



TRAMWAY de Montréal

PHASE 2
Étude de faisabilité de la première ligne



Volume B6 - Analyse de variantes de tracés

PHASE 2 – ÉTUDE DE FAISABILITÉ DE LA PREMIÈRE LIGNE

Volume B6 – Analyse de variantes

TRAMWAY DE MONTREAL

4 juillet 2011

| | | | | | | | |
|--------|-------|----------|------|-------|----------|--------|---------|
| 090802 | 25 | B6 | ALL | RAP | CGS | 01 | 6.0 |
| Projet | Phase | Livrable | Lieu | Forme | Émetteur | Numéro | Version |



SIGNATURES

| | Rédigé par | Vérifié par |
|-------------|--|--|
| Prénom, Nom | Brigitte Gervais, urb. M.Sc.A. Paul Tétreault, urb., ing.jr, M.urb. | Vincent Ermatinger, ing., M.Sc.A. OIQ: 140097 |
| Fonction | Analystes en transport | Responsable planification |
| Signature | | |

| | Validé par | Approuvé par |
|-------------|---|---|
| Prénom, Nom | Claude Messier, ing., M.B.A. OIQ : 35856 | Pierre-André Dugas, ing. OIQ : 25694 |
| Fonction | Directeur technique adjoint | Directeur de projet |
| Signature | | |

VERSIONS

| Version | Date | Nature du document |
|---------|------------|---|
| 1.0 | 2010-05-11 | Rapport préliminaire (variante Notre-Dame) |
| 2.0 | 2010-06-22 | Rapport préliminaire (variante Saint-Hubert) |
| 3.0 | 2010-11-16 | Rapport préliminaire (variantes Notre-Dame et Saint-Hubert) |
| 4.0 | 2011-03-11 | Rapport préliminaire (extension vers l'hippodrome) |
| 5.0 | 2011-04-04 | Rapport final 1 |
| 6.0 | 2011-07-04 | Rapport final 2 |
| | | |

Référence complète

Consortium GENIVAR - SYSTRA (2011) PHASE 2 – ÉTUDE DE FAISABILITÉ DE LA PREMIÈRE LIGNE, Volume B6 – Analyse de variantes pour la Ville de Montréal, Montréal, 52 pages et annexes.

\\SERV-REL-DATA1\projets\Montreal\M1140XXM114012\01-Structure\25 Phase 2\B Objectifs generaux\B6 Analyse variantes\23 Brouillons\090802_25_B6_ALL_RAP_CGS_01_v6.0_VariantesTrace_20110704.doc



MISE EN GARDE GÉNÉRALE

Le présent rapport fait partie d'une série de volumes réalisés par le consortium Genivar-Systra dans le cadre de l'étude de faisabilité de la première ligne du tramway de Montréal, et ce, pour le compte de la Ville. Cette étude de faisabilité est la seconde phase du projet et fait suite à l'analyse du réseau initial (phase 1).

La phase 2 avait pour but de définir le cadre technique du projet avec un volet important portant sur l'insertion urbaine du tramway. L'étude a permis de qualifier et quantifier les principaux impacts, les coûts, l'échéancier de réalisation et d'autres aspects propres à un projet de tramway afin de définir sa faisabilité et ainsi fournir à la Ville de Montréal et à ses partenaires les renseignements pertinents pour statuer sur la poursuite du projet.

Il importe de mentionner que les résultats présentés dans les différents volumes produits par le consortium Genivar-Systra n'ont pas été approuvés par les instances de la Ville. De plus, il convient de rappeler que tous les résultats doivent être considérés comme préliminaires et seront complétés, corrigés ou validés lors de la phase suivante, soit l'avant-projet.

PREAMBULE

Ce document constitue le volume B6 – Analyse de variantes des études de faisabilité de la première ligne du tramway de Montréal.

Il s'insère dans le cadre plus large des objectifs généraux du projet (rubrique B), dont il représente l'un des thèmes. Les objectifs généraux du projet abordent les éléments de définition du projet, afin de cadrer l'ampleur des études de faisabilité.

Le volume B6 rassemble les analyses des différentes variantes de tracés qui ont été soulevées en cours d'étude..

Le volume B6 est constitué de 3 parties :

- la 1ère partie – A : "Variante Notre-Dame" analyse la faisabilité d'emprunter la rue Notre-Dame dans le Vieux-Montréal ;
- la 2ème partie – B : "Variante Saint-Hubert" analyse la faisabilité d'emprunter la rue Saint-Hubert pour accéder au Vieux-Montréal ;
- la 3ème partie – C : "Extension vers l'hippodrome" analyse la faisabilité de prolonger la première ligne du tramway vers l'hippodrome. ;

SYNTHESE

Dans le cadre de l'étude de faisabilité de la première ligne du tramway de Montréal, deux variantes de tracé ont été étudiées, ainsi que la faisabilité de prolonger l'itinéraire du tramway:

- Variante Notre-Dame;
- Variante Saint-Hubert;
- Extension vers l'hippodrome.

Variante Notre-Dame

La variante Notre-Dame consiste à identifier un itinéraire qui permette d'éviter le tronçon réaménagé de la rue de la Commune (entre St-Laurent et Berri) et de se rapprocher des pôles d'emploi du Vieux-Montréal.

Deux variantes de tracé sont considérées comme alternatives pour la desserte du sud du Vieux-Montréal, en fonction des critères de conceptions du tramway:

- Variante 1 : René-Lévesque – Berri – Saint-Antoine – Gosford – Notre-Dame – McGill – de la Commune;
- Variante 2 : René-Lévesque – Sanguinet – Gosford – Notre-Dame – McGill – de la Commune.

La variante Notre-Dame entraînerait la piétonisation de la rue Notre-Dame et de la rue Gosford. Le plan de circulation du cœur du Vieux-Montréal serait également modifié, notamment la mise à double sens de Saint-Jacques, et entraînerait la perte de voies de circulation et de stationnement à plusieurs endroits.

Les impacts principaux sur le milieu environnant sont les suivants :

- Pas assez d'espace sur la rue McGill pour implanter des stations et conserver des voies de circulation;
- Le rayon de virage au carrefour McGill/Notre-Dame est trop serré et nécessiterait la démolition d'un édifice patrimonial de 11 étages;
- La LAC aurait un impact visuel certain sur la Place d'Armes et la basilique Notre-Dame.

La variante Notre-Dame n'est pas réalisable du point de vue technique, notamment en raison de la pente importante sur la rue Gosford et du virage très serré entre Notre-Dame et Gosford.

La variante Notre-Dame dessert plusieurs générateurs, mais la plupart de ceux-ci sont déjà localisés à proximité de la ligne orange du métro. Les principaux pôles générateurs touristiques sont moins bien desservis que pour la variante de la base empruntant la rue de la Commune.

La principale contrainte de la variante Notre-Dame est la nécessité de démolir l'édifice à bureaux patrimonial de 11 étages au carrefour McGill/Notre-Dame et la non faisabilité technique du virage Notre-Dame/Gosford.

De plus, l'impact sur les bretelles de sortie de l'autoroute 720 pose aussi un risque et une contrainte importante sur le projet de tramway.

La variante Notre-Dame n'est donc pas retenue pour la suite de l'étude de faisabilité.

Variante Saint-Hubert

La variante Saint-Hubert consiste à identifier un itinéraire qui permette d'éviter un report de la circulation en relation avec le Vieux-Montréal de la rue Berri vers les rues Saint-Hubert et Amherst.

Le tracé de la variante Saint-Hubert emprunterait l'itinéraire suivant :

- boulevard René-Lévesque à l'ouest de Saint-Hubert;
- rue Saint-Hubert entre de la Commune et René-Lévesque avec possibilité de prolongement jusqu'à Sainte-Catherine en phase II;
- rue de la Commune à l'ouest de Saint-Hubert.

