

Janvier 2008

La modernisation de la rue Notre-Dame

Arrondissement Ville-Marie - Secteur Est

Pour une approche de mobilité durable



Préparé par:

Table pour l'aménagement du Centre-Sud

Association des résidents & résidentes
des Faubourgs de Montréal



Sainte-Marie
mon quartier!
Comité de revitalisation local

Société d'investissement de Ste-Marie

Centre de santé et de services sociaux
Jeanne-Mance

Centre affilié universitaire



Corporation de développement
communautaire Centre-Sud

CDEC

Centre-Sud / Plateau Mont-Royal

Corporation de
Développement
Économique et
Communautaire

RAYSIDE ARCHITECTE



Fédération des coopératives
d'habitation intermunicipale
du Montréal métropolitain



Habiter Ville-Marie

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE

- 1 INTRODUCTION
- 2 CARACTÉRISTIQUES DU PROJET PRÉSENTÉ PAR LE MTQ ET LA VILLE DE MONTRÉAL
- 3 CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES SUR LES IMPACTS
- 4 LE CONTEXTE PARTICULIER DE L'EST DE L'ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE
- 5 NOS RECOMMANDATIONS POUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE NOTRE-DAME

CARTES

SOMMAIRE

Nous sommes un groupe d'organismes riverains de la rue Notre-Dame. Nous avons pris connaissance du nouveau projet de transformation de cette rue et nous croyons utile de faire valoir nos préoccupations et nos positions dans le cadre de cette consultation.

D'entrée de jeu, nous exprimons notre désaccord face à ce projet de modernisation de la rue Notre Dame, tel que proposé par le ministère des transports et par la Ville de Montréal. En fait, le projet nous apparaît comme un projet d'autoroute urbaine, plus que d'un boulevard, contrairement à ce qui avait été retenu dans le mémoire de la Ville de Montréal déposé en 2002, lors des audiences du BAPE. Sur le plan de l'intégration urbaine, la réalisation de ce projet aura des impacts négatifs pour les quartiers riverains, elle diminuera le potentiel de revitalisation en bordure de la rue Notre-Dame jusque dans la partie est du centre-ville de Montréal, incluant le secteur de Radio-Canada.

Nous avons identifié des particularités reliées à ce projet de modernisation et nous avons formulé des recommandations.

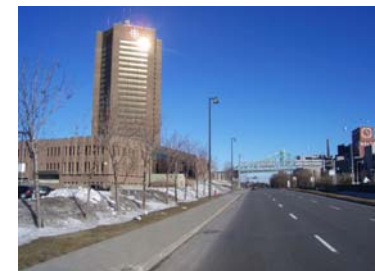
La rue Notre-Dame traverse des quartiers densément peuplés où l'on fait un usage restreint de l'automobile. Ce corridor de transit le long du fleuve induit une forte circulation sur tout le territoire, incluant celle des camions. Cette situation a des impacts négatifs sur la santé et la qualité de vie des habitants et des travailleurs, elle les prive des bienfaits découlant de la proximité du fleuve St-Laurent. Comme conséquence, elle décourage les gens qui voudraient s'établir en ville et elle entraîne le départ des familles vers les périphéries, ce qui par la suite obligera celles-ci à utiliser l'automobile et exercera un poids supplémentaire sur le transport en commun. On est devant un cercle vicieux.

Pourtant, il existe un ensemble de politiques de la Ville de Montréal qui ont comme objectifs

- la réduction de la dépendance vis-à-vis de l'automobile,
- une plus grande utilisation des transports en communs et des transports actifs, notamment la circulation vers et à l'intérieur du centre-ville,
- l'accroissement de la population résidante, en particulier les familles, dans les quartiers centraux,
- et l'amélioration de la qualité de vie des citoyens et des citoyennes.

On se référera au Plan de transport de la Ville de Montréal, à son Plan de développement durable, à son Plan d'urbanisme et à sa Charte du piéton.

Les détails de ce plan de modernisation de la rue Notre-Dame présentent des aspects positifs, entre autres l'idée de quartier vert, de création de nouveaux espaces récréatifs, des possibilités d'accès au fleuve, des mesures de remise en valeur des pôles historiques, etc, mais il y a aussi des détails plus précis qui suscitent des interrogations. Nous en faisons état dans ce mémoire.



Globalement, nous recommandons :

- que l'on élabore de façon plus rigoureuse et plus efficace des mesures de réduction des impacts négatifs sur la santé des populations résidentes et sur leur qualité de vie : par exemple, inclure dans le projet l'exigence d'une réduction de l'automobile au centre-ville et dans les quartiers avoisinants la rue Notre-Dame, revoir au complet le plan de camionnage, introduire, de manière systématique, des mesures concrètes d'apaisement de la circulation;
- que l'on améliore la mobilité tout en réduisant le volume global de la circulation automobile, ce qui suppose : premièrement, l'introduction sur la rue Notre-Dame de moyens de transports collectifs plus efficaces qui encouragent les automobilistes de la périphérie de Montréal à prendre plutôt le transport en commun pour se déplacer vers le centre-ville, deuxièmement des mesures qui facilitent les déplacements à vélo ou à pied;
- que l'on permette, par tous les moyens possibles et esthétiquement acceptables, l'accès physique et visuel au fleuve, à la hauteur, notamment, de la rue Papineau et du parc Bellerive;
- si l'on maintient des tronçons en dépression, que l'on réduise au maximum l'effet cicatrice : recouvrir en dalles jardin plutôt que de construire des passerelles, fixer les emplacements des bretelles de sorties et d'entrées à des endroits appropriés.

Nous pensons que le projet doit aussi prendre en compte la dynamique des grands projets de développement immobilier dans tout le secteur, en particulier dans la partie ouest qui se trouve près du centre-ville.

En bref, nous tenons à souligner que le concept de boulevard urbain présenté par la Ville de Montréal en 2002 et à revoir, s'il le fallait, répond mieux aux attentes de la collectivité habitant ou travaillant dans les quartiers avoisinants.

PARTIE 1 INTRODUCTION

Nous situons le processus de consultation concernant la modernisation de la rue Notre-Dame, dans le contexte de l'établissement d'un plan de déplacement urbain pour l'est et le centre-ville de l'arrondissement de Ville-Marie. Nous habitons, travaillons et intervenons dans des quartiers avoisinant la rue Notre-Dame. Nous sommes préoccupés par les impacts négatifs que pourrait causer un accroissement de la circulation automobile dans les quartiers centraux de la ville. C'est pourquoi la version actuelle de ce projet déjà ancien et longuement débattu nous tient à cœur.

