003

# Ville de Montréal

Service de la circulation et du transport

700, rue Saint-Antoine Est  
Montréal H2Y 1A6

Le 4 août 1997

Monsieur Pierre-André Dugas, ing.  
Directeur de Île-de-Montréal  
Ministère des transports du Québec  
800, Place Victoria, 13<sup>e</sup> étage  
Case postale 395  
Montréal (Québec)  
H4Z 1J2

OBJET: Prolongement de l'A-720 à l'A-25 (boul. Ville-Marie)  
Étude d'option et de variantes



---

Monsieur,

En réponse à votre lettre datée du 20 mai dernier, nous vous transmettons par la présente nos commentaires relatifs au rapport final de l'«*Étude d'option de variantes du tracé du projet de raccordement des autoroutes 720 et 25*». Ces commentaires donnent suite à une consultation auprès des différents Services de la ville de Montréal concernés par la réalisation du projet. Ces Services sont le Service de l'urbanisme, le Service de l'habitation, le Service des Parcs, des jardins et des espaces verts, et le Service de la circulation et du transport.

Ces commentaires visent à compléter un long processus amorcé à la fin des années '80 pour trouver une solution optimum à l'insertion de l'infrastructure routière dans le milieu environnant. Pour illustrer la sensibilité du milieu, rappelons les pressions populaires qui avaient amené l'adoption d'un moratoire sur la construction du projet autoroutier annoncé en 1970 par le gouvernement Bourassa. C'est à la suite de ce moratoire que les Autorités gouvernementales provinciales s'engageaient à réaliser le projet en boulevard urbain.

Certains commentaires émis par la Ville de Montréal ont déjà été intégrés au projet. C'est pourquoi vous trouverez certaines analogies avec des commentaires qui vous ont été transmis à titre préliminaire en novembre 1995.

...2

A:\VMDUGAS2.LET

## 1. LES OBJECTIFS POURSUIVIS PAR LA VILLE DE MONTRÉAL

Bien que l'accès aux quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Mercier s'effectue assez facilement, la circulation interne pose certains problèmes. À l'échelle régionale la solution apparaît clairement, il manque un lien fonctionnel entre les autoroutes Ville-Marie et A-25. L'absence de ce lien diminue l'attrait des quartiers environnants pour les entreprises, et affecte assurément la vitalité du port, de l'industrie et du centre-ville dans son ensemble. De plus, l'absence de ce lien amène les camions et la circulation de transit à emprunter les rues résidentielles locales, ce qui affecte la sécurité et la qualité du milieu de vie des résidents. Actuellement, la rue Notre-Dame supporte un fort débit de circulation, bien qu'elle ne soit pas aménagée pour cela.

Pour la ville de Montréal, le projet du boulevard Ville-Marie offre l'occasion de revitaliser les abords des quartiers qui longent l'infrastructure, et de modifier l'effet de tranchée que produit actuellement la rue Notre-Dame. Les objectifs poursuivis sont d'offrir aux Montréalais un axe routier efficace qui réponde et s'intègre mieux au milieu dans lequel il s'insère.

La question d'aménagement représente donc une composante importante du projet. Aussi, le ministère des Transports du Québec (MTQ) devra s'assurer qu'il intègre au projet de construction les mesures d'atténuation nécessaires (bruit, vibrations, poussière, aménagement paysager, mobilier urbain, etc). Le MTQ accordera également de l'importance au transport collectif, au cheminement des piétons et des cyclistes. Quant à la combinaison de l'aspect visuel et de l'efficacité recherchée, le boulevard Ville-Marie pourrait s'apparenter à certaines grandes artères de Montréal en minimisant les entrées charretières et en proposant des aménagements paysagers adéquats. Pour certains tronçons du boulevard Ville-Marie, on pourrait créer un peu de similitude avec la rue Sherbrooke entre le boulevard Pie-IX et la rue Viau. Il s'agit en fait de s'assurer la qualité même du lien pour en faciliter son insertion dans le milieu.

## 2. COMMENTAIRES D'ORDRE GÉNÉRAL

Eu égard aux concepts précédents qui nous ont été soumis, nous sommes heureux de constater que le concept valorisé pour la réalisation du projet de raccordement des autoroutes 720 et 25 correspond davantage à nos préoccupations visant une

...3

meilleure intégration au milieu environnant. Globalement, nous abondons dans le sens de la nouvelle orientation du projet qui comporte trois voies par sens de la circulation. Nous formulons toutefois certaines conditions pour une approbation complète du projet.

Dans le but d'optimiser la performance du futur boulevard Ville-Marie, il serait judicieux d'incorporer dans le concept des mesures préférentielles favorisant le transport collectif. Dans l'éventualité où un couloir réservé ne pourrait être aménagé, que ce soit en rive ou au centre de la chaussée, il y aurait lieu d'envisager la possibilité d'implanter d'autres mesures préférentielles.

Des précisions restent à fournir relativement aux questions d'aménagement. Entre autres, le MTQ devra fournir des indications quant aux mesures retenues pour favoriser l'intégration du projet au milieu, pour amener le conducteur à adopter une conduite urbaine et pour assurer une compatibilité entre les limites de vitesse, l'infrastructure et le milieu environnant.

Concernant l'exploitation d'une voie exclusive aux camions, cette option n'offre a priori aucun intérêt pour la ville de Montréal. Il y aurait lieu de miser davantage sur une gestion dynamique de la circulation pour assurer l'optimum de fonctionnalité du corridor.

### **3. COMMENTAIRES PARTICULIERS**

#### **3.1 Tronçon Fullum/Viau**

Pour la Ville de Montréal, l'existence d'un lien entre le secteur résidentiel au nord du futur boulevard Ville-Marie et le parc Bellerive est une préoccupation importante, et ce d'autant que l'on projette à la Ville de Montréal de relier par une voie cyclable le Vieux-Montréal, le parc Bellerive et la piste cyclable existante sur le côté nord du boulevard Ville-Marie.

Des échanges sont intervenus à ce sujet entre les représentants de la ville de Montréal et du MTQ pour un raccordement de la piste cyclable à l'intersection Frontenac/Ville-Marie qui serait utilisée l'hiver par les camions afin de quitter les chutes à neige.

...4

Nous réitérons la nécessité que la conception de l'intersection Frontenac/Ville-Marie considère un achalandage important de piétons et de cyclistes. Une attention particulière devra être également apportée au parc Bellerive de façon à améliorer l'environnement visuel et atténuer les nuisances associées à la circulation.

### 3.2 Intersection Pie-IX/ Ville-Marie

Les aménagements préconisés pour cette intersection devraient faire l'objet d'une étude particulière avec la participation de l'ensemble des intervenants concernés. Pour la Ville de Montréal, les éléments à considérer sont les suivants:

- Les aménagements devraient minimiser l'empiètement de l'espace au nord et s'éloigner le plus possible de la zone résidentielle;
- Pour accommoder les opérations de l'entreprise "Sucre Lantic" les aménagements proposés requièrent beaucoup d'espace, que ce soit pour permettre les manoeuvres des camions qui accèdent à la pesée, ou pour offrir des espaces de stationnement aux employés;
- La largeur de la chaussée préconisée risque d'occasionner des problèmes de sécurité pour les piétons. Le temps requis pour une traversée sécuritaire des piétons réduira nécessairement l'efficacité du boulevard;
- Pour le Port de Montréal, les aménagements proposés compliquent les itinéraires des camions. Précisons que le boulevard Pie-IX est une porte importante pour le Port de Montréal et un axe de circulation important pour les camions. Les aménagements proposés supposent un détournement des camions vers la rue Viau, ce qui n'est pas nécessairement souhaitable. Rappelons également que le projet d'atténuation du bruit dans l'axe de l'A-25 préconise la fermeture de la rue Curatteau aux camions, ce qui complique les opérations du Port de Montréal;
- La voie de service du Port de Montréal peut représenter une voie de contournement à l'intersection Pie-IX/Ville-Marie. Un contrôle de l'accès risque d'être difficile.

...5

### 3.3 Lien entre les parcs Morgan et Champêtre

Depuis de nombreuses années, le problème d'accessibilité entre les parcs Morgan et Champêtre contribue à la sous-utilisation du parc Champêtre. De plus, l'intégration visuelle entre ces deux parcs est déficiente. Pour y remédier, la proposition de la ville de Montréal est à l'effet d'aménager en dépression le tronçon du boulevard entre la rue et l'axe de l'avenue Bennett pour permettre l'aménagement d'une large passerelle, presque à niveau, au-dessus du boulevard Ville-Marie. Les bénéfices d'une telle proposition pour la qualité de vie des résidents du quartier Hochelaga-Maisonneuve sont les suivants:

- lien sécuritaire, confortable et visuellement agréable permettant de relier les parcs Champêtre et Morgan;
- offre additionnelle d'espaces verts et renforcement assuré de l'utilisation du Parc Champêtre à des fins récréatives, sportives ou autres, ce qui comblera le manque actuel du quartier en espaces verts.

Dans l'éventualité où l'aménagement d'une telle proposition s'avèrerait impossible, il sera essentiel d'aménager un lien signalisé de façon sécuritaire dans l'axe des deux parcs, ce que semble valoriser votre proposition. L'aménagement d'un second lien dans l'axe de la rue Létourneux serait également souhaitable. Considérant les enjeux en cause, les différentes options devront être étudiées soigneusement par les représentants du ministère des Transports du Québec, de la Ville de Montréal et du Port de Montréal.

Eu égard à la proximité des parcs Morgan et Champêtre de l'intersection Ville-Marie/Pie-IX, il y aurait lieu de les traiter conjointement.

### 3.4 Tronçon Viau à Dickson

Ce tronçon devrait faire l'objet également d'une étude particulière avec la participation des différents intervenants concernés. Dans ce tronçon, on cherchera à s'éloigner de la zone résidentielle et du Centre des soins prolongés qui est à préserver eu égard à

...6

la valeur patrimoniale du bâtiment et de l'espace boisé du site. La possibilité de convertir l'immeuble à des fins sociales ou de santé et d'envisager la récupération de l'espace vert pour l'aménagement d'un parc devrait être une éventualité à envisager.