Cette variante est comparée à la variante de base qui emprunte la rue Berri.

La largeur de la rue Saint-Hubert et le maintien des accès aux riverains nécessite l'aménagement de la rue Saint-Hubert en site banal (sens uniques alternés et fermeture à la circulation entre Saint-Antoine et Viger) ce qui posera des contraintes sur l'exploitation du tramway puisque celui-ci ne serait pas exploité en site propre.

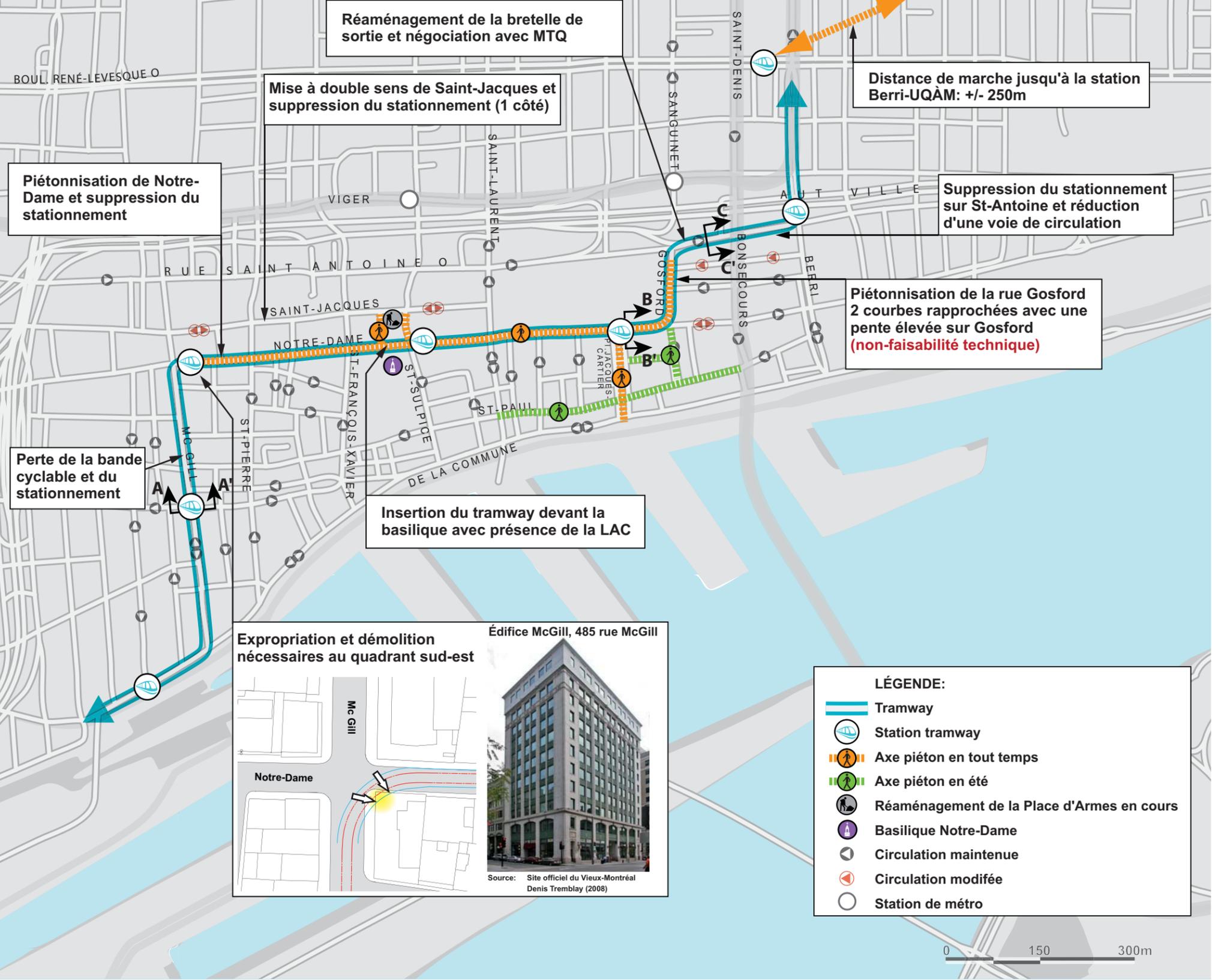
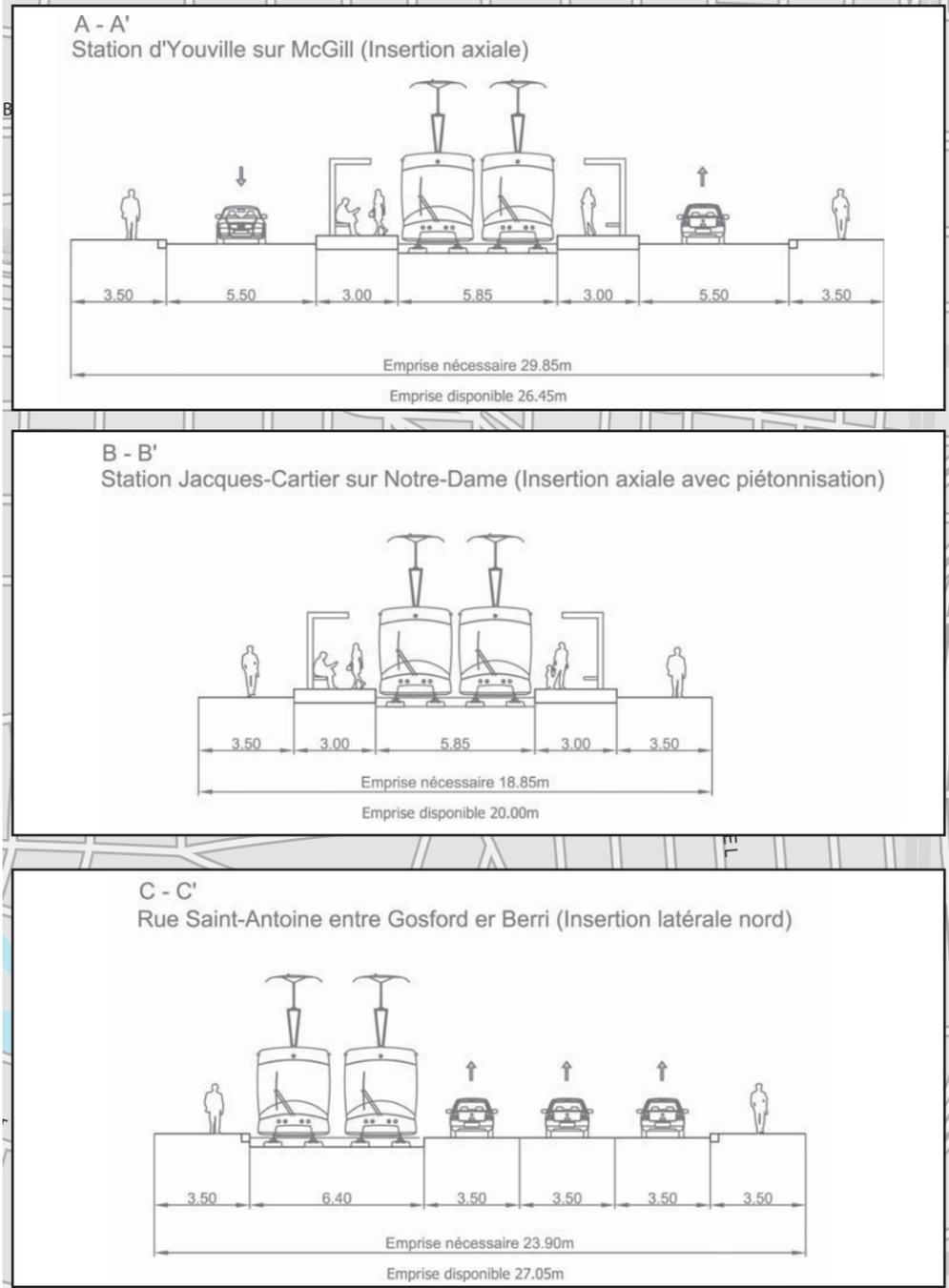
Pour assurer que la circulation sur le site banal soit minimale, des sens uniques alternés seront aménagés, ce qui aura un impact important sur les axes routiers parallèles (Berri et Amherst) puisque près de 13 000 véh/j empruntent présentement la rue Saint-Hubert entre Viger et René-Lévesque. Cette augmentation des débits aura des impacts sur les résidents des rues parallèles qui verront une augmentation non-négligeable des débits automobiles, voir même très importante pour la rue Berri, des débits de circulation. Pour la rue Saint-Hubert, les impacts sur les riverains des deux variantes seront comparables (tramway ou circulation légèrement augmentée), mais sont toutes deux plus importantes que la situation actuelle. Cependant, les impacts seront moins importants pour l'ensemble du secteur avec la variante Berri.