Les signataires du mémoire trouvent impératif que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame soit développé en concordance avec les objectifs des divers plans de la Ville de Montréal : entre autres, le plan d'urbanisme, le plan de développement durable, le plan de transport.

Le présent document comprend une mise en contexte et des éléments d'analyse du projet, quelques indications sur les impacts au plan de la santé pour les riverains, un rappel de quelques particularités de l'actuelle proposition, enfin, des recommandations sur les mesures à prendre pour que ce projet collectif rencontre les objectifs que la Ville de Montréal s'est déjà donnés.

Notre cadre conceptuel repose sur la notion de *mobilité durable*.

Par mobilité durable, nous entendons la capacité de répondre aux besoins de la société plus librement, de pouvoir nous déplacer, d'établir des relations, de communiquer, d'échanger des biens et des services, sans sacrifier d'autres valeurs essentielles sur le plan humain ou écologique, maintenant et dans le futur.

On doit rechercher un équilibre entre l'économique, le social et l'environnemental. Du point de vue de l'environnement, il est préférable de limiter les types de déplacements coûteux pour nos écosystèmes urbains. Mais du point de vue social, tout le monde a besoin d'aller facilement d'une place à une autre, y compris les plus démunis qui n'ont pas toujours les moyens appropriés de se déplacer aisément. Par ailleurs, du point de vue économique, on reconnaît que les échanges des personnes et des biens doivent être favorisés et facilités. La mobilité durable est un compromis et un équilibre entre ces impératifs parfois antagonistes. Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame devrait, selon nous, prendre en compte ce principe d'équilibre dans la nécessaire mobilité urbaine.

TABLE POUR L'AMÉNAGEMENT DU CENTRE-SUD

HIVER 2008

ONT SOUTENU LA DÉMARCHE LES GROUPES SUIVANTS :

- Table pour l'aménagement Centre-Sud
- Centre de santé et de services sociaux (CSSS) Jeanne Mance
- Corporation de développement économique et communautaire (CDEC) Centre-Sud / Plateau Mont-Royal
- Corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud
- Table de concertation du Faubourg St-Laurent
- Habiter Ville Marie
- Société de développement commercial (SDC) du Village
- Association des résidants et résidentes des Faubourgs de Montréal
- Regroupement des commerçants et propriétaires de la rue Ontario Est
- Centre St-Pierre
- Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain
- Comité de revitalisation local de Ste-Marie
- Société d'investissement de Sainte-Marie
- Ainsi que plusieurs résidants

DISCUSSIONS EN COURS AVEC LES GROUPES SUIVANTS

- Groupe d'intervention Ste-Marie / St-Jacques

JUSQU'ICI LES PORTEURS DE CE DOSSIER ONT SUIVI LE PROCESSUS SUIVANT :

- 10 janvier Rencontre Comité circulation élargie – Table pour l'aménagement du Centre-Sud
- 15 janvier Présentation au Comité de Revitalisation Local du quartier Ste-Marie
- 17 janvier Date limite pour propositions précises pour modification du document et « adhésion »
- 21 janvier Processus de consultation au Centre St-Pierre avec document en version préliminaire prêt pour distribution
- 28 janvier Dernières modifications si nécessaire
- 30 janvier Soumission du mémoire
- 6 février Présentation du mémoire
- Suites

CONTRIBUTIONS

- Photos Ron Rayside et Pascale Cometto
- Cartes Rayside Architectes avec la contribution de Jonathan Roy et Yosef Robinson
- Conception et graphisme du document Rayside Architecte
- Rédaction Ron Rayside, Alain Arsenault, Rosario Demers, Éric Michaud, Marie-Eve Hébert

PARTIE 2 CARACTÉRISTIQUES DU PROJET PRÉSENTÉ PAR LE MTQ ET LA VILLE DE MONTRÉAL

NOMBRE DE VOIES

- Actuellement il y a 3 voies dans chaque direction à l'ouest de Frontenac et 2 voies dans chaque direction à l'est de Frontenac.
- La proposition ajoute une 3^e voie dans chaque direction à l'est de Papineau.
- La proposition ajoute des voies pour le transport en commun, mais ces voies ne semblent pas continuer dans notre quartier.
- La proposition prévoit le maintien des feux de circulation verts aux intersections pendant les heures d'affluence.

PARTIES EN DÉPRESSION

- Actuellement, la partie à l'ouest de Radio Canada est en dépression et passe en dessous de la rue Amherst vers l'ouest et en dessous de la rue Panet vers l'est.
- La proposition prolonge la partie en dépression jusqu'à Parthenais avec la rampe qui monte jusqu'à Fullum.

TRAVERSÉES

- Actuellement, la rue Amherst est un viaduc. La rue Panet est un viaduc au-dessus des voies vers l'est et avec des connexions en surface pour les voies vers l'ouest. Les rues Papineau, De Lorimier, Iberville et Frontenac ont des connexions en surface avec des feux de circulation.
- La proposition transforme les rues Panet et Papineau en viaducs. Une dalle devant le Pied du Courant et la station de pompage Craig jusqu'à la rue Parthenais passe par-dessus les voies de circulation.
- La proposition inclut une passerelle piétonnière aérienne rejoignant le parc Bellerive.

BRETELLES

- Actuellement, il y a une bretelle à partir de De Lorimier vers l'ouest et une sortie importante à Parthenais pour rejoindre René Lévesque. Vers l'est, il y a des bretelles autour de St-Laurent et St-Denis et d'autres qui montent pour rejoindre la rue Panet et plus loin Papineau et De Lorimier.
- La proposition rend la sortie vers René Lévesque plus importante et crée une bretelle d'entrée vers Viger située devant Radio Canada. Vers l'ouest, les sorties pour Papineau et De Lorimier restent les mêmes. Il y a une nouvelle bretelle pour rejoindre Frontenac via Du Havre.



PARTIE 3 CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES SUR LES IMPACTS

IMPACTS SANITAIRES DU TRANSPORT

- Le volume actuel de circulation automobile dans la région montréalaise engendre de nombreux problèmes de santé pour la population montréalaise.
- Les maladies cardio-respiratoires (pollution), les traumatismes routiers (collisions), l'obésité (inactivité physique) sont tous associés au volume de circulation automobile.
- La pollution affecte particulièrement les personnes habitant à proximité des autoroutes et des voies à grande circulation.
- Le nombre de blessés de la route est directement lié au volume de circulation et à la qualité des infrastructures routières.
- Dans toute la région métropolitaine, l'arrondissement Ville-Marie est actuellement l'endroit où se concentre le plus grand nombre de piétons blessés.
- Les politiques de transport ont un impact sur l'exclusion de certains groupes et communautés, notamment via les problèmes d'accès aux lieux de travail, aux services, etc.