En ce sens, le tracé illustré par la figure 4.5-B apparaît plus approprié que le tracé de la figure 4.5-A. Toutefois, la courbe préconisée requiert beaucoup trop d'espace et le raccordement de la rue Sainte-Catherine risque de favoriser la circulation de transit dans le quartier. Aussi, ce tronçon devrait faire l'objet d'une étude particulière. On profitera de l'occasion pour analyser le raccordement au Port de Montréal de la rue Viau.

Un bâtiment d'habitation a été construit récemment entre la rue Vimont et le secteur industriel, juste au sud de la rue Ontario. D'autres bâtiments seront réalisés plus au sud au cours des prochaines années. Il s'agirait de concevoir les différentes possibilités qui permettent l'insertion de mesures d'atténuation du bruit et des nuisances visuelles.

### 3.5 Tronçon Dickson à l'autoroute 25

Bien que ce tronçon pose moins de problèmes d'insertion dans le milieu environnant que les tronçons localisés plus à l'ouest, deux secteurs devront être préservés des effets engendrés par le projet. Il s'agit du secteur résidentiel localisé au nord-est de l'intersection Dickson/Ville-Marie, et une partie de la base militaire Longue-Pointe en cours de réaménagement.

Le concept proposé suppose la démolition du viaduc Dickson. À l'étape actuelle des discussions, nous considérons prématuré de s'avancer sur une telle éventualité. Les prévisions d'achalandage à long terme sur la rue Dickson pourraient justifier un étagement. Aussi, une analyse particulière est requise de façon à déterminer la géométrie de l'intersection Dickson/Ville-Marie,

? Nous convenons que l'ajout d'un lien <sup>E-O</sup> nord-sud entre la rue Dickson et l'autoroute 25 peut apparaître nécessaire pour diverses raisons, toutefois une telle éventualité reste à analyser. En effet, il s'agira de s'assurer que l'ouverture d'un nouveau lien ne vient pas annuler l'effet escompté par la fermeture de l'accès à la rue Hochelaga et déplacer le problème ailleurs.

...7

L'option de raccordement de la rue Langelier semble difficilement réalisable en raison des rénovations en cours dans ce secteur de la base militaire Longue-Pointe. Quant à la rue Desautels, bien qu'un accès pourrait être envisagé dans le cas d'une réalisation partielle de Ville-Marie, rien n'est acquis dans le cas de la réalisation ultime du projet.

Concernant la piste cyclable, le tracé proposé concorde avec le Plan d'action de la Ville de Montréal. L'intérêt est de s'assurer dans les étapes subséquentes d'une continuité avec le réseau existant et projeté. En ce sens, le tracé de la piste cyclable au nord du futur boulevard Ville-Marie à partir de la rue Haig offre l'opportunité d'un lien avec le réseau cyclable de l'est. La condition est d'obtenir une autorisation du Canadien National (CN) pour l'utilisation du viaduc à la hauteur de l'autoroute 25.

Nous comptons être associés à la poursuite de l'élaboration du concept final du projet de raccordement des autoroutes 720 et 25.

Dans l'attente de vos nouvelles, veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

*Pour* Le directeur,



Yann Davies

FL/JB/YD

c.c.: M<sup>me</sup> Lise Cormier, directrice, Service des parcs, des jardins et des espaces verts

MM. Fabien Cournoyer, directeur, Service de l'habitation  
Pierre Ouellet, directeur, Service de l'urbanisme  
Pierre-Yves Melançon, membre du comité exécutif

# MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME À MONTRÉAL

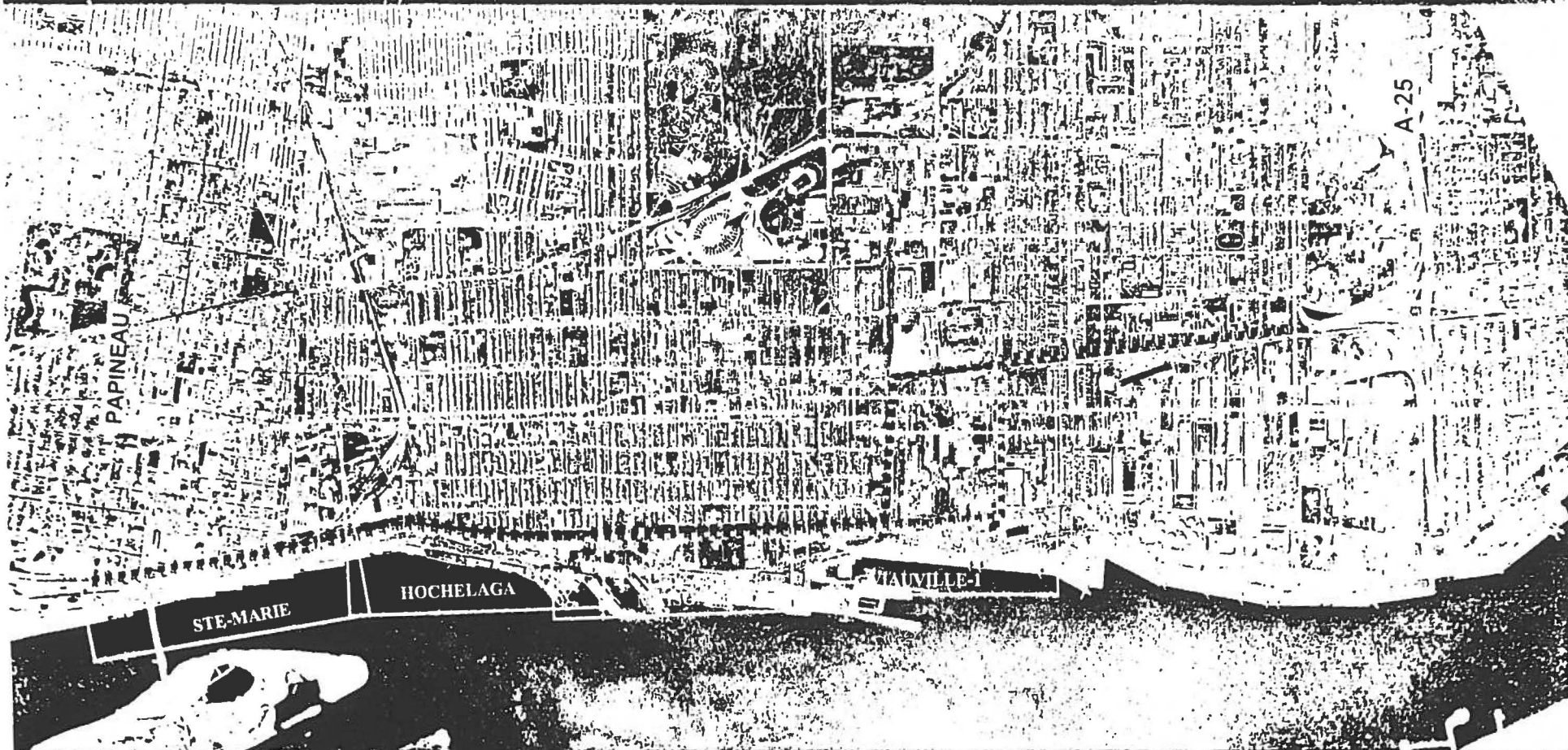


Société des transports  
de Montréal

**Document de consultation**

**Avril 1999**

# Localisation du projet



ST-MARIE

■■■■■ VARIANTE DICKSON  
..... VARIANTE CN

# Cheminement du projet

- Préparation de l'avant-projet
  - Préoccupations du milieu
  - Objectifs du projet
  - Avant-projet routier
  - Étude d'impact sur l'environnement
- Dépôt de l'avant-projet au MEFQ
- Audiences publiques (s'il y a lieu)
- Décision du Conseil des Ministres

# Préoccupations du milieu

- Revue de la documentation existante
  - Correspondance et revue de presse
  - Rapport de la commission populaire d'aménagement du boul. Ville-Marie (1983)
  - PPU Hochelaga-Maisonneuve
  - Études techniques antérieures

# Préoccupations du milieu

- **Consultations**
  - **Projet de R&D « Atténuation du bruit routier en milieu résidentiel dense »**  
(MTQ/Université de Montréal/SNC)
  - **Partenaires**  
(technique, institutionnel, économique, socio-économique, etc)

# Préoccupations du milieu

- La circulation
- L'intégration au milieu
- La qualité de vie

# Préoccupations du milieu

- La circulation
  - Une meilleure gestion de la circulation
  - Une vitesse stable et un flot continu de circulation
  - Une optimisation de l'utilisation de la voie routière interne du port

# Préoccupations du milieu

- L'intégration au milieu
  - Un boulevard qui met le quartier en valeur
  - Des panoramas vers le fleuve
  - Une mise en valeur du patrimoine
  - Un accès sécuritaire au parc Champêtre
  - Un accès sécuritaire au parc Bellerive
  - Une consolidation du parc/piste cyclable
  - Une alternative aux écrans antibruit

# Préoccupations du milieu

- La qualité de vie
  - Favoriser la revitalisation de la rue Sainte-Catherine
  - Améliorer la qualité des lieux publics (confort et sécurité)
  - Atténuer les bruits routier, ferroviaire et portuaire

# Objectifs du MTQ

- La circulation
  - Améliorer la desserte de l'est de Montréal
  - Canaliser le camionnage du Port rapidement vers le réseau routier supérieur

# Objectifs du MTQ

- L'intégration au milieu
  - Favoriser le maintien de l'activité existante et le développement de terrains vacants
  - Consolider le parc linéaire, la piste cyclable et les panoramas vers le fleuve
  - Intégrer des éléments patrimoniaux et historiques
  - Créer un accès prestigieux vers le centre-ville et mettre en valeur le paysage régional