La variante Saint-Hubert aura aussi des coûts d'implantation un plus élevés (tracé prolongé de 200 mètres et besoin de déplacer un mur de soutènement).

La variante Saint-Hubert desservirait un peu moins bien le futur CHUM puisque la station Square-Viger serait déplacée d'environ 100 mètres vers l'est par rapport à la variante Berri.

La variante Saint-Hubert est soit comparable ou a des impacts un peu plus importants en matière d'accessibilité locale, du stationnement, des transports actifs et du transport collectif par rapport à la variante Berri. Par contre, cette variante posera des contraintes sur l'exploitation du tramway, nécessitera des travaux plus importants, aura un impact très important sur la circulation qui engendreront des impacts sur les riverains de l'ensemble du secteur. La variante est donc moins avantageuse que la variante de base empruntant la rue Berri.

La variante Saint-Hubert n'est donc pas retenue pour la suite de l'étude de faisabilité puisqu'elle a des impacts et des coûts plus importants en plus de poser des contraintes sur l'exploitation du tramway.



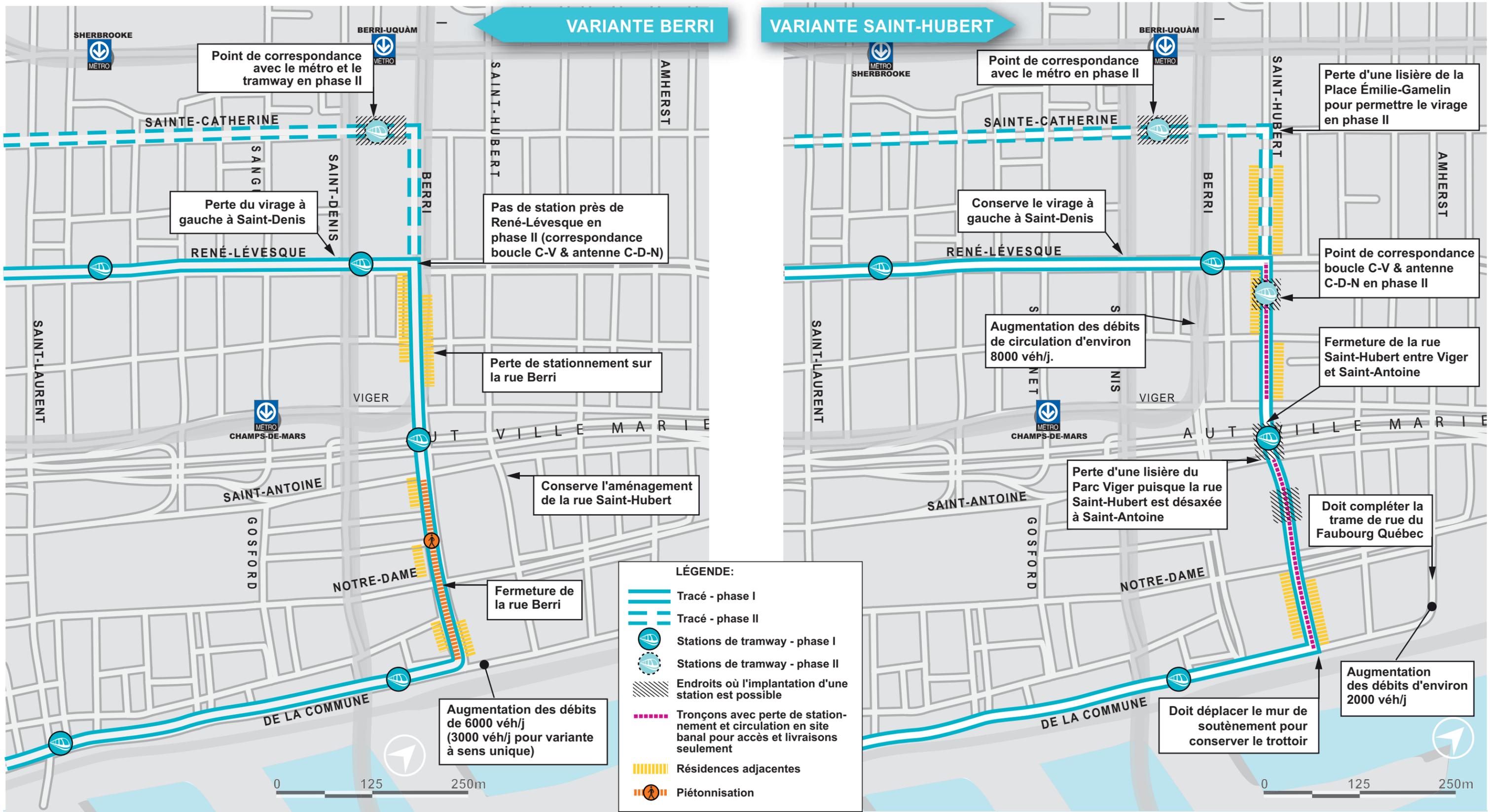


TABLE DES MATIERES

| | | |
|----------------------|---|-----------|
| A. | Variante Notre-Dame | 1 |
| 1.0 | Contexte et méthodologie | 3 |
| 2.0 | Identification du tracé | 3 |
| 2.1 | Variantes et contraintes de tracé | 3 |
| 3.0 | Insertion de base du tramway | 6 |
| 4.0 | Analyse des impacts de l'insertion du tramway sur la rue Notre-Dame | 6 |
| 4.1 | Impacts sur les déplacements dans le Vieux-Montréal | 6 |
| 4.2 | Impacts sur le milieu d'insertion | 17 |
| 4.3 | Comparaison des sous-variantes | 20 |
| 5.0 | Conclusions et recommandations | 20 |
| 5.1 | Faits saillants | 20 |
| 5.2 | Recommandations | 20 |
| B. | Variante Saint-Hubert | 21 |
| 6.0 | Contexte et méthodologie | 23 |
| 7.0 | Identification du tracé | 23 |
| 7.1 | Variantes étudiées | 23 |
| 7.2 | Localisation des stations | 23 |
| 8.0 | Insertion de base du tramway | 25 |
| 8.1 | Aménagement des rues | 25 |
| 8.2 | Rayons de virage | 25 |
| 9.0 | Analyse des impacts de l'insertion du tramway | 28 |
| 9.1 | Impact sur les déplacements | 28 |
| 9.2 | Impact sur le milieu d'insertion | 28 |
| 9.3 | Impact pour l'exploitant | 29 |
| 9.4 | Comparaison des impacts avec la variante Berri | 29 |
| 10.0 | Conclusions et recommandations | 36 |
| 10.1 | Faits saillants | 36 |
| 10.2 | Recommandations | 36 |
| Annexes | 39 | |
| | Annexe A – Tracé et profil en long du tramway sur la variante Notre-Dame | |
| | Annexe B – Fiche de l'édifice du 485 McGill | |

