



Projet de modernisation de la rue Notre-Dame

Mémoire présenté au
Bureau des audiences publiques sur l'environnement
(BAPE)

Préparé par :
Monsieur Martin Mayer
Chef, Santé-Sécurité/Environnement
Molson Canada, région Québec-Atlantique

Montréal, le 15 janvier 2002

Table des matières :

- Introduction.....	P.3
- Enjeux pour Molson Canada.....	P.4
- Conclusion.....	P.6
- Annexe.....	P.7

Introduction

Situés sur la rue Notre-Dame à Montréal, l'usine de Molson et son environnement ont été, depuis son ouverture en 1786, grandement modifiés. L'usine accueille aujourd'hui plus de 1400 employés qui empruntent les rues du secteur afin de se rendre à leur travail de leur stationnement. Le projet, sous étude, du réaménagement de la rue Notre-Dame engendrera plusieurs impacts positifs pour Molson s'il se réalise. Ainsi, la mise en place de ce projet sera certainement bénéfique à long terme pour la sécurité des employés.

Ce document n'a donc pas la prétention de couvrir tous les impacts que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame aura sur l'usine de Molson. Il se veut davantage comme étant un survol des enjeux de sécurité auxquels font face présentement les employés de Molson et plus spécifiquement l'impact qu'aura la porte « Faubourg Québec » (voir annexe 1) sur leur environnement. Molson a toujours eu un grand respect pour ses employés et est soucieuse de la sécurité de ceux-ci. Un projet comme celui sous étude actuellement ne pourra qu'améliorer la sécurité de ceux-ci.

Enjeux pour Molson Canada

La configuration de l'autoroute Ville-Marie telle qu'elle est présentement représente des enjeux majeurs d'un point de vue sécurité pour les employés de Molson travaillant à l'usine et dans les bureaux de la rue Notre-Dame.

- Tout d'abord, le stationnement principal de Molson est situé au nord de l'autoroute Ville-Marie alors que l'usine, elle, est au sud de l'autoroute. Les employés doivent donc, pour se rendre à leur travail, la traverser. À l'intersection de la rue Papineau et de l'autoroute Ville-Marie, celle-ci a six (6) voies; trois (3) direction ouest et trois (3) direction est avec un mince terre-plein entre les deux (voir annexe 2). La largeur totale des six (6) voies ainsi que le terre-plein représentent une longueur de près de trente-cinq (35) mètres. Selon les normes¹ établies par le Ministère des Transports du Québec, le piéton moyen marche à une vitesse de un (1) mètre par seconde. Pour traverser de façon sécuritaire l'autoroute Ville-Marie tel qu'on la connaît présentement, les piétons devraient avoir trente-cinq (35) secondes d'arrêts de la circulation est-ouest. Actuellement, ceci n'est pas le cas pour les piétons. Également, il est important de noter que certains véhicules en provenance de Papineau nord tournent sur Ville-Marie en direction est. Ceci a pour effet de restreindre encore plus la période allouée aux piétons, par le système automatique de feux de circulation, pour traverser l'autoroute.
- En tenant compte du fait que le stationnement situé à l'ouest de la rue Panet et au sud de l'autoroute Ville-Marie sera exproprié dans le cadre du projet sous étude (voir annexe 3), d'autres employés devront se stationner au nord de Ville-Marie. Ceci aura pour effet d'augmenter l'achalandage de piétons à la dite intersection et ainsi d'augmenter le risque d'accidents.
- Bien que la vitesse maximale affichée dans le tunnel Ville-Marie ainsi qu'à sa sortie soit de 70 km/h, il n'est pas rare d'observer des véhicules qui dépassent les 100 km/h² (voir annexe 4). Encore ici, il y a des enjeux majeurs pour les employés qui doivent traverser l'autoroute Ville-Marie pour se rendre à leur travail. De plus, la rue Notre-Dame et par le fait

¹ Tiré de : Étude d'impact sur l'environnement déposé au ministre de l'environnement par le ministère des transports sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

² Information venant de la SPCUM (poste 22)

même l'autoroute Ville-Marie est une des artères qui accueille le plus de camions à Montréal. Compte tenu des vitesses très élevées observées, le risque qu'un poids lourd ne puisse s'arrêter à un feu de circulation s'en trouve d'autant plus augmenté (le poids du camion fait en sorte que la distance de freinage requise est beaucoup plus longue qu'une voiture et ce, surtout à une haute vitesse).

- La mise en place d'un viaduc à l'intersection de l'autoroute Ville-Marie et de la rue Papineau aura également pour effet de désengorger la rue Notre-Dame devant les locaux de Molson. Présentement, aux heures de pointes en fin de journée, des temps d'attentes allant jusqu'à soixante (60) minutes peuvent être observés pour parcourir en voiture le tronçon de la rue Notre-Dame entre les rues Panet et Papineau.