# Objectifs du MTQ

- La qualité de vie
  - intégrer au projet une approche globale pour le problème du bruit
  - intégrer des préoccupations d'accessibilité et de sécurité
  - vérifier les possibilités de retombées, notamment pour le corridor commercial de la rue Sainte-Catherine

# MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME À MONTRÉAL

# Proposition du MTQ

- Une mise en valeur globale du corridor
  - Un corridor routier modernisé
  - Un réseau vert récréo-touristique  
(espaces verts existants, nouveaux espaces et « Route verte »)
  - Un potentiel patrimonial et historique  
(conservation et interprétation)
  - Des panoramas  
(fleuve et éléments métropolitains)

# Le corridor routier



ÉLARGISSEMENT À 6 VOIES

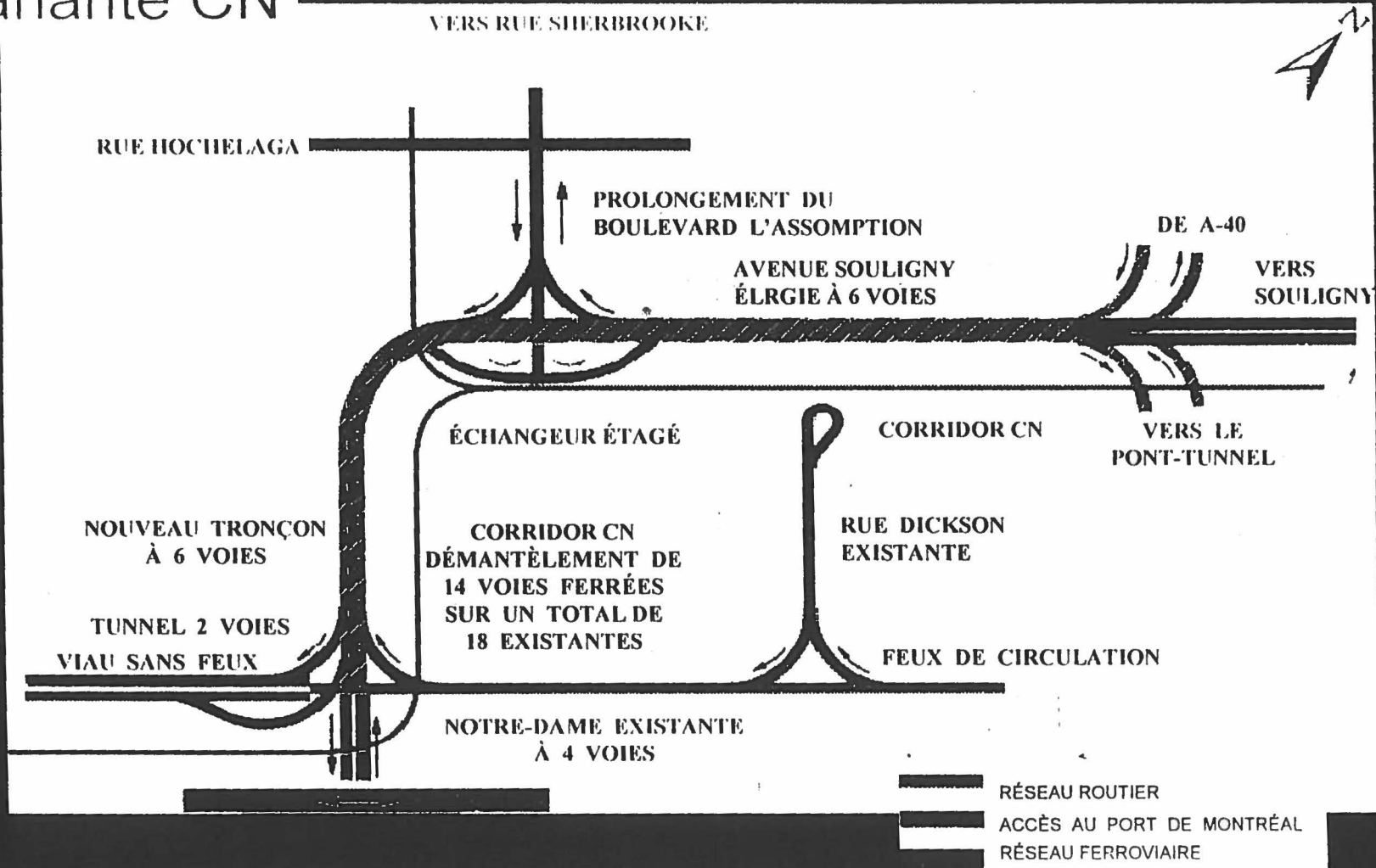
NOUVEAU TRONÇON  
AVEC VARIANTES DE TRACÉ