LISTE DES FIGURES

| | | |
|-------------|--|-----|
| Figure 0.1 | Évaluation de la variante Notre-Dame | iii |
| Figure 0.2 | Évaluation de la variante Saint-Hubert | iv |
| Figure 2.1 | Variantes et contraintes de tracé du tramway – boucle du centre-ville | 5 |
| Figure 4.1 | Plan de circulation futur – boucle du centre-ville (avec tramway et aménagement du Quartier Bonaventure) | 7 |
| Figure 4.2 | Station Jacques-Cartier – Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 m (variante Notre-Dame) | 8 |
| Figure 4.3 | Station Saint-Sulpice – Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 m (variante Notre-Dame) | 9 |
| Figure 4.4 | Station McGill – Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 m (variante Notre-Dame) | 10 |
| Figure 4.5 | Station D'Youville – Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 m (variante Notre-Dame) | 11 |
| Figure 4.6 | Station Bonneau – Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 m (variante de la Commune) | 12 |
| Figure 4.7 | Station Jacques-Cartier – Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 m (variante de la Commune) | 13 |
| Figure 4.8 | Station Saint-Sulpice – Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 m (variante de la Commune) | 14 |
| Figure 4.9 | Station D'Youville – Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 m (variante de la Commune) | 15 |
| Figure 4.10 | Impacts de l'insertion du tramway sur la rue Notre-Dame via les rues Gosford et Saint-Antoine..... | 18 |
| Figure 4.11 | Impacts de l'insertion du tramway sur la rue Notre-Dame via la rue Sanguinet..... | 19 |
| Figure 7.1 | Identification des deux variantes étudiées et localisation des stations..... | 24 |
| Figure 8.1 | Insertion du tramway – plan..... | 26 |
| Figure 8.2 | Insertion du tramway – coupes et rayons de virage | 27 |
| Figure 9.1 | Impacts sur le réseau routier | 30 |
| Figure 9.2 | Débits de circulation actuels et projetés | 31 |
| Figure 9.3 | Résumé des impacts du tramway..... | 32 |

LISTE DES TABLEAUX

| | | |
|-------------|--|----|
| Tableau 4.1 | Impacts des deux sous-variantes de tracé | 20 |
| Tableau 9.1 | Comparaison des impacts des variantes Berri et Saint-Hubert..... | 33 |

A. VARIANTE NOTRE-DAME

1.0 CONTEXTE ET MÉTHODOLOGIE

Bien que le tracé de base de la première ligne du tramway a été défini lors de l'étude de pré-faisabilité, il est opportun de le valider dans le cadre de l'étude de faisabilité, afin de s'assurer d'offrir une bonne qualité de desserte des usagers tout en minimisant les impacts sur le milieu d'insertion et en permettant la meilleure mise en valeur possible des axes empruntés.

Dans le secteur sud du Vieux-Montréal, l'usage de la rue de la Commune a été questionné à plusieurs reprises, notamment en termes :

- d'impact sur la rue de la Commune et sur le patrimoine du Vieux-Montréal;
- de desserte d'un secteur faiblement achalandé en dehors de la période estivale;
- de desserte lacunaire du cœur du centre des affaires du Vieux-Montréal.

Il a donc été demandé d'étudier une alternative au tracé de base (Berri – de la Commune – Peel) qui emprunterait la rue Notre-Dame, afin de minimiser les impacts de l'insertion du tramway sur le patrimoine historique du Vieux-Montréal et d'offrir une meilleure desserte des pôles générateurs de déplacements quotidiens.

L'analyse présentée ci-après s'organise autour des principales étapes suivantes :

- l'identification de variantes de tracé possibles;
- l'identification d'une insertion de base dans les axes retenus;
- l'évaluation des impacts de l'insertion du tramway :
 - sur les déplacements;
 - sur le milieu d'insertion;
- conclusions et recommandation.

2.0 IDENTIFICATION DU TRACÉ

2.1 VARIANTES ET CONTRAINTES DE TRACÉ

2.1.1 Variante de base

Le développement de la variante Notre-Dame a été effectué en fonction de la variante de base qui comprend :

- le boulevard René-Lévesque entre Sanguinet et Berri;
- la rue Berri entre René-Lévesque et de la Commune;
- le tronçon de la rue de la Commune entre Berri et McGill.

2.1.2 Éléments fixes

Les éléments fixes identifiés pour définir les variantes possibles de tracé sont :

- l'usage du boulevard René-Lévesque à l'ouest de Sanguinet;
- l'usage de la rue de la Commune à l'ouest de McGill;
- l'usage d'un tronçon de Notre-Dame entre McGill et Berri.

2.1.3 Éléments variables

Les éléments variables du tracé sont :

- les liaisons nord-sud entre de la Commune et Notre-Dame :
 - McGill;
 - Saint-Laurent.
- les liaisons nord-sud entre Notre-Dame et Saint-Antoine :
 - Saint-Laurent;
 - Gosford;
 - Bonsecours.
- Les liaisons nord-sud entre Saint-Antoine et René-Lévesque :
 - Sanguinet;
 - Berri (variante de base).
- Les liaisons est-ouest entre Sanguinet / Gosford et Berri :
 - René-Lévesque (variante de base);
 - Saint-Antoine.
- Les liaisons est-ouest entre Saint-Laurent et Sanguinet / Gosford :
 - Saint-Antoine;
 - Notre-Dame.
- Les liaisons est-ouest entre McGill et Saint-Laurent :
 - Notre-Dame;
 - De la Commune (variante de base).

Les autres rues dans le secteur à l'étude n'ont pas été retenues puisqu'elles ne sont pas continues, elles sont trop étroites et les rayons de virage aux carrefours de la rue de la Commune et de la rue Notre-Dame sont trop serrés pour permettre la circulation de tramways.

2.1.4 Variantes éliminées

Les résultats d'une étude de faisabilité préliminaire ont identifié comme techniquement infaisables les deux variantes de connexion nord-sud Saint-Laurent et Bonsecours.

En effet, compte tenu de l'étroitesse de l'emprise des rues Saint-Laurent et Bonsecours, la manœuvre de virage du tramway de Notre-Dame vers ces rues s'est avérée complexe, voire infaisable étant donné les impacts importants sur le milieu. Dans les deux cas, une expropriation et démolition du bâtiment situé dans le quadrant nord-ouest des deux carrefours serait nécessaire selon les analyses de manœuvres de virage effectués (voir les figures 3 et 4 de l'annexe A).

La variante empruntant le tracé de la Commune/Saint-Laurent/Saint-Antoine n'est pas retenue puisqu'elle ne permet pas de desservir directement les pôles générateurs de déplacements situés le long de la rue Notre-Dame, à l'ouest de Saint-Laurent.

2.1.5 Variantes retenues

Ainsi, deux variantes de tracé sont retenues comme alternatives pour la desserte du sud du Vieux-Montréal :

- Variante 1 : René-Lévesque – Berri – Saint-Antoine – Gosford – Notre-Dame – McGill – de la Commune;
- Variante 2 : René-Lévesque – Sanguinet – Gosford – Notre-Dame – McGill – de la Commune.