Conclusion

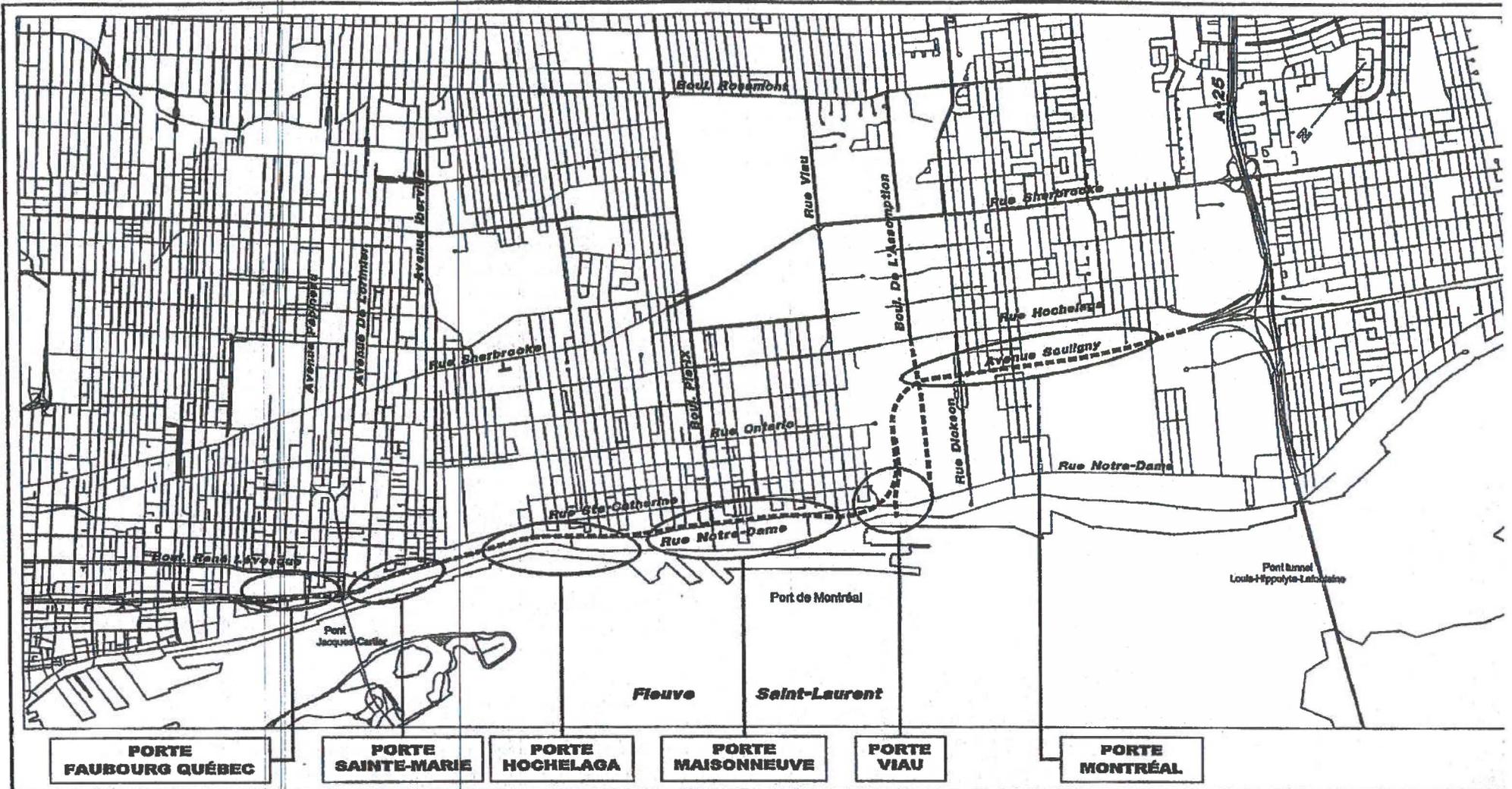
Finalement, ce document confirme que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame section « Faubourg Québec » représente plusieurs avantages pour Molson d'un point de vue sécurité des employés. Les avantages seront principalement observés lors de la mise en place d'un viaduc à l'intersection de la rue Papineau et de l'autoroute Ville-Marie. En effet, la mise en place de ce viaduc éliminera les risques pour les employés de Molson quand ils traverseront l'autoroute. Il est vrai que pendant les travaux il est possible que Molson doivent s'adapter, mais une fois que les travaux seront complétés, les résultats seront très avantageux autant pour les employés de Molson que pour les automobilistes qui empruntent ces rues tous les jours.