STRATEGIES EFFICACES POUR RÉDUIRE CES IMPACTS

- Pour diminuer les problèmes de santé publique liés au transport, il faut améliorer la mobilité tout en réduisant le volume global de circulation automobile.
- Pour inverser les tendances des dernières décennies, il faut un moratoire sur toute augmentation de la capacité routière et des mesures dissuasives pour réduire la circulation automobile au centre-ville
- Il faut également améliorer les services en transports collectifs, incluant l'implantation du nouveau tramway et le développement d'un véritable réseau de voies en site propre, permanentes, pour les autobus.
- Il faut également implanter de façon systématique, à l'échelle des quartiers, des mesures d'apaisement de la circulation pour réduire le nombre de blessés de la route et améliorer la qualité de vie des résidents.

ANALYSE DU PROJET EN FONCTION DES STRATÉGIES EFFICACES

- Augmentation de la capacité routière qui induira indubitablement de la circulation automobile, ce qui va à l'encontre de la vision et des objectifs énoncés dans le plan de transport de la Ville de Montréal.
- Projet majeur d'infrastructure dont la priorité est donnée à l'automobile, sans renouvellement ou amélioration majeure du transport collectif.
- Du point de vue de la sécurité des usagers de la route, un plus fort volume de circulation engendrera un accroissement des situations conflictuelles et des collisions dans Ville-Marie.
- Incohérence entre l'infrastructure proposée et les limites de vitesse légales annoncées, ce qui est un facteur contribuant aux collisions.
- Localisation peu conviviale de parcs et de pistes cyclables adjacentes à une infrastructure routière à huit voies
- Infrastructure consacrant pour longtemps le problème de l'accès aux berges du fleuve.

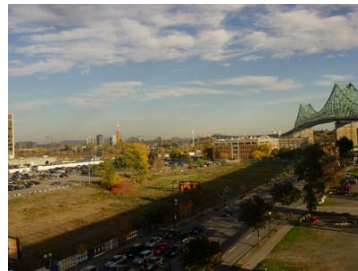
PARTIE 4 LE CONTEXTE PARTICULIER DE L'EST DE L'ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE

TERRITOIRE – L'EST DE L'ARRONDISSEMENT VILLE MARIE

- Faubourg St-Laurent
- Centre-Sud – St-Jacques (en partie)
- Centre-Sud – Ste-Marie
- Le projet de modernisation de la rue Notre Dame concerne surtout la partie à l'est de la rue Amherst jusqu'aux limites est du quartier.

QUARTIER

- Le quartier inclut de nombreux secteurs où vit une population défavorisée.
- Le nombre de familles monoparentales y est beaucoup plus élevé que la moyenne.
- L'état de santé des résidants du quartier y est inférieur à la moyenne.
- Il y a un grand déficit d'espaces verts.
- On y retrouve une population vieillissante.
- La moitié des ménages n'ont pas d'automobile.
- Il y a deux processus de Projet Particulier d'Urbanisme (ppu) en cours dans le quartier : celui de Ste-Marie et celui du Quartier des spectacles.
- Le coin De Lorimier et Notre Dame est un pôle historique majeur pour le quartier avec la présence du Pied du Courant et la Station de pompage Craig.



GRANDS PROJETS

- Il y aura, dans les 5 à 15 prochaines années, des milliards de dollars investis dans des projets résidentiels et commerciaux, ce qui représente des millions de pieds carrés et des milliers de logements dans l'est de l'arrondissement Ville Marie. Beaucoup de ces projets sont à proximité de l'autoroute Ville Marie et du boulevard Notre-Dame.
- Ces projets incluent : le CHUM, la Cité de santé, l'agrandissement du Palais de Congrès, l'Hôtel Viger, Radio Canada, et possiblement un projet au coin de De Lorimier et Ste-Catherine.
- Le Faubourg Québec est déjà affecté par le volume de circulation sur l'autoroute Ville Marie et la rue St-Antoine
- Le quartier Ste-Marie est un secteur qui bénéficie d'un programme de revitalisation urbaine intégrée qui mobilise différents réseaux et acteurs du quartier dans le but d'améliorer la qualité de vie, dans une perspective de développement durable.

DÉVELOPPEMENT DURABLE / TRANSPORT EN COMMUN / TRANSPORT ACTIF

- Il y a un ensemble de politiques de la Ville de Montréal qui ont comme objectif la réduction de la dépendance à l'automobile, une plus grande utilisation du transport en commun et des transports actifs, l'augmentation du nombre de familles dans les quartiers centraux et l'amélioration de la qualité de vie dans ces quartiers centraux.
- Les politiques de la ville de Montréal sont les suivantes : Plan de transport de la Ville de Montréal, Plan de développement durable de la Ville de Montréal, Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et la Charte du piéton.
- Les mesures d'apaisement de la circulation sont quasi-inexistantes dans le quartier.