La Figure 2.1 ci-après présente en détail les variantes et contraintes de tracé du tramway pour la desserte du sud du Vieux-Montréal.

3.0 INSERTION DE BASE DU TRAMWAY

Les insertions de base suivantes sont proposées pour les axes empruntés par le tramway :

- Sanguinet (largeur 19m) : insertion latérale du côté ouest avec circulation en sens unique vers le nord sur une voie;
- Berri (largeur 33m) : insertion latérale du côté ouest avec circulation à double sens (une voie par direction + 1 voie partagée pour les virages) et bandes cyclables;
- Saint-Antoine (largeur 27m) : insertion latérale nord avec circulation à sens unique vers l'est sur trois voies;
- Gosford (largeur 23m) : insertion centrale dans une rue sans circulation, en raison des contraintes d'insertion du tramway;
- Notre-Dame (largeur 20m) : insertion centrale sur rue piétonne;
- McGill (largeur 26,5m) : insertion centrale avec circulation à double sens sur une voie par direction.

Ces insertions de base sont utilisées pour évaluer la faisabilité des virages à 90° nécessaires pour relier les différentes rues entre elles.

Au cas où la variante Notre-Dame serait retenue, une réflexion globale de l'insertion du tramway sur le tracé retenu serait effectuée, en tenant mieux compte des enjeux urbains et des impacts sur le milieu.

4.0 ANALYSE DES IMPACTS DE L'INSERTION DU TRAMWAY SUR LA RUE NOTRE-DAME

4.1 IMPACTS SUR LES DÉPLACEMENTS DANS LE VIEUX-MONTRÉAL

4.1.1 Restructuration du réseau de transport

PIÉTONNISATION

Une importante piétonnisation du Vieux-Montréal découlerait de l'insertion du tramway sur la rue Notre-Dame, combinée aux autres projets en cours :

- la Place Jacques-Cartier;
- la rue Saint-Paul Est, en période estivale, entre Saint-Laurent et Marché Bonsecours;
- la rue Notre-Dame, entre McGill et Gosford;
- la rue Gosford entre Notre-Dame et Saint-Antoine.

L'accès pour les riverains et les livraisons devrait faire l'objet d'un soin tout particulier sur les axes piétons empruntés par le tramway.

CIRCULATION

La variante de tracé du tramway via Notre-Dame, le projet Bonaventure et la piétonnisation des rues du Vieux-Montréal aura des impacts majeurs sur les itinéraires de déplacements pour les voitures dans le Vieux-Montréal, notamment (voir la Figure 4.1):

- Rue McGill : perte des bandes cyclables et suppression du stationnement pour permettre l'insertion du tramway;
- Rue Saint-Jacques : circulation mise à double sens avec perte d'une voie de stationnement pour permettre une desserte double sens du cœur du Vieux-Montréal, suite à la piétonnisation de la rue Notre-Dame;
- Carrefour Saint-Antoine/Gosford : réaménagement de la bretelle de sortie de l'autoroute Ville-Marie (A-720), avec installation de feux à la hauteur de Gosford / Sanguinet, qui nécessitera des négociations avec le ministère des Transports du Québec (MTQ);
- Rue Saint-Antoine : suppression d'une voie de circulation et du stationnement entre la rue Gosford et la rue Berri (variante Gosford et Saint-Antoine seulement);
- Rue Saint-Louis : inversion du sens de la circulation (vers l'ouest au lieu de vers l'est).

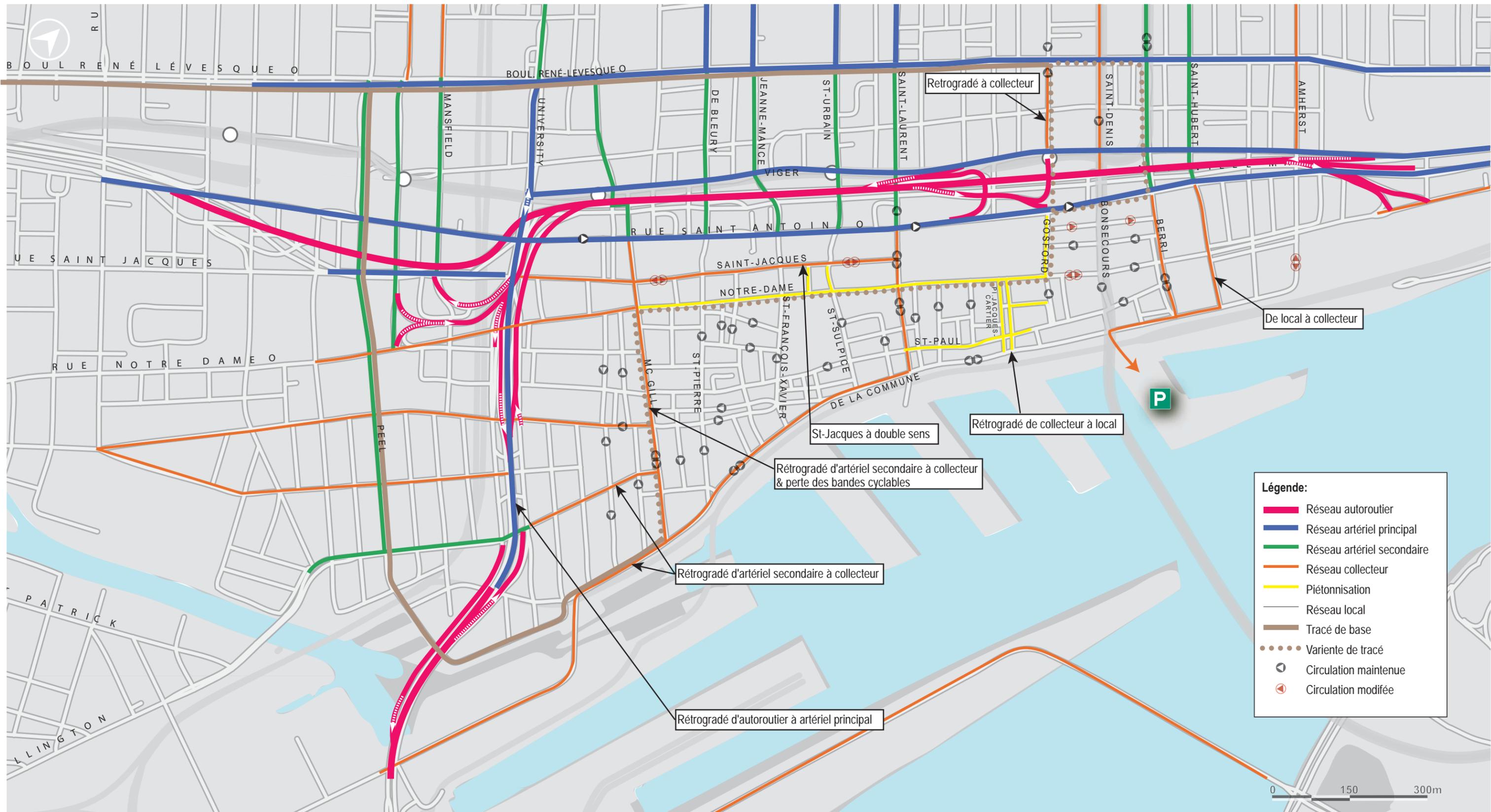
DESSERTE EN TRANSPORT COLLECTIF

Une identification des principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 m des stations de tramway planifiées a été réalisée pour les variantes Notre-Dame et de la Commune et ce, afin de comparer les pôles desservis pour chaque variante (voir les Figure 4.2 à 4.9).