ÉLARGISSEMENT À 6 VOIES

VARIANTE DICKSON  
VARIANTE CN

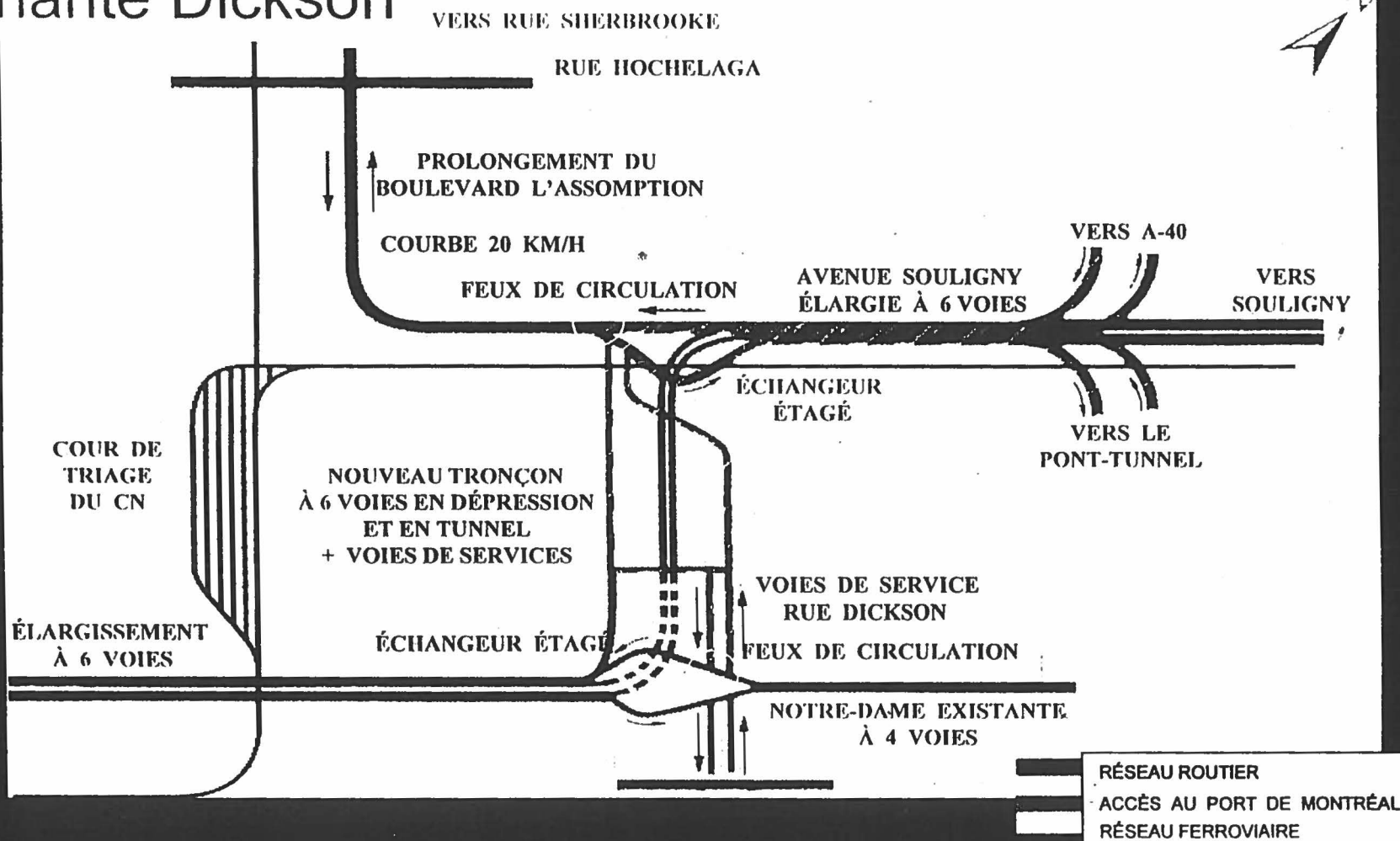
# Le corridor routier

## Variante CN



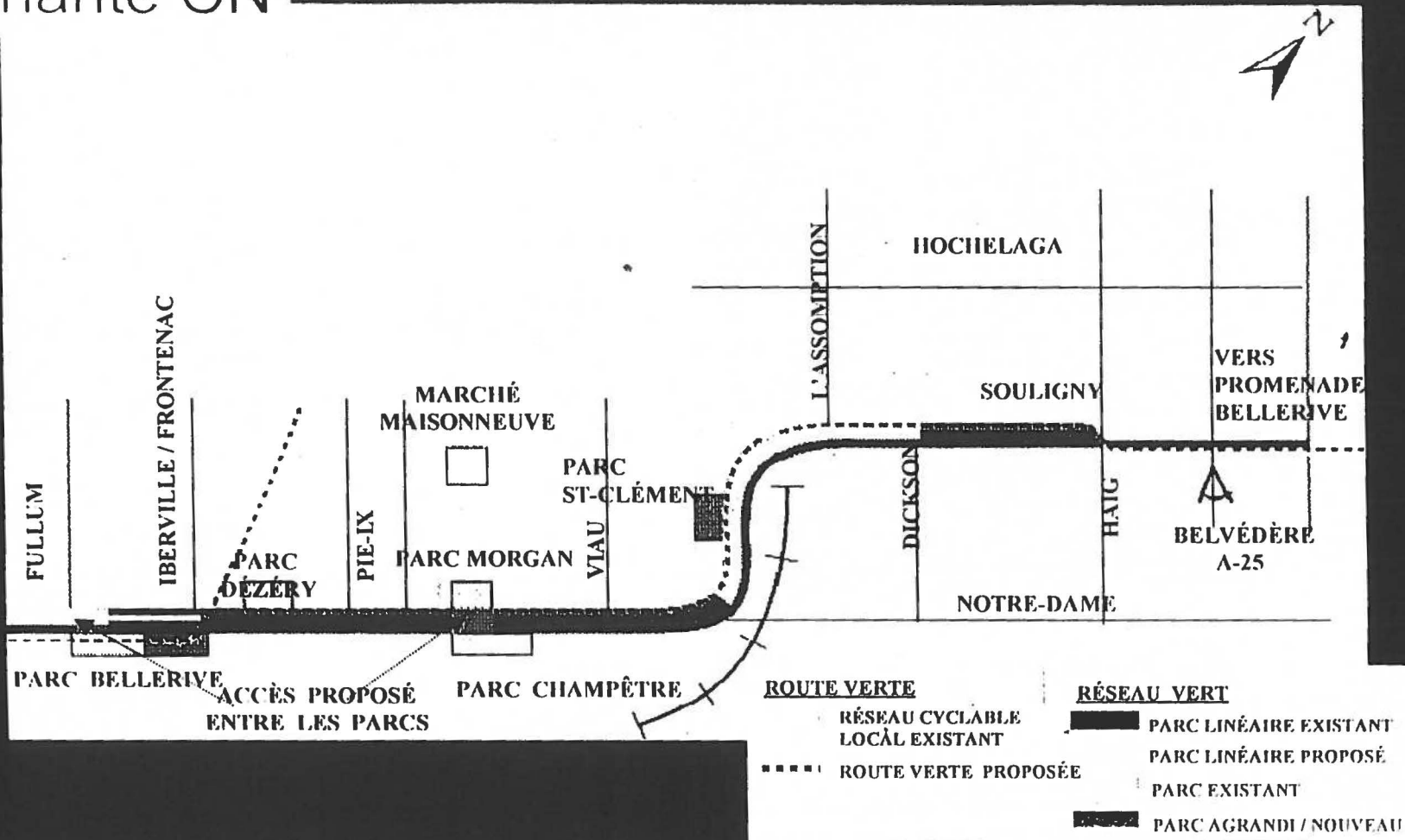
# Le corridor routier

## Variante Dickson



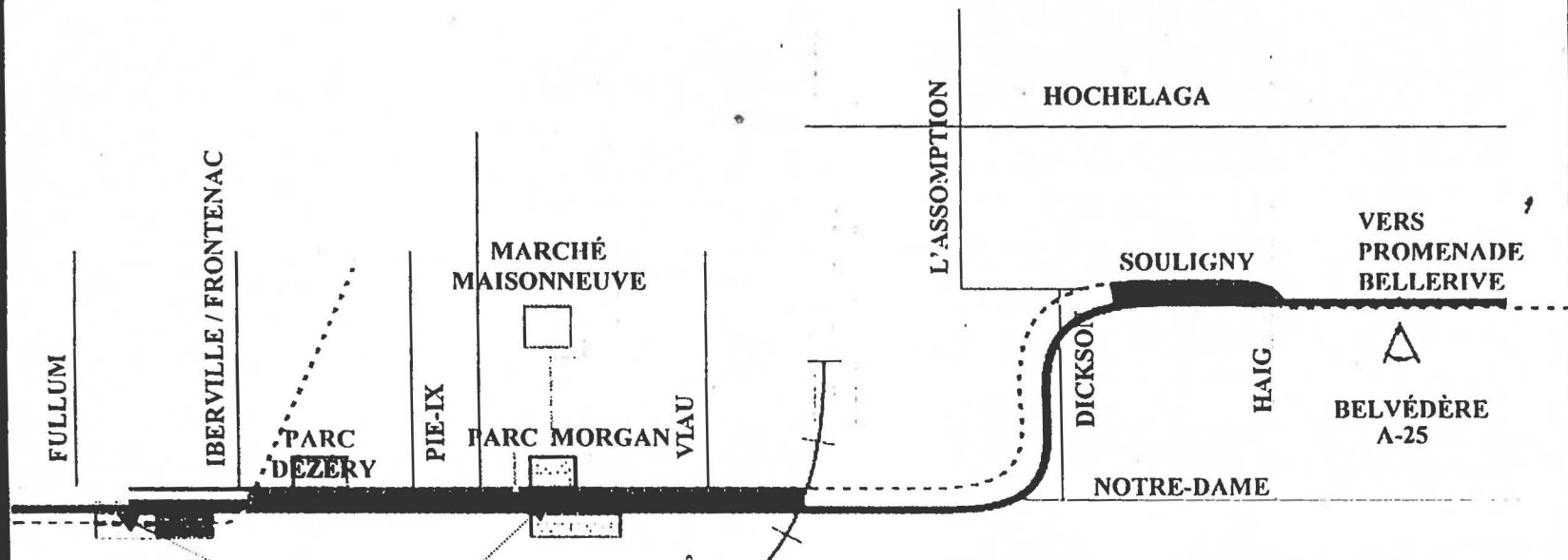
# Le réseau vert

Variante CN



# Le réseau vert

## Variante Dickson



PARC BELLERIVE

ACCÈS PROPOSÉ  
ENTRE LES PARCS

PARC CHAMPÊTRE

**ROUTE VERTE**

RESEAU CYCLABLE  
LOCAL EXISTANT

ROUTE VERTE PROPOSÉE