CIRCULATION D'AUTOS ET CAMIONS

- La circulation est un des problèmes les plus souvent identifiés par les résidents du quartier.
- La circulation est un des facteurs qui détériore la qualité de vie et la santé des résidents, autant à cause des accidents provoqués que par la pollution créée.
- Les problèmes de circulation sont un des facteurs responsables du départ des familles et de la difficulté d'en attirer de nouvelles dans le quartier.
- Le quartier est découpé par de nombreuses artères principales, artères secondaires, et collectrices (voir carte)
- Toutes les artères est-ouest souffrent d'un grand volume d'autos et de camions, notamment Sherbrooke, Ontario, De Maisonneuve, Ste-Catherine, René Lévesque, Viger, St-Antoine, Notre Dame.
- De nombreuses artères nord-sud souffrent également de ce problème, notamment St-Urbain, St-Laurent, St-Denis, Berri, St-Hubert, Amherst, Papineau, De Lorimier, Iberville, Frontenac.
- Le pont Jacques Cartier est la sortie et l'entrée principale du transport de produits dangereux pour toute la partie Centre et Est de l'île.
- La croissance du volume d'autos et de camions crée une intensification de l'utilisation des artères principales, secondaires et collectrices dans le quartier et un débordement dans le réseau local aux heures de pointe et autres périodes de grande circulation.
- Il y a de nombreuses situations conflictuelles entre les différents modes de déplacement (autos, camions, vélos et piétons), qui sont aggravées par l'important volume de circulation qui traverse le quartier
- Il y a de nombreuses zones sensibles (écoles, parcs - terrains de jeux, centres de petite enfance, résidences pour personnes âgées, centres de loisirs) à proximité des grandes artères de circulation.
- La circulation de camions est autorisée sur certaines artères du quartier 24 heures sur 24 (incluant la rue Ontario)
- Certains tronçons des artères commerciales (surtout une partie de la rue Ontario), sont paralysés pendant les heures de pointes.
- L'est de Ville Marie est à la fois un secteur important de transit vers le Centre Ville (surtout le matin) et à partir du Centre-Ville (surtout le soir) On transite dans les deux sens du quartier vers le Nord et l'Est, et vers le Pont Jacques Cartier, vers la Montérégie et les autoroutes 20 et 30
- Les déplacements à l'intérieur du quartier et le nombre d'autos et de camions augmentent constamment.
- Notre quartier rassemble l'ensemble des configurations actuelles de l'axe Notre-Dame – autoroute Ville Marie : une section en tunnel, une section en dépression, ainsi qu'une section en surface, soit la zone de transition vers le boulevard et une partie du boulevard.
- Les comportements délinquants sont nombreux : irrespect des traverses piétonnes, des lignes d'arrêt aux intersections, des feux de circulation, des arrêts-stops, des règles de stationnement au coin des rues etc.



ACCÈS AU FLEUVE

- L'autoroute Ville Marie à l'ouest de Papineau et sa rampe vers la rue Papineau créent une coupure entre le quartier au nord et le fleuve.
- Le volume de circulation, les accès au pont Jacques Cartier et la faiblesse en nombre et en qualité des traverses piétonnières créent une coupure majeure à l'est de Papineau, entre le quartier au nord (Ste-Marie), le fleuve et le Parc Bellerive.
- Le parc Bellerive est le seul lieu d'accès visuel au fleuve, au sud de l'axe Notre-Dame – l'autoroute Ville Marie. La chute à neige attenante au parc Bellerive diminue considérablement la superficie de cet accès. Son élimination augmenterait la superficie du parc et, par conséquent, la superficie de l'accès visuel au fleuve.
- L'ancien accès au fleuve, le port de Montréal et le bord de l'eau au niveau de la rue Papineau sont bouchés depuis de nombreuses années.
- Il y a de nombreux obstacles à l'accès visuel au fleuve, notamment les citernes à mélasse à l'est de De Lorimier, ainsi que bon nombre d'immeubles situés sur le côté sud de Notre Dame, de Faubourg Québec jusqu'à Frontenac.

UN QUARTIER DÉJÀ EN PARTIE FRACTURÉ

- Les segments en tranchée, non recouverts, de l'actuelle autoroute Ville-Marie, entre les rues St-Urbain et Sanguinet, ainsi qu'entre les rues St-André et Panet, de concert avec les rues St-Antoine et Viger (qui en constituent à toutes fins pratiques les voies de service), créent une fracture très nette entre le Faubourg St-Laurent et le Vieux Montréal, d'une part, ainsi qu'entre le quartier St-Jacques et le Faubourg-Québec, d'autre part. Cette fracture, en plus de défigurer le tissu urbain, rend les déplacements entre ces quartiers difficiles et peu sécuritaires et affecte négativement la qualité de vie des résidents des secteurs limitrophes (notamment celle des résidents de Faubourg-Québec).



PARTIE 5 NOS RECOMMANDATIONS POUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE NOTRE-DAME

QUARTIER

- Faire du Centre-sud et de l'ensemble des Faubourgs un quartier vert.
- Créer un nouveau pôle historique autour du Pied du Courant et la station de pompage Craig, en tenant compte de la possibilité d'avoir éventuellement accès au fleuve par la rue Papineau et en prenant sérieusement en considération le développement de logement (en particulier de logement social) à l'ouest et au nord de la station de pompage Craig

RÉDUIRE L'EFFET CICATRICE

- Tout tronçon en dépression doit prévoir le recouvrement en dalle jardin.
- Concentrer les bretelles d'entrée et de sortie aux endroits qui ne nuisent pas à la possibilité de recouvrement et coordonner leurs emplacements avec le développement des grands projets situés à proximité (Hôtel Viger, Radio-Canada, CHUM, Projet Ste-Marie).
- Déplacer vers l'ouest les rampes d'accès prévues devant Radio-Canada.
- Prévoir la possibilité d'avoir des espaces de loisirs et sportifs sur les dalles jardins.

PERMETTRE L'ACCÈS AU FLEUVE

- Permettre l'accès physique au fleuve par tous les moyens possibles.
- Faire un aménagement qui permette l'ouverture éventuelle de la rue Papineau vers le fleuve et prévoir l'aménagement de la rue Papineau en fonction d'un grand axe nord-sud vers le fleuve (avec élargissement des trottoirs de chaque côté au lieu d'une espace aménagé au centre)
- Permettre l'accès direct au niveau du sol via une dalle jardin par-dessus les voies de circulation (et non une passerelle) jusqu'au parc Bellerive.
- Rendre toute traversée vers le Parc Bellerive et d'autres secteurs au sud de Notre Dame plus conviviale et protégée.
- Éliminer la chute à neige et agrandir le parc Bellerive dans cette section.
- Prévoir la possibilité pour les piétons (et vélos) de passer au-dessus des voies ferrées entre le Vieux Port et la rue Frontenac.



FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DES GRANDS PROJETS POTENTIELS À PROXIMITÉ

- Tenir compte des grands projets en développement (Hôtel Viger, Radio-Canada, CHUM, Projet Ste-Marie (éventuellement))
- À cet effet, en particulier, recouvrir de dalles jardin le tronçon en dépression entre les rues Amherst et Papineau, sur l'ensemble de sa longueur
- Tenir compte de l'éventuelle modification du site de Molson et d'autres espaces au sud de l'autoroute et de Notre Dame

RÉDUIRE LE VOLUME DE CIRCULATION ET LE DÉBORDEMENT DANS LES QUARTIERS AVOISINANTS

- Inclure à l'intérieur du budget du projet les coûts reliés à l'implantation des mesures d'apaisement de la circulation
- Empêcher par tous les moyens possibles le débordement dans le réseau local, autant des véhicules en transit est-ouest que ceux nord-sud et vers le Pont Jacques Cartier.
- Protéger les zones résidentielles par des techniques d'apaisement de la circulation.
- Étendre la zone d'implantation de mesures d'apaisement de la circulation reliées au projet à l'ouest de la rue De Lorimier, et ce au moins jusqu'à la rue Sanguinet
- L'ajout de voies de circulation à l'est de Papineau doit servir exclusivement au transport en commun.
- Introduire des mesures particulières d'apaisement de la circulation pour les axes nord-sud d'Iberville et Frontenac.
- Préciser et améliorer la connexion vers Frontenac des automobiles qui circulent vers l'est.
- Parfaire l'aménagement des rues St-Antoine et Viger, dans certains secteurs réduire le nombre de voies, et dans l'ensemble éliminer le caractère voie de service de ces deux rues.
- Revoir le plan de camionnage dans le quartier, en particulier le camionnage de transit et l'accès au pont Jacques Cartier (il faut entre autres éliminer le camionnage 24 heures sur la rue Ontario)
- Revoir les trajets de camionnage d'exportation (surtout les produits dangereux) pour minimiser l'usage des artères du Centre-sud.

AMÉLIORER L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF

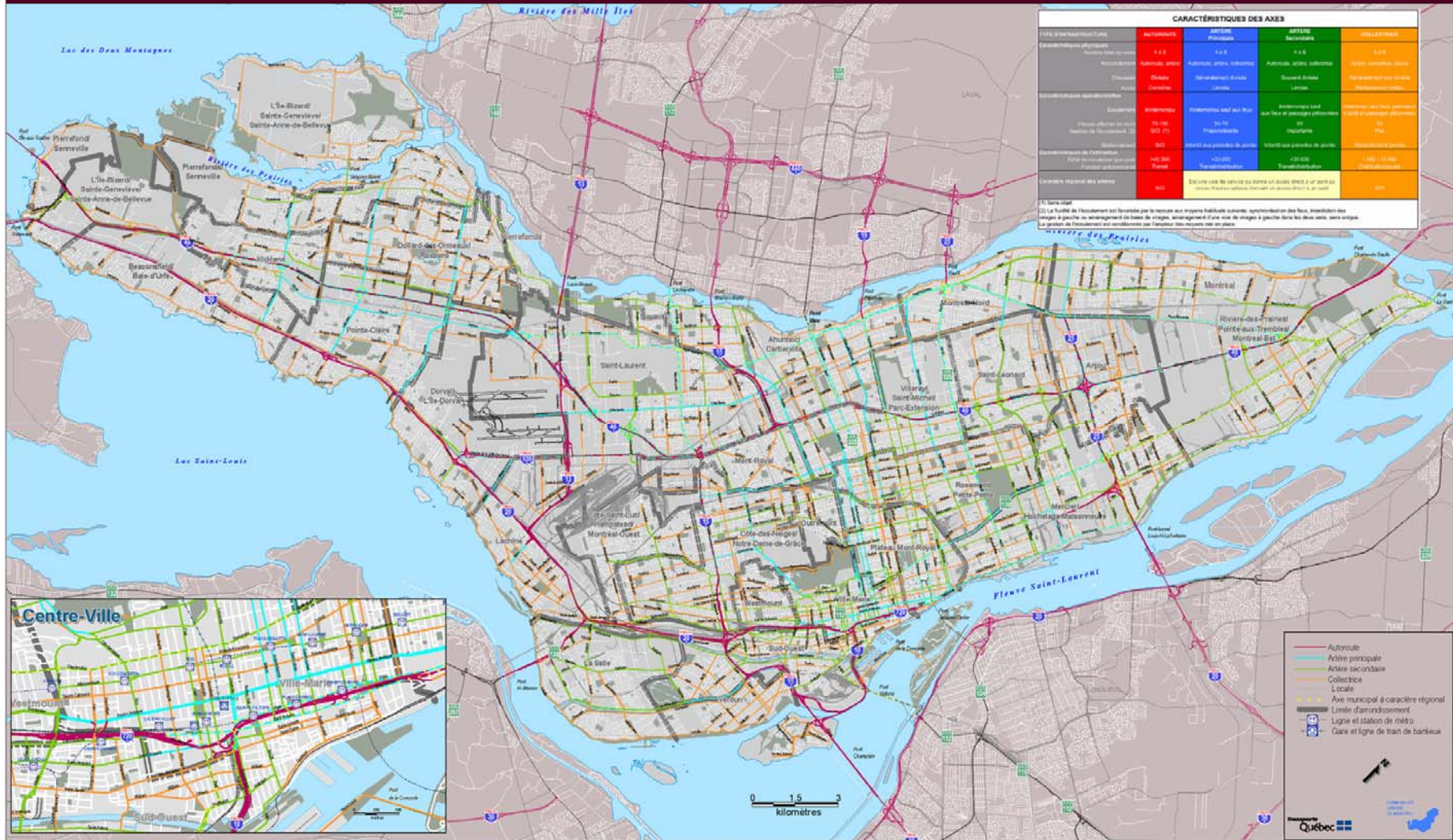
- Intégrer à l'intérieur du projet des lignes de tramway ou des voies en site propre, permanentes, pour les autobus.
- Faire en sorte que ces lignes de transport collectif aient comme destination la station de métro Berri-UQAM



VUE AÉRIENNE - QUARTIER



RÉSEAU ROUTIER HIÉRARCHISÉ VILLE DE MONTRÉAL



CARACTÉRISTIQUES DES AXES

TYPE d'intersections	ARTÈRES	ARTÈRES	ARTÈRES	ARTÈRES
Intersections principales	T+T	T+T	T+T	T+T
Autres	T+T, T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L
Autres	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L
Autres	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L
Autres	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L
Autres	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L
Autres	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L
Autres	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L
Autres	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L
Autres	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L	T+L, T+L, T+L

1) Voir plan
 2) La hiérarchie de l'interconnexion est favorisée par le nombre des tronçons habituels existants, symétriquement des deux, installation des tronçons à gauche ou à droite de l'axe de tronçon, symétriquement d'un côté de l'axe de tronçon à gauche dans les deux sens, symétriquement. Le gabarit de l'interconnexion est conditionné par l'installation des tronçons dans les deux sens.

