

Projet de modernisation de la rue Notre-Dame

Fiche technique

Sommaire historique

- À partir de 1997, le ministère des Transports du Québec (MTQ) procède à une redéfinition complète du projet ;
- Le MTQ procède à la tenue d'activités de consultation et d'information auprès de la population des quartiers riverains et des organismes du milieu ;
- Le MTQ propose un projet de construction des voies de circulation en tranchée ;
- En 2001, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) tient une audience sur le projet ;
- Dans son rapport, le BAPE recommande au MTQ et à la Ville de Montréal de travailler ensemble à un projet commun qui s'articule autour d'un concept d'un boulevard urbain ;
- S'ensuit la création de comités où les partenaires parviennent à un consensus sur les orientations et les grands principes du projet ;
- Un concept conjoint de boulevard urbain est présenté en juin 2002, lors du Sommet de Montréal ;
- En 2002, le Gouvernement autorise par décret la réalisation du projet, en y consignant 19 conditions ;
- En 2005, le MTQ et la Ville de Montréal tiennent une conférence de presse pour annoncer un projet conjoint ;
- Un Bureau de projet réunissant des ressources du MTQ, de la Ville de Montréal et d'un consortium formé de firmes d'ingénierie et d'urbanisme, est en place depuis le 2 octobre 2006 pour veiller à la mise en œuvre des prochaines étapes du projet.

Projet de modernisation de la rue Notre-Dame

Fiche technique

Description du projet

Situation actuelle

- Circulation de 75 000 véhicules en moyenne quotidiennement ;
- Déplacements de 5000 à 7000 camions à chaque jour, notamment liés aux activités du port de Montréal ;
- Présence de 100 à 300 cyclistes à l'heure ;
- Incapacité de l'axe routier à absorber les débits actuels de circulation ;
- Congestion routière chronique, débordements de circulation dans les rues avoisinantes, accès difficile au port de Montréal et aux usines et problèmes de sécurité routière ;
- Défis importants quant au bruit et à la qualité de l'air dans les quartiers environnants ;
- Aucune mesure préférentielle implantée pour le transport en commun afin d'en améliorer la régularité et la rapidité.

Territoire du projet

- Tronçon de neuf kilomètres, entre la rue Amherst et l'autoroute 25 en passant par l'axe Souigny ;
- Quatre secteurs d'intervention : Sainte-Marie, Hochelaga-Maisonneuve, l'Assomption et Souigny.

Avantages du projet

- Élément clé d'une stratégie visant à mieux desservir l'Est de Montréal ;
- Amélioration de la desserte en transport en commun ;
- Moteur pour revitaliser le développement économique et social de ce secteur ;
- Projet permettant d'absorber plus efficacement l'important débit de circulation, de contrer la congestion chronique et les débordements sur le réseau local ;
- Mise en place d'un environnement attrayant en regard des niveaux de bruit, de la qualité de l'air, de l'architecture et des aménagements paysagers.

Coûts du projet

- Projet évalué à 750 M\$, dont 625 M\$ défrayés par le ministère des Transports et 125 M\$ par la Ville de Montréal. Des travaux complémentaires sont aussi considérés par la Ville.

Échéancier du projet

- Travaux réalisés sur une période de six ans ;
- Travaux qui débuteront dès 2008 par le secteur Souigny. Suivront certains aménagements dans le secteur de l'intersection Pie-IX et des parcs Morgan et Champêtre.

Projet de modernisation de la rue Notre-Dame

Fiche technique

Caractéristiques du projet

Amélioration de la desserte

- Quatre voies par direction incluant une voie en rive réservée en tout temps pour le transport en commun ;
- Projet contribuant à améliorer la fluidité de l'axe de la rue Notre-Dame ;
- Projet reposant sur le principe de la gestion dynamique de l'offre où les feux restent au vert sur la rue Notre-Dame dans l'axe est-ouest en période de pointe pour favoriser la fluidité ;
- Transformation de l'axe de la rue Notre-Dame contribuant à une diminution de la circulation de transit dans les quartiers résidentiels et à l'aménagement de quartiers verts ;
- Infrastructure contribuant à la mise en place des modes de transport en commun et actif.