**RÉSEAU VERT**

PARC LINÉAIRE EXISTANT

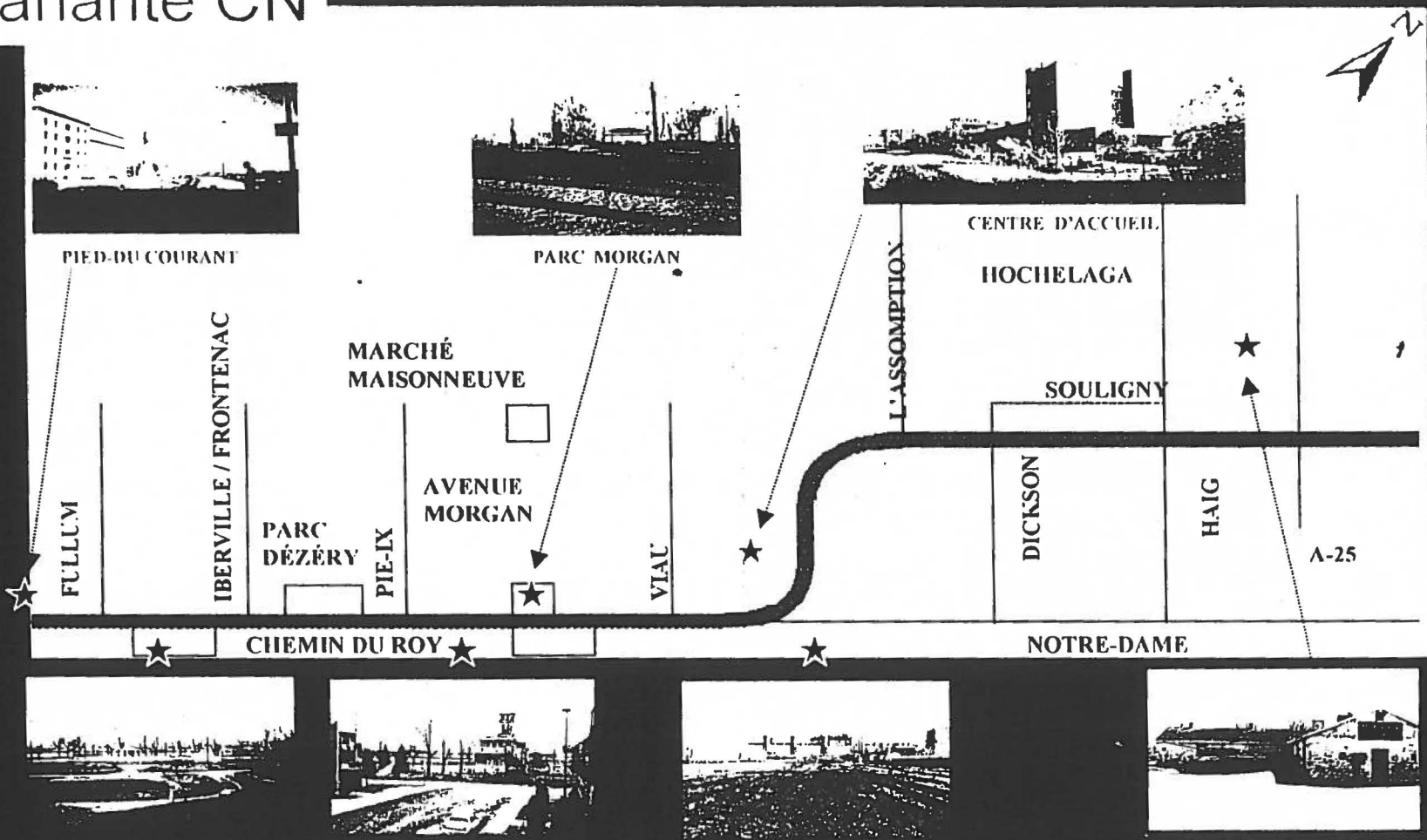
PARC LINÉAIRE PROPOSÉ

PARC EXISTANT

PARC AGRANDI / NOUVEAU

# Les éléments patrimoniaux

Variante CN

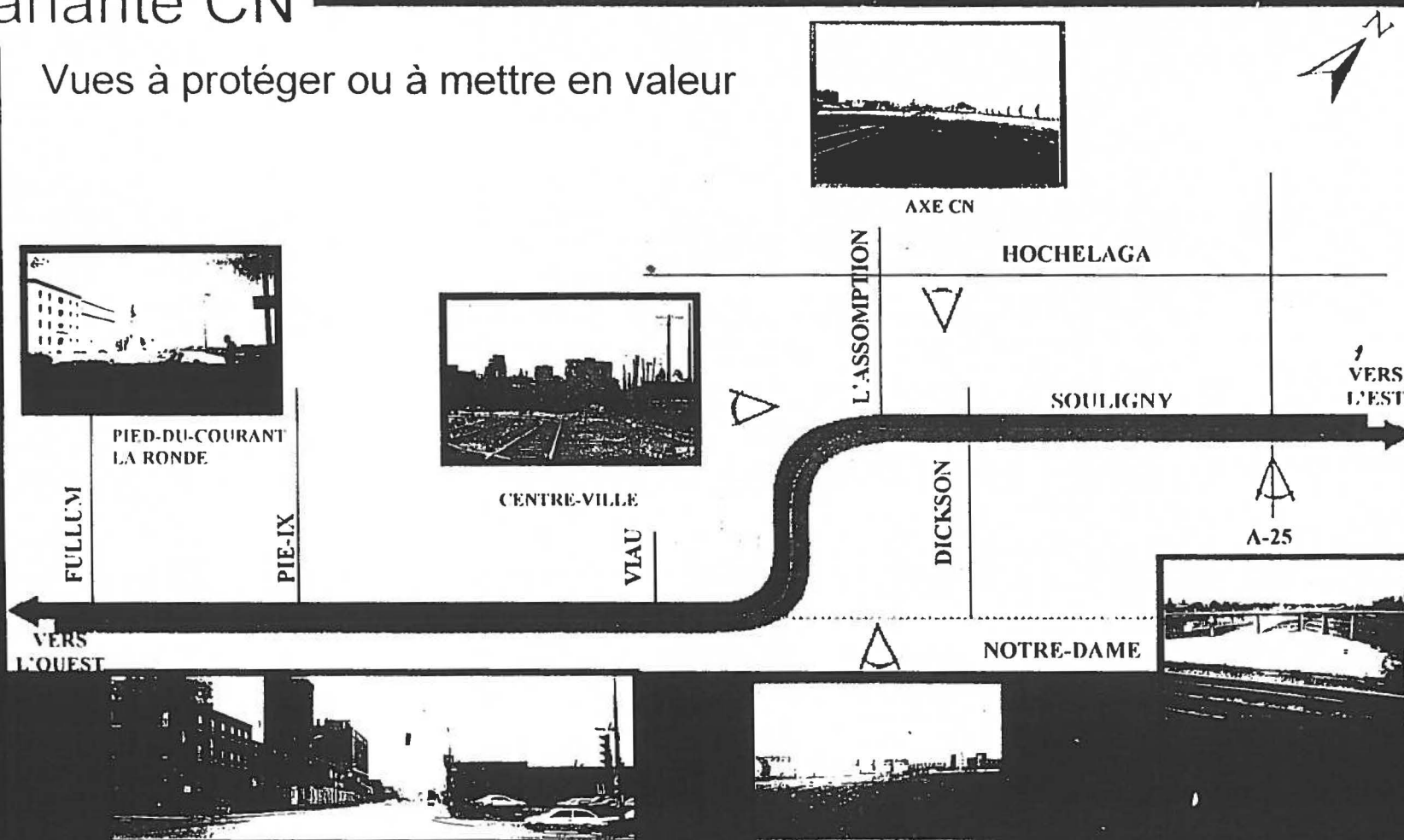




# Les panoramas

## Variante CN

Vues à protéger ou à mettre en valeur



# Les panoramas

## Variante Dickson

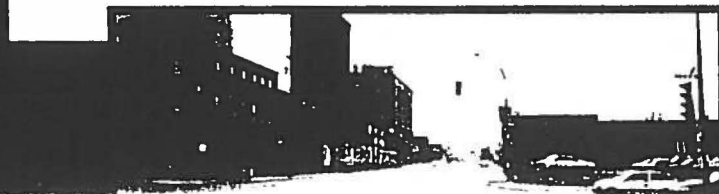
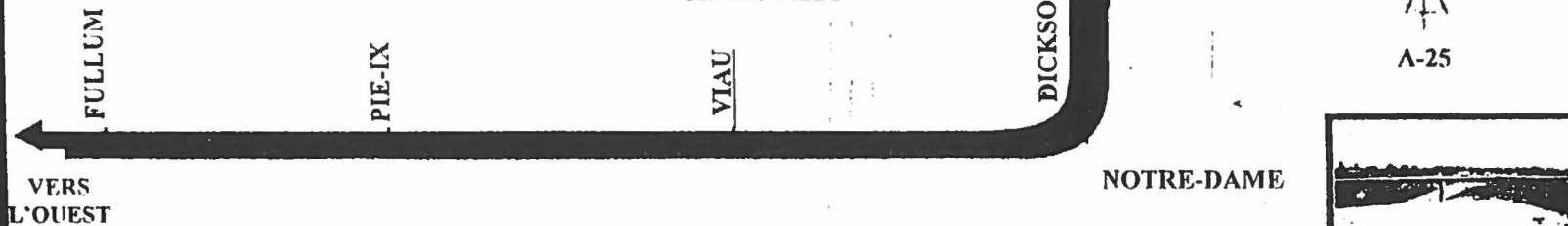
Vues à protéger ou à mettre en valeur