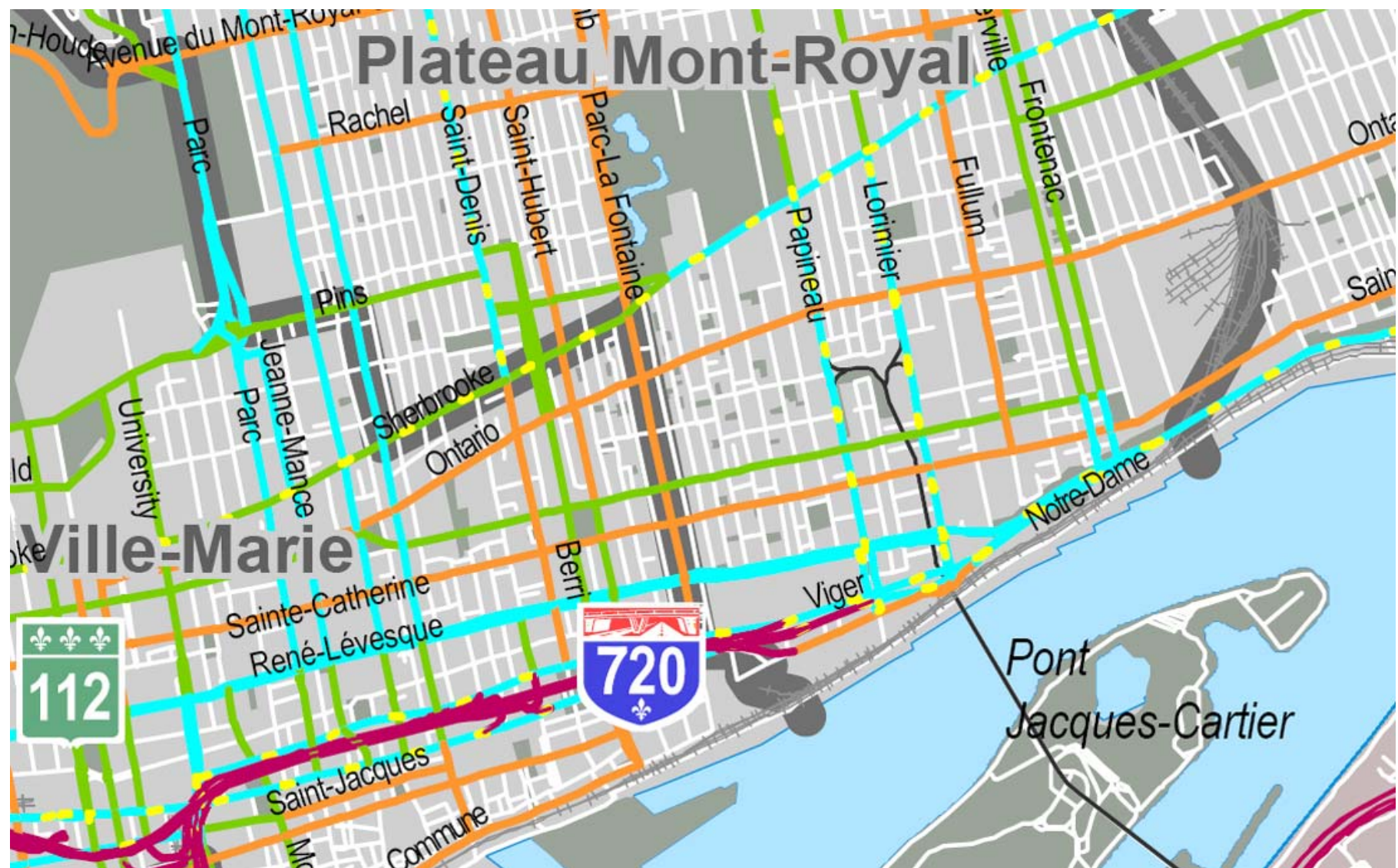


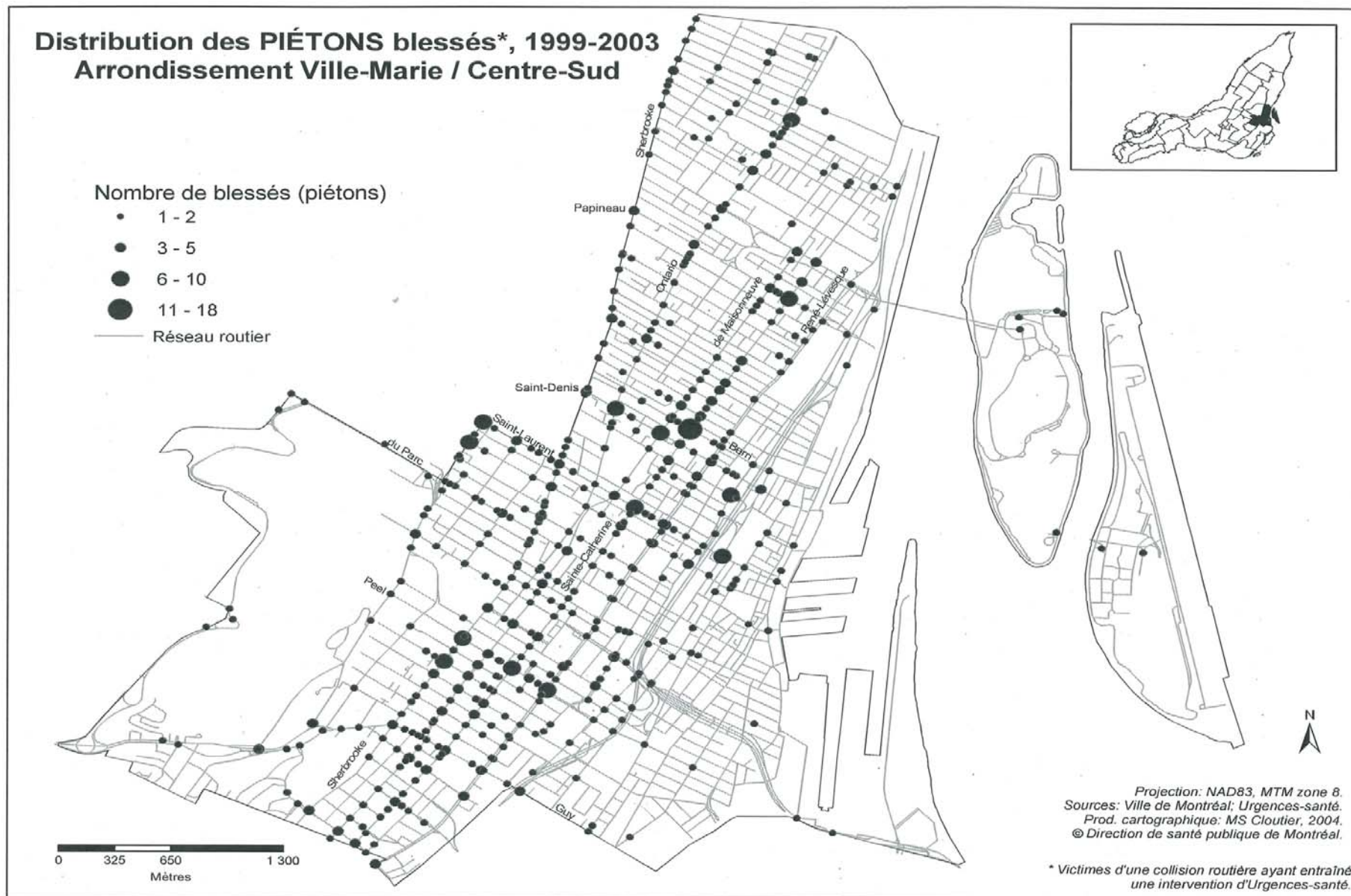
— Autoroute
 — Artère principale
 — Artère secondaire
 — Collectrice
 — Locale
 — Artère municipale à caractère régional
 — Limite d'arrondissement
 — Ligne et station de métro
 — Gare et ligne de train de banlieue