Les constats suivants peuvent être dressés sur la base de cette analyse :

- La variante Notre-Dame passe à proximité de plusieurs générateurs importants qui ne seraient pas aussi bien desservis par la variante de la Commune. L'hôtel-de-ville, le Palais de justice, de nombreux édifices à bureaux (Banque Royale, Grand Tronc, Centre de commerce mondial, l'édifice des Douanes, etc.), le RÉSO et le Palais des congrès seraient mieux desservis. Cependant, ces générateurs sont déjà bien couverts par la ligne orange du métro;
- Plusieurs sites touristiques du Vieux-Montréal seraient moins bien desservis par la variante Notre-Dame, tels que le musée Pointe-à-Callière, le Vieux-Port, le Marché Bonsecours, le Centre des sciences et le quai Jacques-Cartier. D'autres sites touristiques seraient cependant mieux desservis tels que le Champ-de-Mars, la Place D'Armes et la basilique Notre-Dame;
- La variante Notre-Dame dessert moins bien les terrains propices à se développer à l'est de la rue Berri (Faubourg Québec), mais dessert mieux les terrains avec un potentiel de développement à l'ouest de la rue McGill au nord de la rue William;
- L'achalandage annuel entre les variantes de la Commune et Notre-Dame serait probablement comparable. Cependant, les jours d'achalandages de pointe seraient plus importants pour la variante de la Commune que la variante Notre-Dame, avec une clientèle touristique liée aux activités du Vieux-Port.

En résumé, la variante Notre-Dame dessert plus de générateurs "quotidiens" que la variante de la Commune. Cependant, la plupart de ces générateurs sont déjà à proximité du métro. La variante de la Commune dessert plusieurs générateurs qui sont actuellement moins bien desservis par le transport collectif et vise une clientèle ponctuelle importante, liée aux pôles touristiques et événements qui se déroulent sur les quais du Vieux-Port.



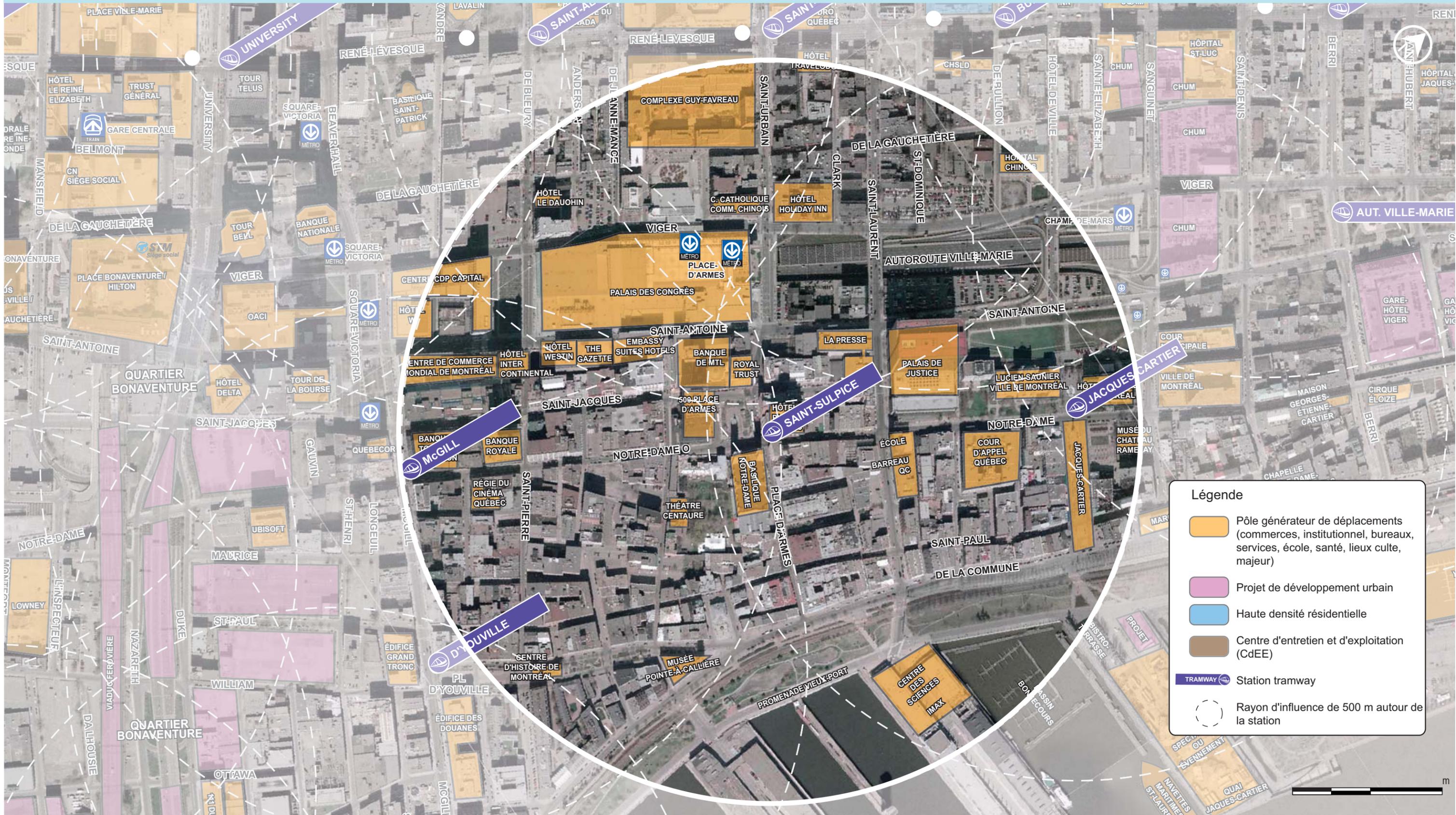


Légende

- Pôle générateur de déplacements (commerces, institutionnel, bureaux, services, école, santé, lieux culte, majeur)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- Station tramway
- Rayon d'influence de 500 m autour de la station



Station Jacques-Cartier - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 m (Variante Notre-Dame)