PIED-DU-COURANT



CENTRE-VILLE



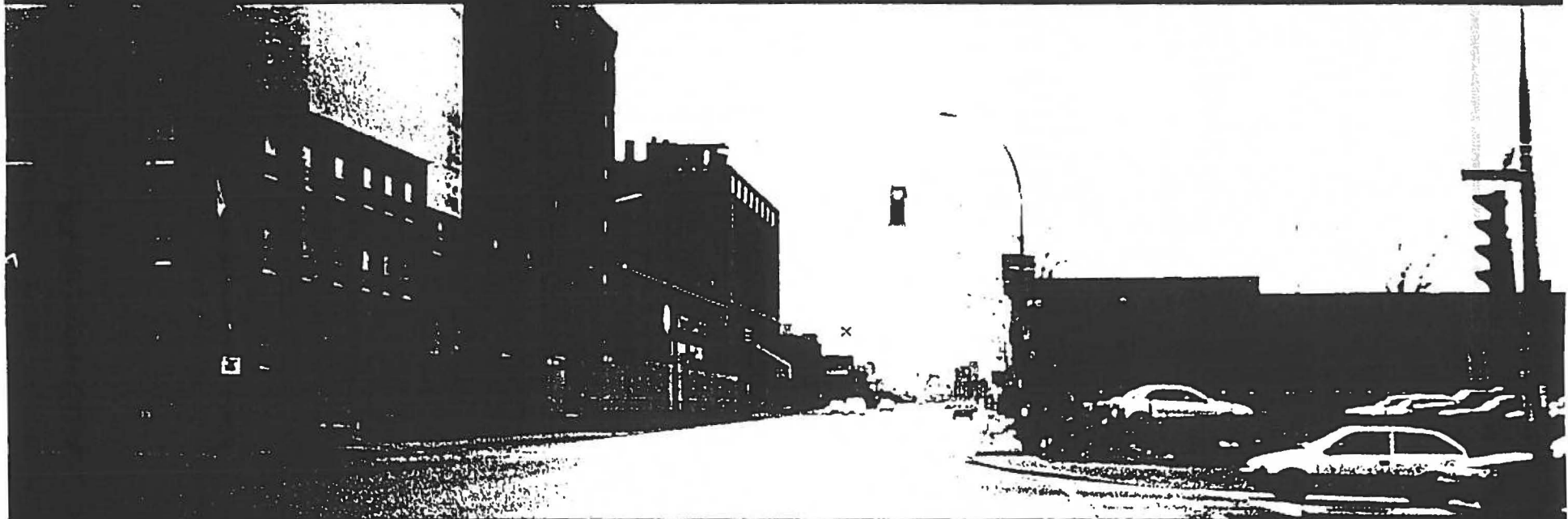


**LE PIED-DU-COURANT**

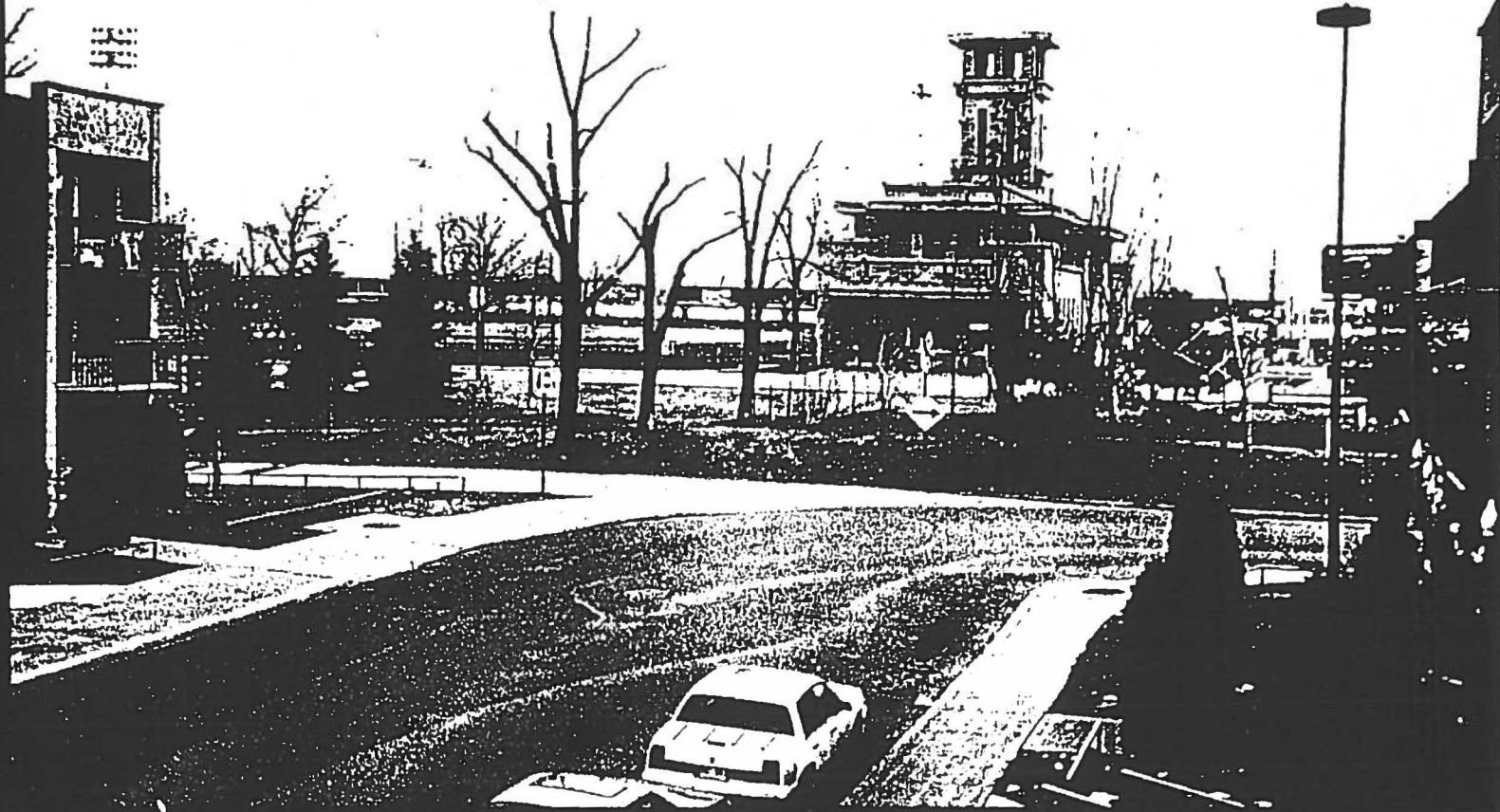


**LE PARC BELLERIVE  
LA RONDE  
LE PONT JACQUES-CARTIER**

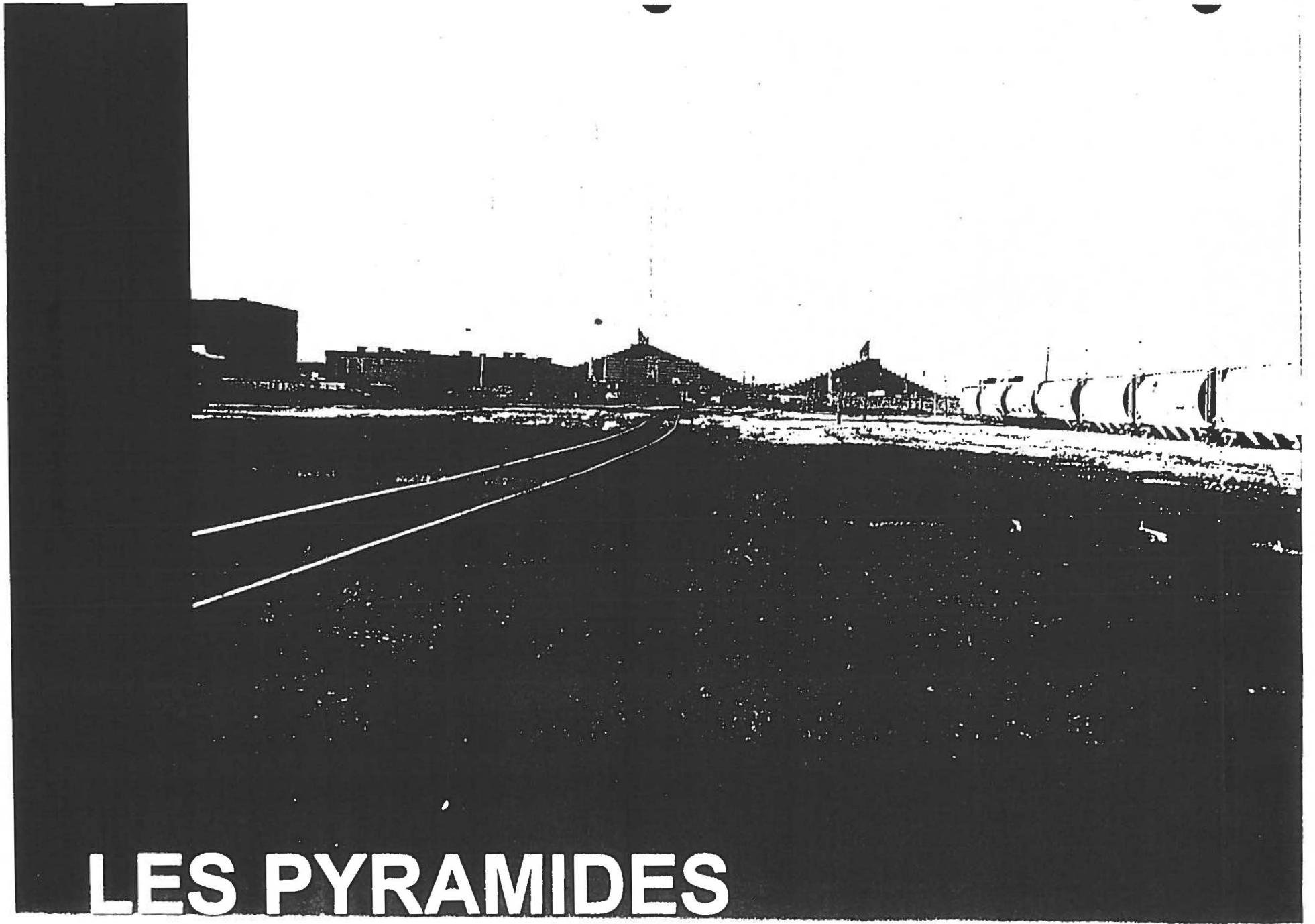
Vues à protéger ou à mettre en valeur



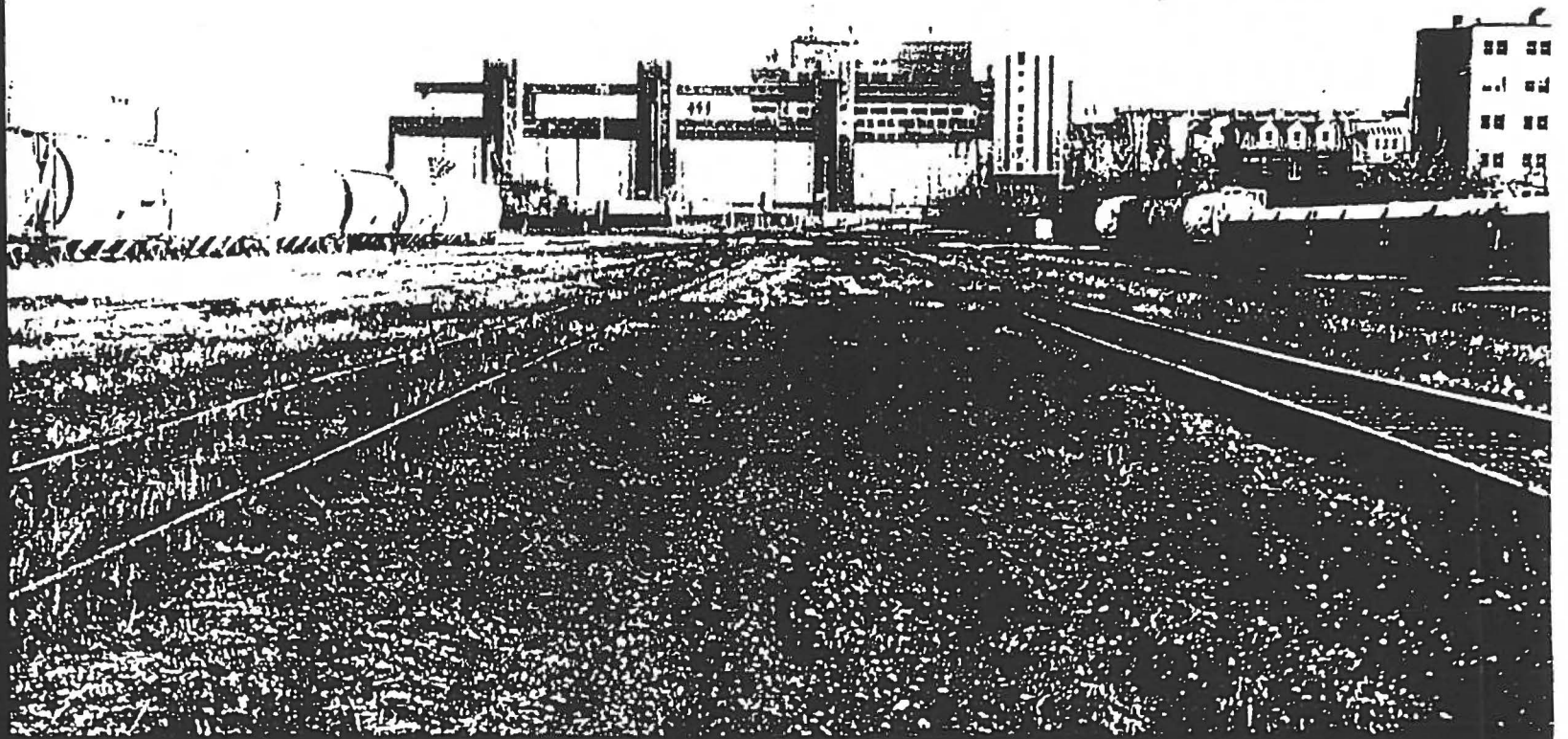
# LE CENTRE-VILLE



# LA CASERNE LÉTOURNEUX



# LES PYRAMIDES



# L'ÉLÉVATEUR À GRAIN LE PORT DE MONTRÉAL



**LE CENTRE-VILLE**

# MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME À MONTRÉAL



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
Direction de l'île-de-Montréal