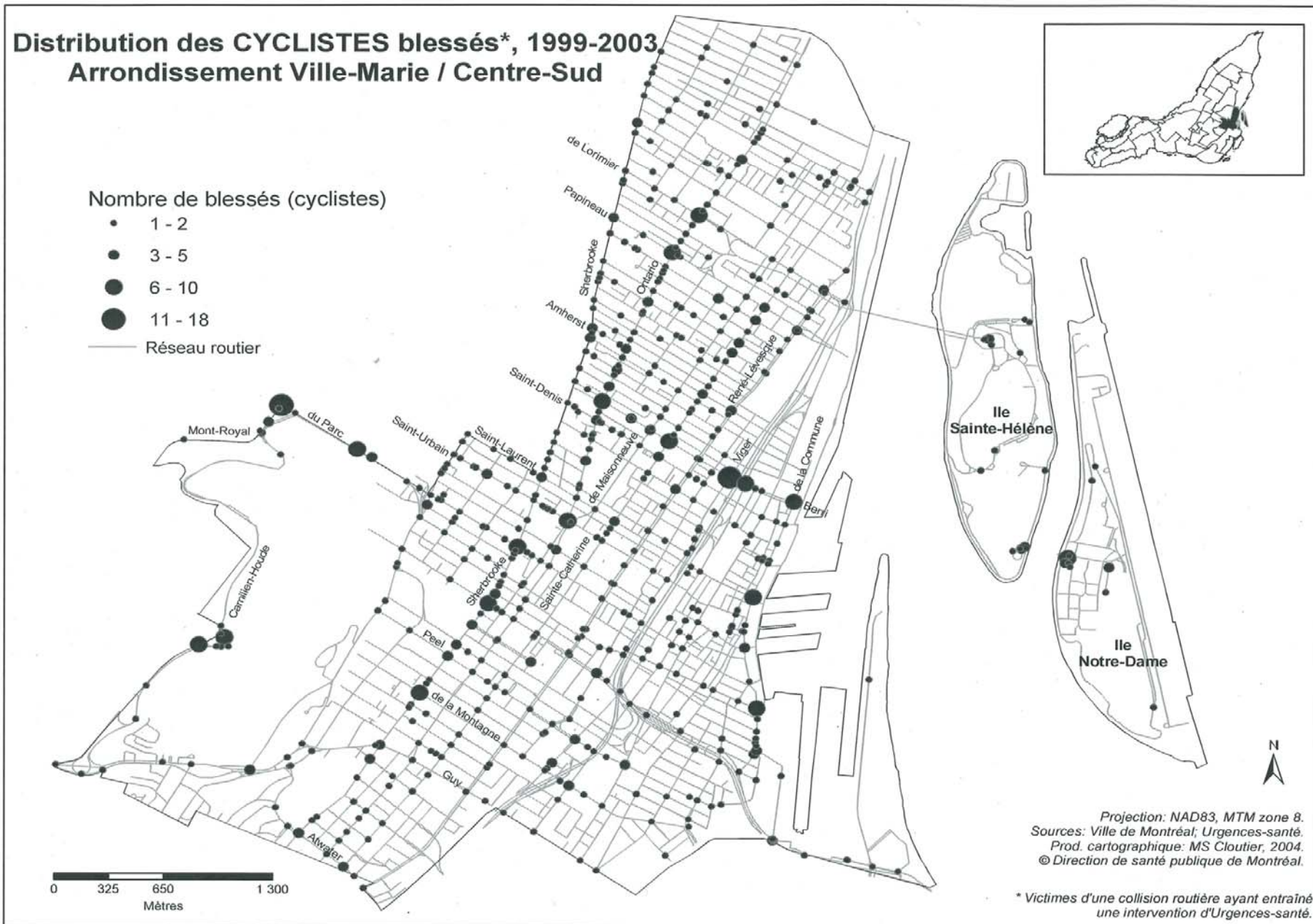
0 1.5 3
 kilomètres

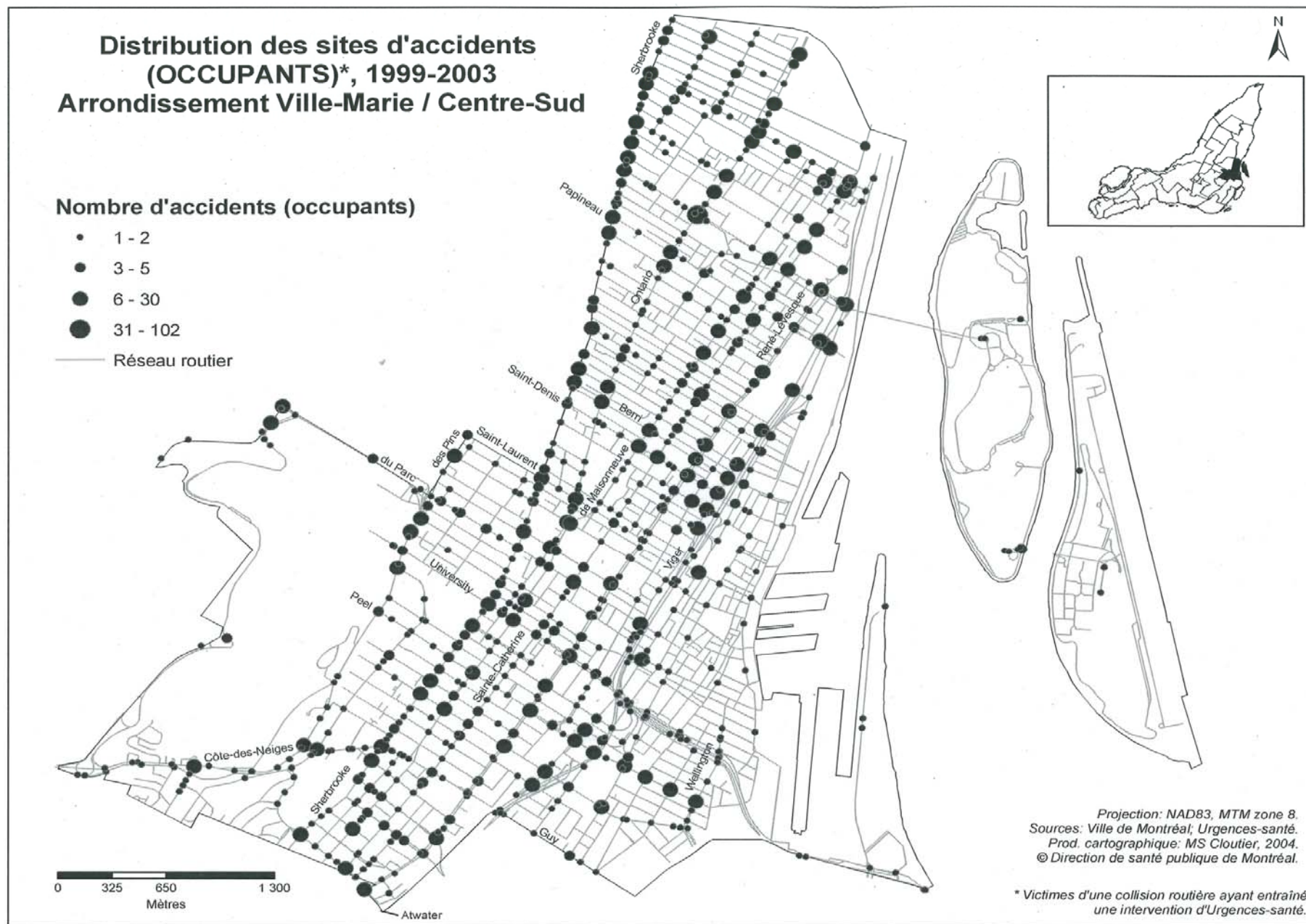
Quebec

RÉSEAU ROUTIER