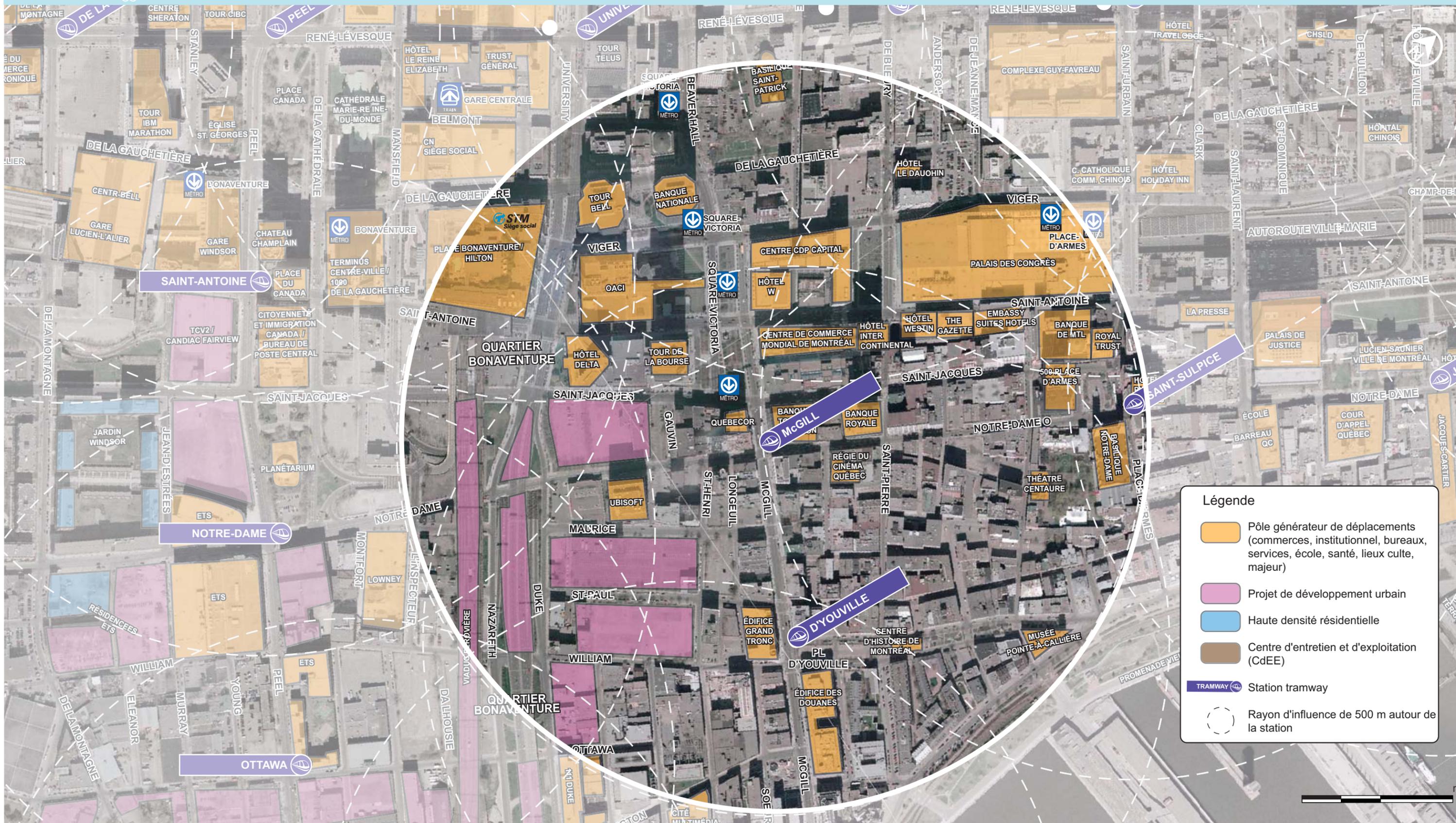


Légende

- Pôle générateur de déplacements (commerces, institutionnel, bureaux, services, école, santé, lieux culte, majeur)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- TRAMWAY Station tramway
- Rayon d'influence de 500 m autour de la station

Station Saint-Sulpice - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 m (Variante Notre-Dame)

FIGURE 4.3



Légende

- Pôle générateur de déplacements (commerces, institutionnel, bureaux, services, école, santé, lieux culte, majeur)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- Station tramway
- Rayon d'influence de 500 m autour de la station

Station McGill - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 m (Variante Notre-Dame)



Légende

- Pôle générateur de déplacements (commerces, institutionnel, bureaux, services, école, santé, lieux culte, majeur)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- Station tramway
- Rayon d'influence de 500 m autour de la station



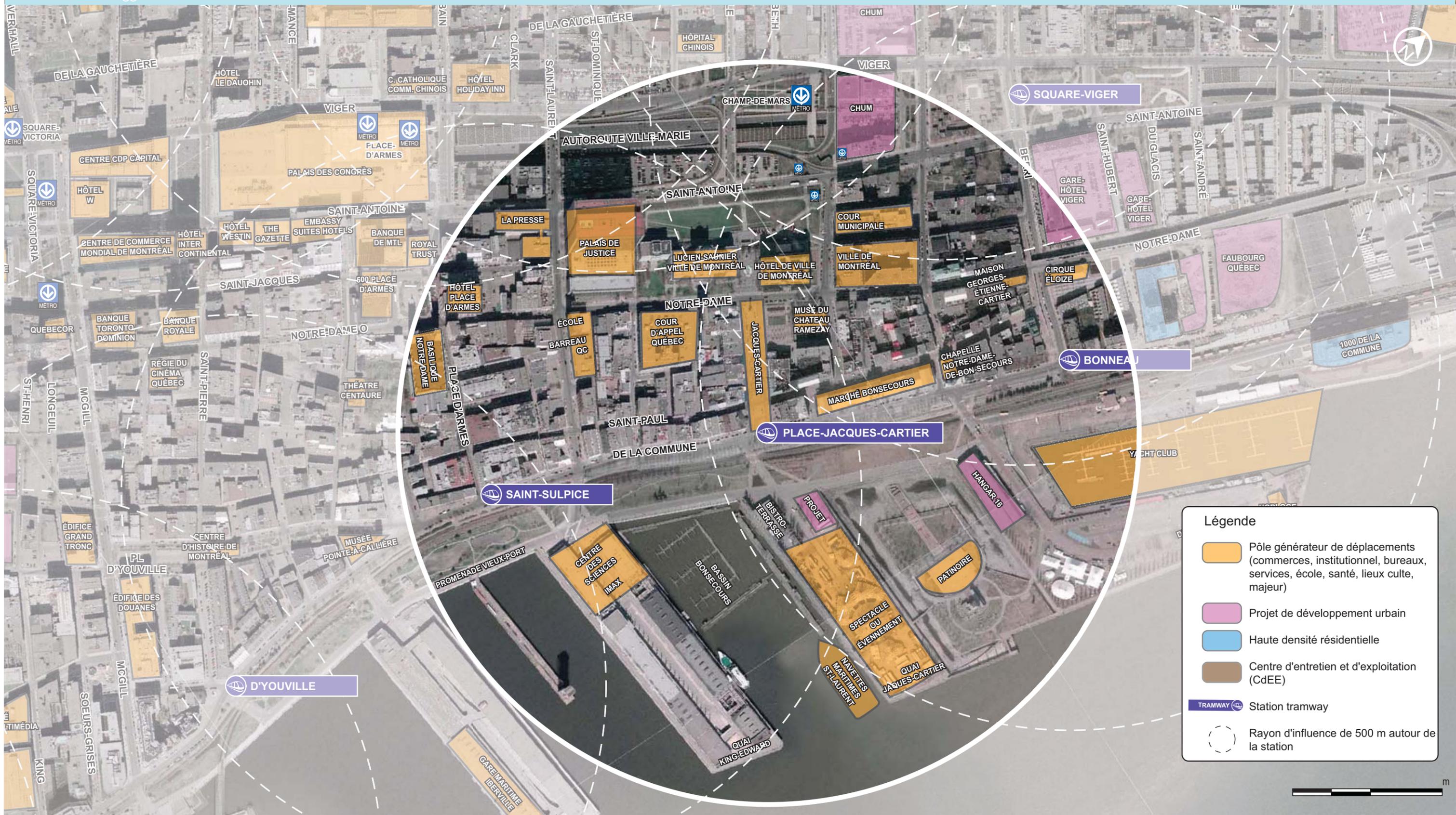
Station d'Youville - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 m (Variante Notre-Dame)



Légende

- Pôle générateur de déplacements (commerces, institutionnel, bureaux, services, école, santé, lieux culte, majeur)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- TRAMWAY** Station tramway
- Rayon d'influence de 500 m autour de la station





Station Jacques-Cartier - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 m (Variante de la Commune)