Martin Mayer
Chef, Santé-Sécurité/Environnement
Molson Canada
Région Québec-Atlantique



Annexe 1





N° de projet : 22118
 Date : Juillet 2001
 Échelle 1: 30 000

ROCHE

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

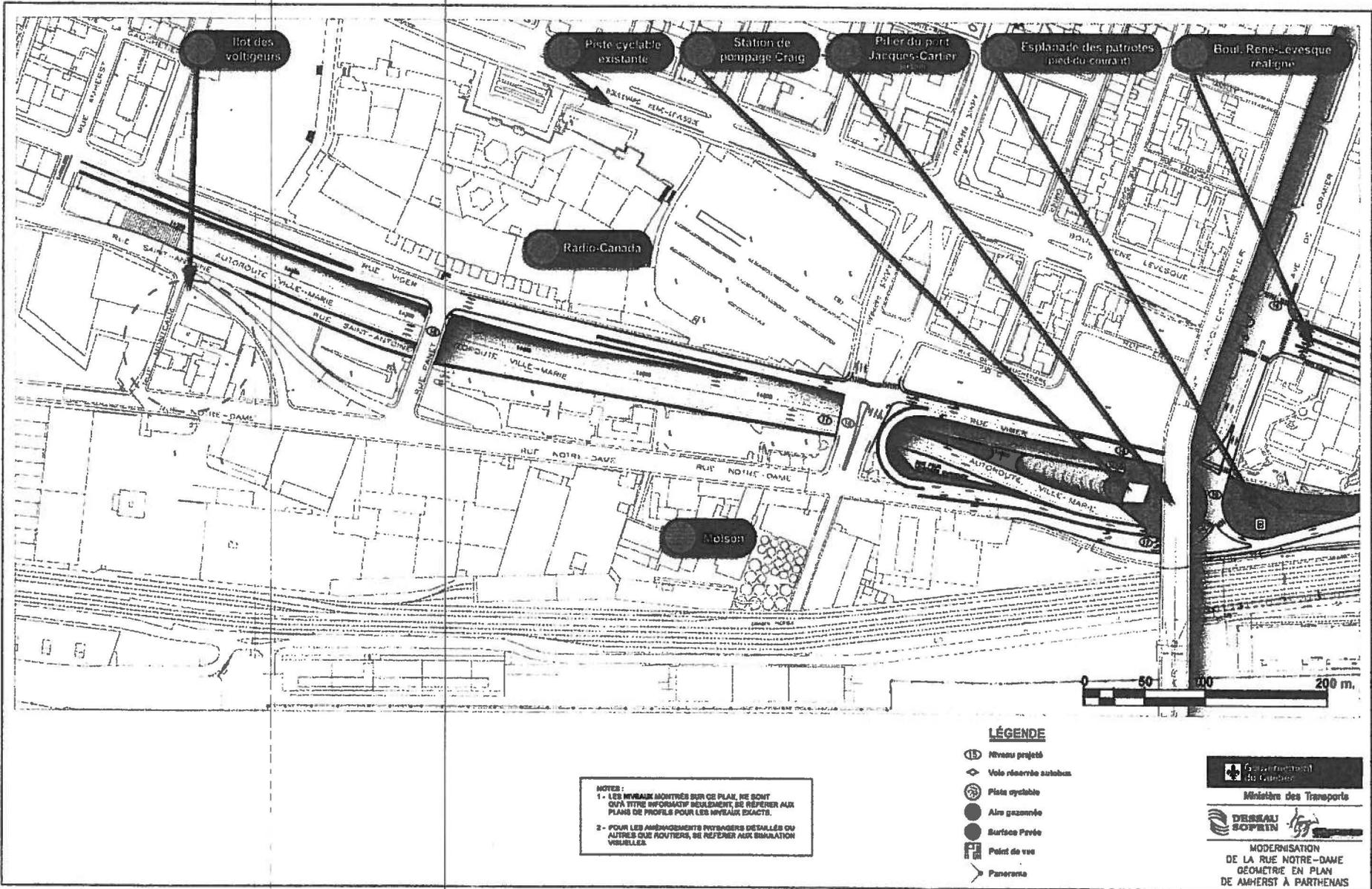
Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Direction de l'Île-de-Montréal
 Étude d'Impact sur l'Environnement
 "Modernisation de la rue Notre-Dame
 Montréal"
 Localisation du corridor
 FIGURE

FIGURE 6.1 Localisation des portes

FORMAT B SUPPLÉMENTAIRE

PORTE "FAUBOURG - QUÉBEC"

ANNEXE 1 PROPOSITION



NOTES :

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

2 - POUR LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS DÉTAILLÉS OU AUTRES QUE ROUTIERS, SE RÉFÉRER À LA SIMULATION VISUELLE.

- LÉGENDE**
- ⑬ Niveau projeté
 - ◊ Voie réservée autobus
 - ⊙ Piste cyclable
 - Aire gazonnée
 - Surface Pavée
 - ⊙ Point de vue
 - Panorama

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

DESSAU SOPHIN

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



Annexe 2

Faint, illegible text or a header line spanning the width of the page, possibly containing a title or reference information.







Annexe 3





Annexe 4