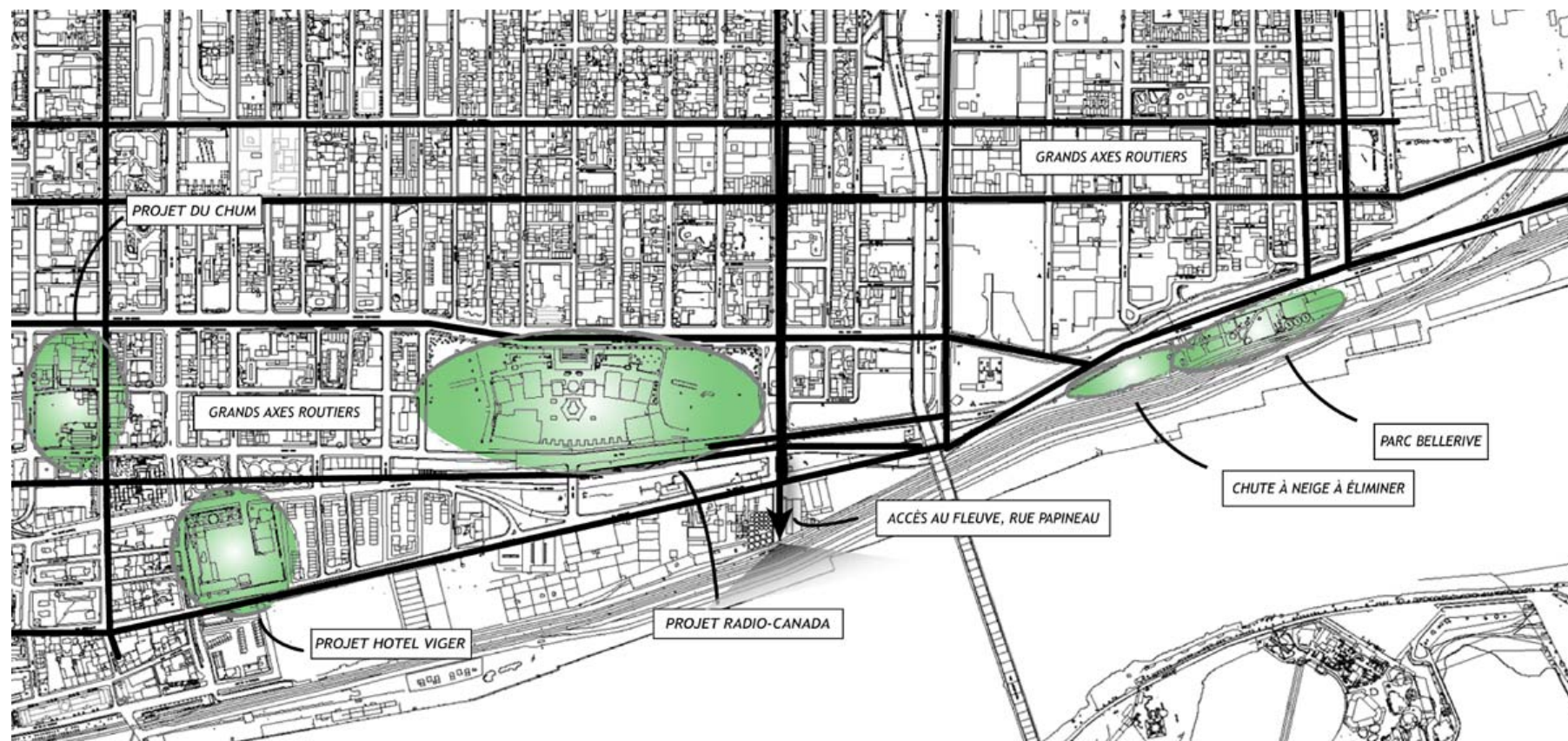
PROJET - MTQ / VILLE DE MONTRÉAL



PROJET – L'EST DE VILLE MARIE



ENJEUX



GRANDS PROJETS