**Document de consultation**  
Avril 1999

# Les aménagements



# Secteur Sainte-Marie



Parc Bellorive

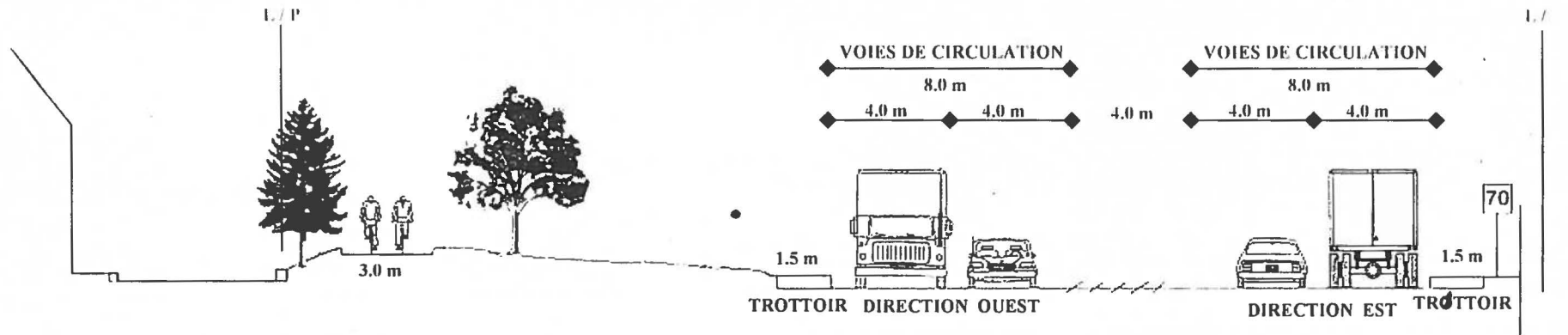


# Secteur Hochelaga



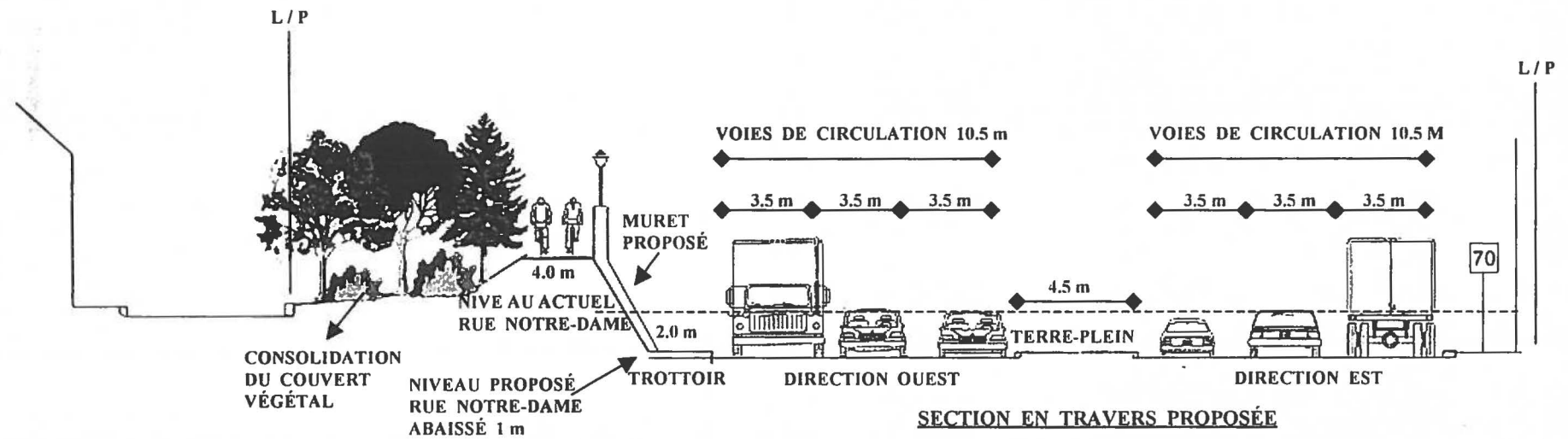
*Parc Dézéry*

# Secteur Hochelaga



SECTION EN TRAVERS EXISTANTE

LARGEUR VARIABLE



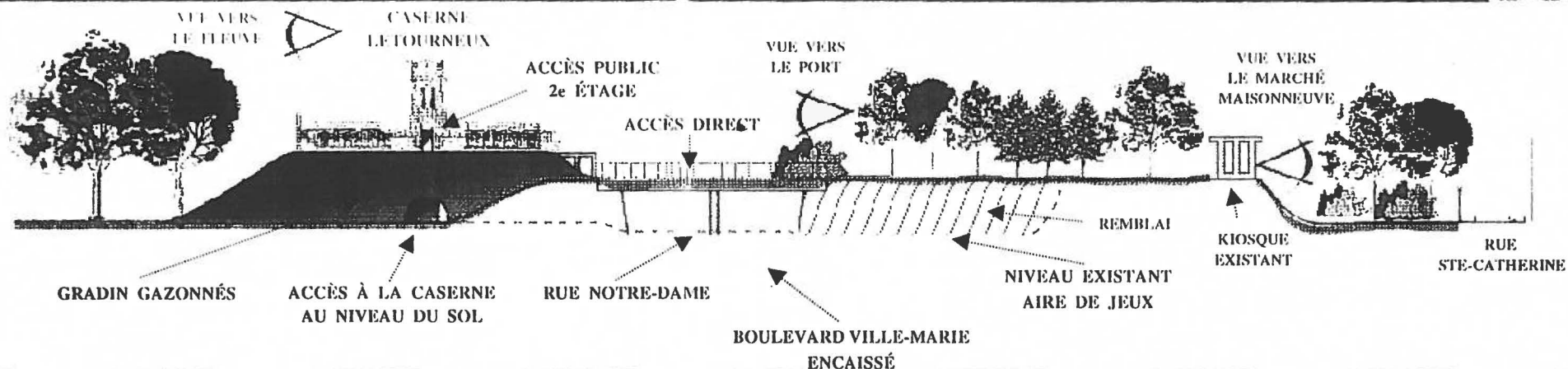
SECTION EN TRAVERS PROPOSÉE

An aerial photograph of a city grid, likely Paris, with a specific area highlighted in white. The highlighted area is a large, irregularly shaped block of buildings and streets, located in the center-right of the image. The rest of the city grid is shown in a high-contrast, black and white style.

# ● Secteur Maison neuve

Parcs Morgan et Champêtre

# Secteur Maisonneuve



Parcs Morgan et Champêtre

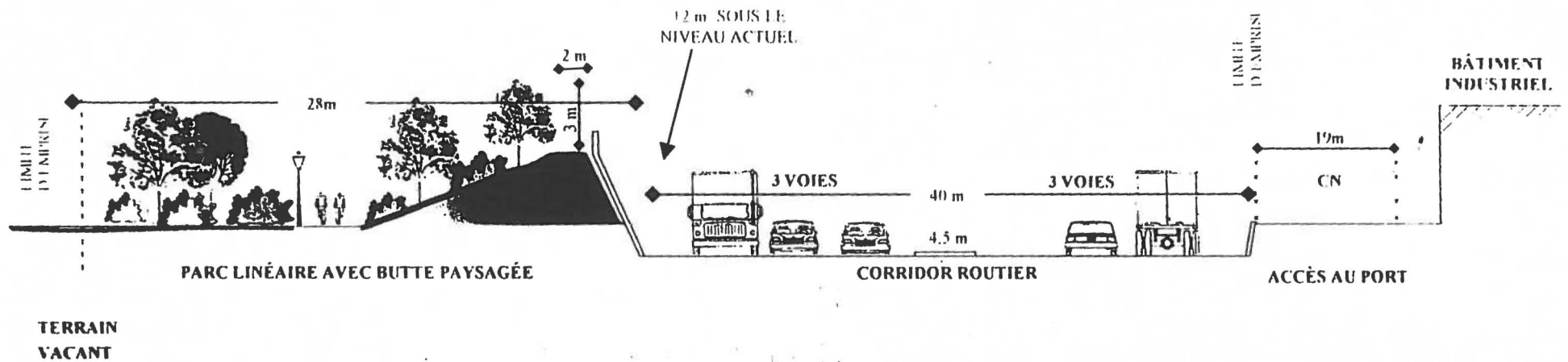
PROJET PRÉLIMINAIRE  
SANS ÉCHELLE

An aerial photograph of a city grid, likely Montreal, showing a river (St. Lawrence River) and a highway interchange. The image is high-contrast, with a black background on the left and bottom. The text is overlaid on the image.