Amélioration du transport collectif

- Aménagement d'une voie réservée en rive sur tout le parcours ;
- Prévision de 15 000 usagers ;
- Quatre circuits d'autobus dont les deux circuits express actuels et deux nouveaux circuits prévus sur Pie-IX et Viau pour rejoindre le centre-ville ;
- Plus d'une quarantaine d'autobus en heure de pointe ;
- Amélioration du temps de parcours estimé entre 6 et 9 minutes.

Aménagements adaptés pour le transport actif

- Corridor piéton distinct en bordure du quartier résidentiel ;
- Piste cyclable de quatre mètres de largeur en site propre reliant le réseau cyclable local ;
- Prolongement de la piste cyclable vers l'est.

Intégration de l'infrastructure au milieu urbain

- Aménagement du parc linéaire ;
- Intégration de mesures d'atténuation du bruit lié à la circulation automobile ;
- Agrandissement des parcs Bellerive et Champêtre ;
- Mise en valeur des lieux publics et des sites à caractère patrimonial ;
- Amélioration des accès visuels au fleuve et mise en valeur des panoramas.

Contribution au développement économique

- Favoriser les potentiels de développement ;
- Meilleure desserte du camionnage en général dont le port de Montréal et les secteurs industriels de l'Est de Montréal en particulier.

Projet de modernisation de la rue Notre-Dame

Fiche technique

Secteurs d'intervention du projet

Secteur d'intervention de Sainte-Marie

- 2 km, de la fin de l'autoroute 720 (rue Amherst) jusqu'au viaduc du CP (rue du Havre).

Principales caractéristiques

Infrastructure routière

- Passage des voies de circulation en transit au sud du pilier du pont Jacques-Cartier ;
- Infrastructures en tranchée à la sortie de Ville-Marie (Amherst) jusqu'à la jonction avec le boulevard René-Lévesque ;
- Étagement des intersections Panet, Papineau, De Lorimier et René-Lévesque ;
- Desserte locale et intersections à niveau.

Intégration de l'infrastructure au milieu urbain

- Aménagement d'un passage paysagé pour relier le parc Bellerive au quartier ;
- Agrandissement du parc Bellerive ;
- Mise en valeur du pôle patrimonial du Pied-du-Courant et de l'ancienne station de pompage Craig.

Secteur d'intervention d'Hochelaga-Maisonneuve

- 3,3 km, du viaduc du Canadien Pacifique (rue du Havre), jusqu'au viaduc du Canadien National (rue Sainte-Catherine).

Principales caractéristiques

Infrastructure routière

- Étagement des voies à l'intersection de la rue Notre-Dame et du boulevard Pie-IX.

Intégration de l'infrastructure au milieu urbain

- Création d'une dalle pour unifier les parcs Morgan et Champêtre et en augmenter leur superficie ;
- Aménagement d'un belvédère au sein du parc Champêtre pour favoriser les accès visuels vers le fleuve ;
- Amélioration de l'accessibilité à l'ancienne Caserne Letourneux ;
- Intégration de la Tonnellerie au parc linéaire.

Secteur d'intervention de l'Assomption

- 1,9 km, du viaduc du Canadien National (rue Sainte-Catherine) à la rue Cadillac, servant notamment au raccordement entre la rue Notre-Dame et l'avenue Souigny.

Principales caractéristiques

Infrastructure routière

- Prolongement du boulevard de l'Assomption jusqu'à la rue Notre-Dame ;
- Débranchement de la rue Dickson au nord et au sud de l'axe Souigny.

Intégration de l'infrastructure au milieu urbain

- Déplacement envisagé de la cour de triage du Canadien National à l'est du boulevard de l'Assomption ;
- Piste cyclable rejoignant le marché Maisonneuve ;
- Raccordement de la piste cyclable à la Route verte existante au niveau de la rue Bennett.

Secteur d'intervention de Souigny

- 1,8 km, de la rue Cadillac jusqu'à l'autoroute 25.

Principales caractéristiques

Infrastructure routière

- Aménagement de trois voies vers l'est et de deux voies vers le centre-ville.

Intégration de l'infrastructure au milieu urbain

- Prolongement de la piste cyclable à l'est de l'autoroute 25 ;
- Insertion d'une halte et d'un belvédère dans la nouvelle section de la piste cyclable.