# Secret Viauville ante CN

Parc Viau et parc Saint-Clément

# Secteur Viauville



Parc Viau et parc Saint-Clément

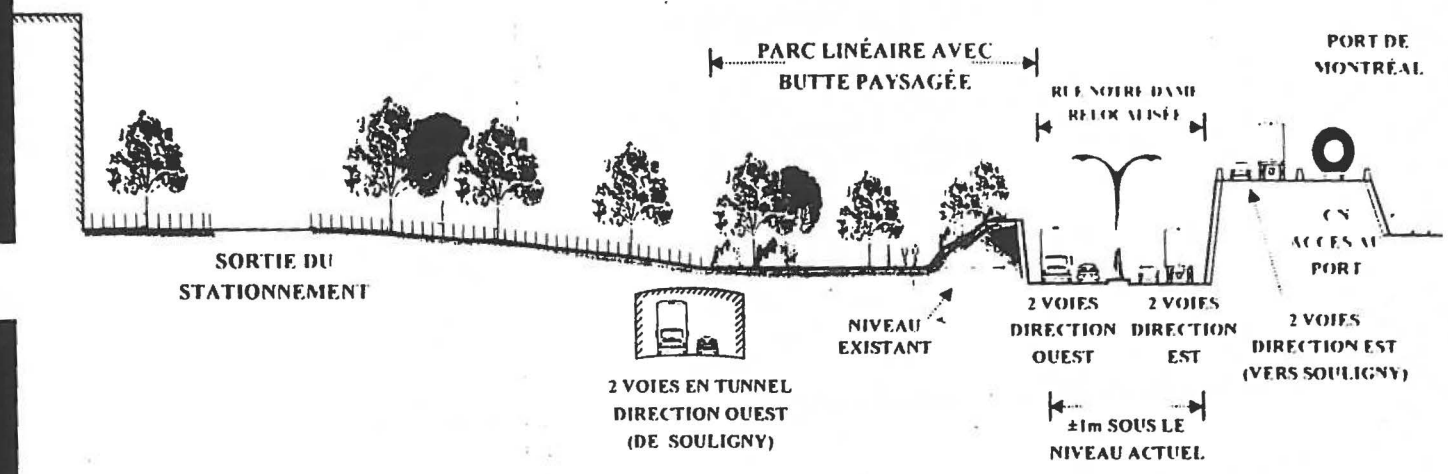
# Secteur Viauville

## SECTION EN TRAVERS EXISTANTE



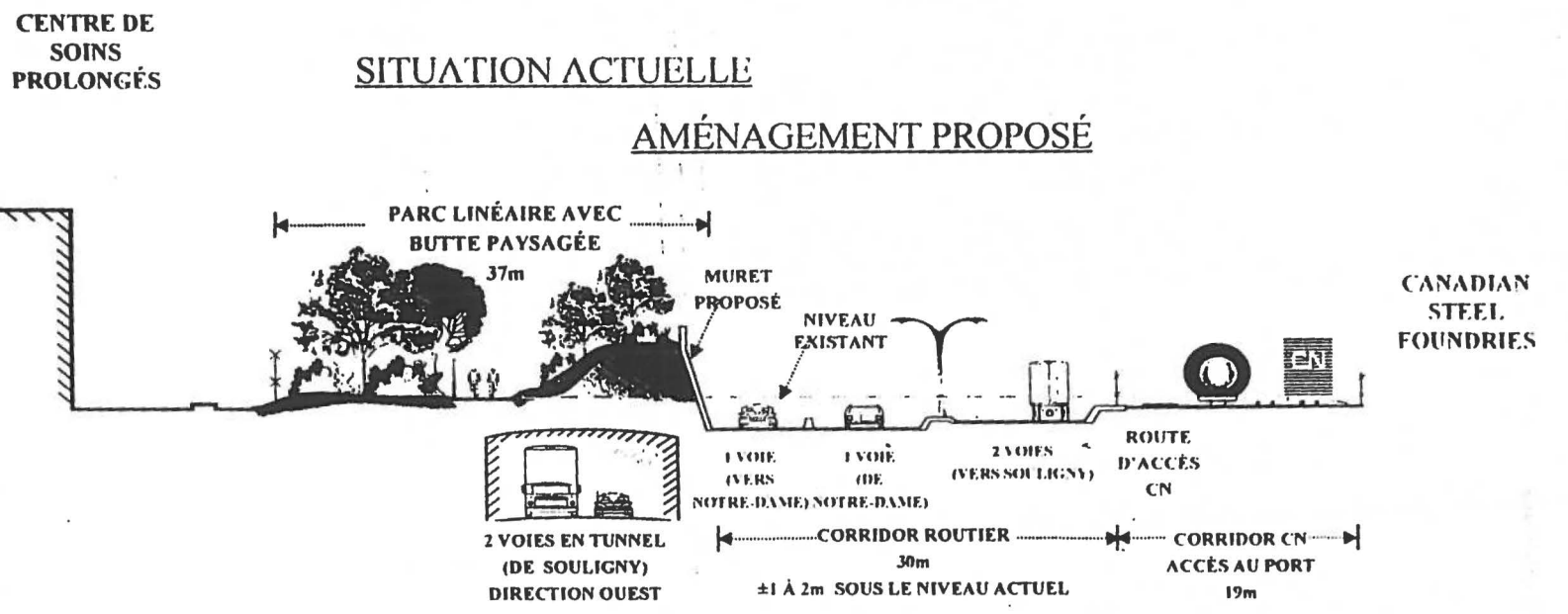
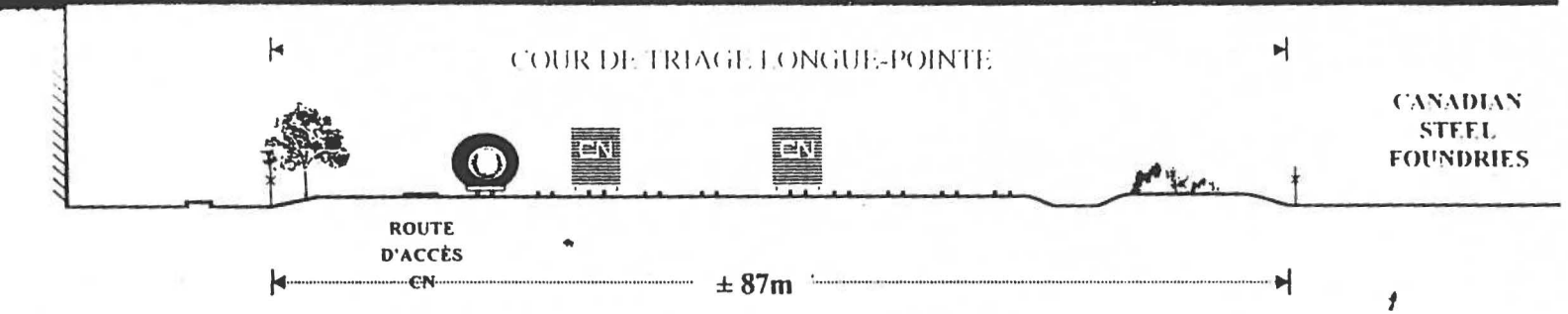
CENTRE DE SOINS PROLONGÉS

## SECTION EN TRAVERS PROPOSÉE



Parc Viau

# Secteur Viauville



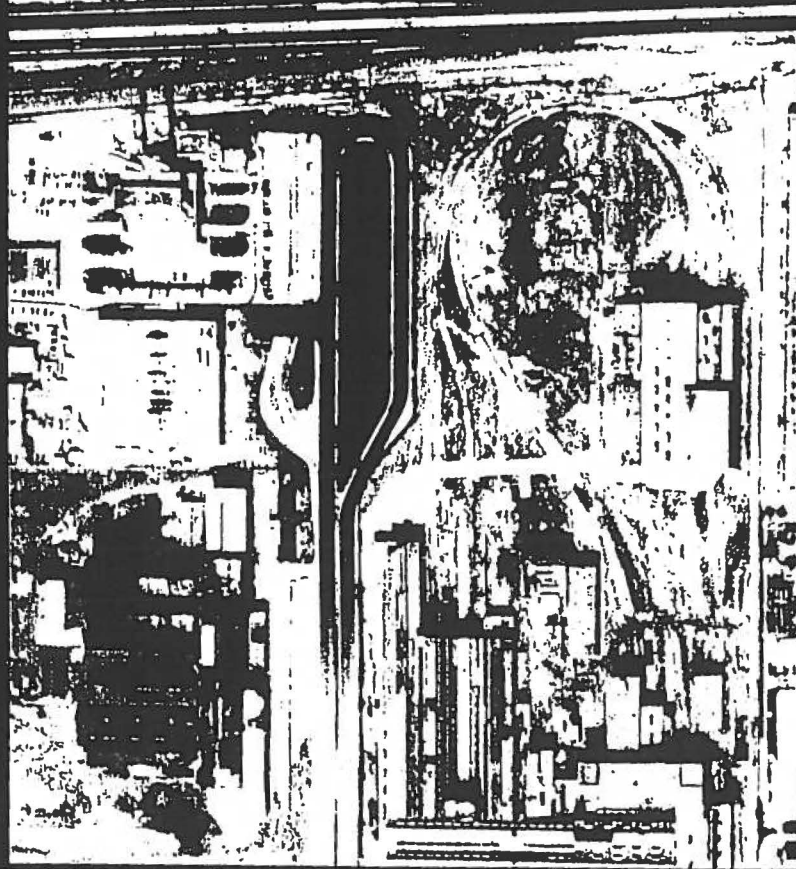
Parc Viau



Secret  
Vauville  
Variante Dickson

Desserte Industrielle

# Secteur Mercier



**LIQUE MEDICALE**  
**3600**  
 Avec ou sans rendez-vous

Transcontinental

# Nouvelles de l'Est

**Produits maison**  
 CHOUANGRE  
 PREMIERE MOISON  
 Chausson aux poires **125** l'unité  
 Terrine de Caribou **210** l'unité  
 259-5929

Mardi 4 mai 1999 • Volume 61, No 20 Téléphone 526-2224

## Lors de la réfection prochaine du boulevard Notre-Dame

# Les parcs Champêtre et Morgan seront réunifiés



Dans le cadre de la Semaine des services aux personnes âgées  
**Le programme «Jeunes et aînés pour tisser des liens» se fait connaître**  
 page 5

Par télécopieur	Nombre de pages
FRANCINE LEDUC	
Coût Service	
MTL	
N° de tél.	
N° de télécopieur	

**RAISON RAPIDE**  
 UN SEUL NUMERO  
 526-0-8288  
 COMPREZ NOS FRY ET JUS CONDENSEZ

**Resto-Bar Belle-Vue**  
 Grande Ouverture  
 Vendredi 7 mai

- Spaghetti à volonté offert gratuitement
- Tirage
- Prix de prières
- Coincé rétro
- Spécial et concours d'Éclair

Tous les jours  
 Ladies Night  
 de 20h à 11h

Les jeunes et aînés à prix imbattable servis tous les jours

Les pailles, sautés, Karaoke, Billard, Les dîners, chateaux...

Les services sont offerts tous les jours à partir de 11h

1476, Ontario Est • 253-3059

**Annonces classées**  
 Pages Transcontinental

**NE VU VENDRE**  
 316-321-2000

**LOCATION** LOCATION D'OUTILS ET D'ÉQUIPEMENTS À GAZ ET ÉLECTRIQUES

**TURBO**

**Special Biseaux de nuit**  
 du samedi au dimanche  
 6 mois