Figure 4.7

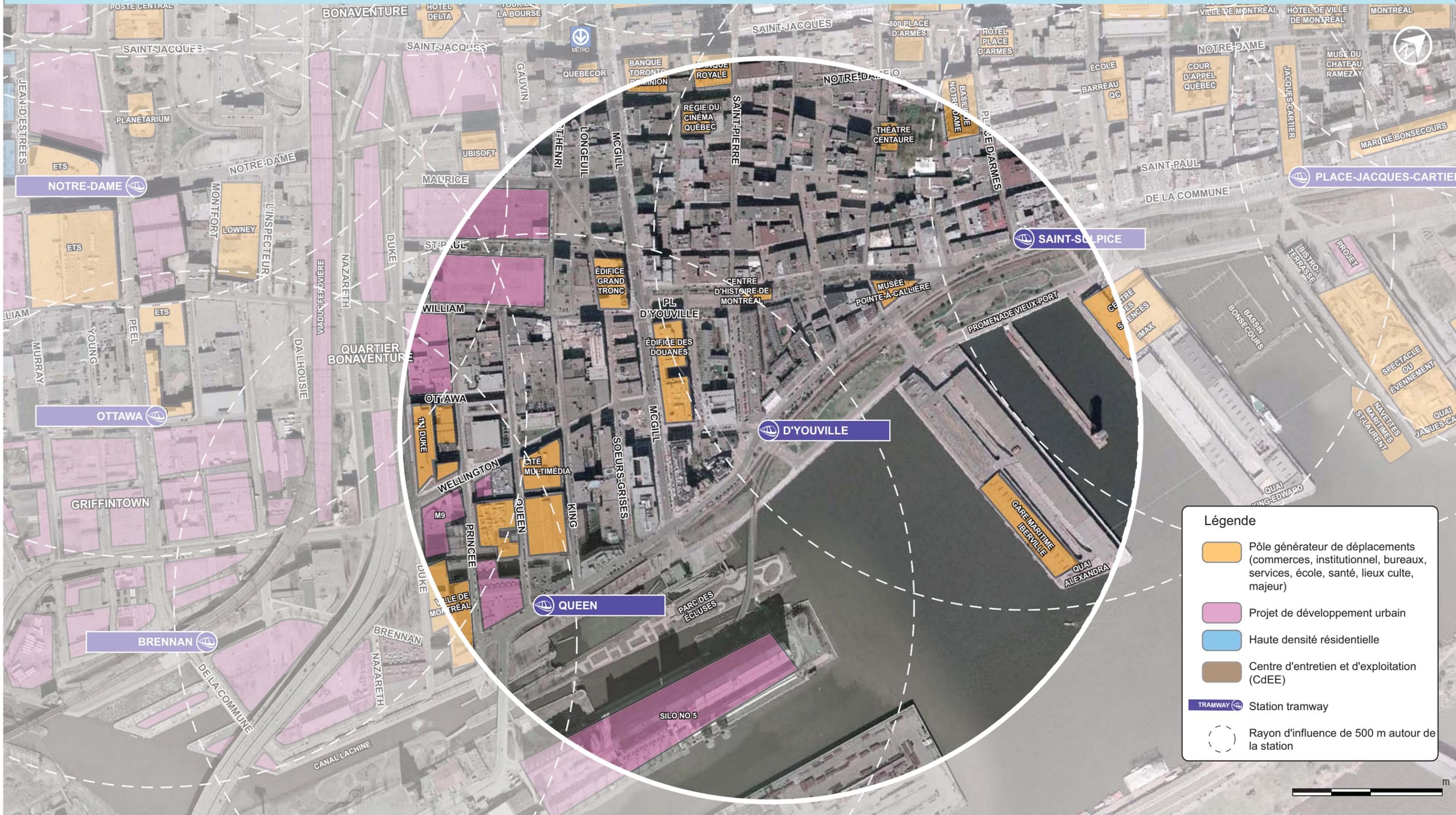


Légende

- Pôle générateur de déplacements (commerces, institutionnel, bureaux, services, école, santé, lieux culte, majeur)
- Projet de développement urbain
- Haute densité résidentielle
- Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
- Station tramway
- Rayon d'influence de 500 m autour de la station

Station Saint-Sulpice - Principaux générateurs de déplacements dans un rayon de 500 m (Variante de la Commune)

Figure 4.8



Légende

-  Pôle générateur de déplacements (commerces, institutionnel, bureaux, services, école, santé, lieux culte, majeur)
-  Projet de développement urbain
-  Haute densité résidentielle
-  Centre d'entretien et d'exploitation (CdEE)
-  Station tramway
-  Rayon d'influence de 500 m autour de la station

4.2 IMPACTS SUR LE MILIEU D'INSERTION

Deux options de tracés sont possibles pour la variante Notre-Dame : la variante Gosford/Saint-Antoine/Berri et la variante Gosford/Sanguinet. Cependant, la majorité du tracé de chacune de ces deux variantes est identique. Les impacts sur l'aménagement urbain et le milieu bâti commun aux deux variantes sont donc présentés avant les impacts spécifiques.

4.2.1 Impacts communs aux variantes de tracé via Notre-Dame

Les impacts communs aux deux sous-variantes de tracé de la variante Notre-Dame sont les suivants :

- À la station d'Youville sur la rue McGill, il n'y a pas assez d'espace disponible (env. 3 mètres) pour l'implantation d'une station avec des quais situés face à face en conservant les voies de circulation et des trottoirs confortables;
- Au carrefour McGill/Notre-Dame, l'implantation des rails du tramway nécessite un rayon de virage minimal de 25 mètres. Avec une insertion centrale sur la rue McGill ainsi que la rue Notre-Dame, le rayon de virage minimal nécessiterait la démolition de l'édifice patrimonial situé au 485, rue McGill. Cet édifice de 11 étages a été construit en 1912 et il a une protection patrimoniale provinciale car il est situé dans l'arrondissement historique de Montréal (voir annexe). Même en déplaçant l'alignement du tramway sur la rue McGill en latéral, du côté ouest et en latéral du côté nord sur la rue Notre-Dame, l'espace disponible pour effectuer un virage sera toujours insuffisant. Il n'y aurait toujours pas assez d'espace pour que les piétons circulent de manière sécuritaire lors du passage d'un tramway. La fermeture à la circulation de la rue McGill entre la rue des Récollets et la rue Notre-Dame serait donc nécessaire;
- Un tramway sur la rue Notre-Dame passant à travers la Place d'Armes aurait un impact visuel majeur sur les édifices entourant cette place publique, notamment la basilique Notre-Dame, en raison de la LAC notamment. Cet impact pourrait cependant être mitigé avec un mode d'alimentation alternatif (batteries, supercondensateur, etc.);
- L'insertion du tramway et des stations nécessiteraient aussi toutes deux la piétonnisation de la rue Notre-Dame et de la rue Gosford.

Les deux sous-variantes permettent l'implantation de stations à la Place d'Youville, la rue Notre-Dame (coin McGill), la rue Saint-Sulpice (Place D'Armes) et la Place Jacques-Cartier.

4.2.2 Impacts spécifiques à la variante Notre-Dame via Gosford / Saint-Antoine / Berri

La sous-variante empruntant la rue Gosford et la rue Saint-Antoine jusqu'à la rue Berri aurait les impacts spécifiques suivants :

- La pente élevée sur la rue Gosford entre les rues Notre-Dame et Saint-Antoine et la combinaison de courbes horizontales aux carrefours de ces deux rues ne permet pas l'insertion d'un tramway. Les deux courbes horizontales rapprochées avec la pente élevée créeraient un effet « montagne russe ». Des travaux pour réduire la pente sur la rue Gosford auraient des impacts très importants sur les abords de l'Hôtel-de-Ville et le Champ-de-Mars;
- L'implantation d'une station au carrefour Berri/René-Lévesque serait toujours possible et permettrait une correspondance avec le réseau de métro à environ 250 mètres de marche (Berri-UQAM).

La figure 4.10 présente les impacts de l'insertion du tramway sur la rue Notre-Dame via les rues Gosford et Saint-Antoine.

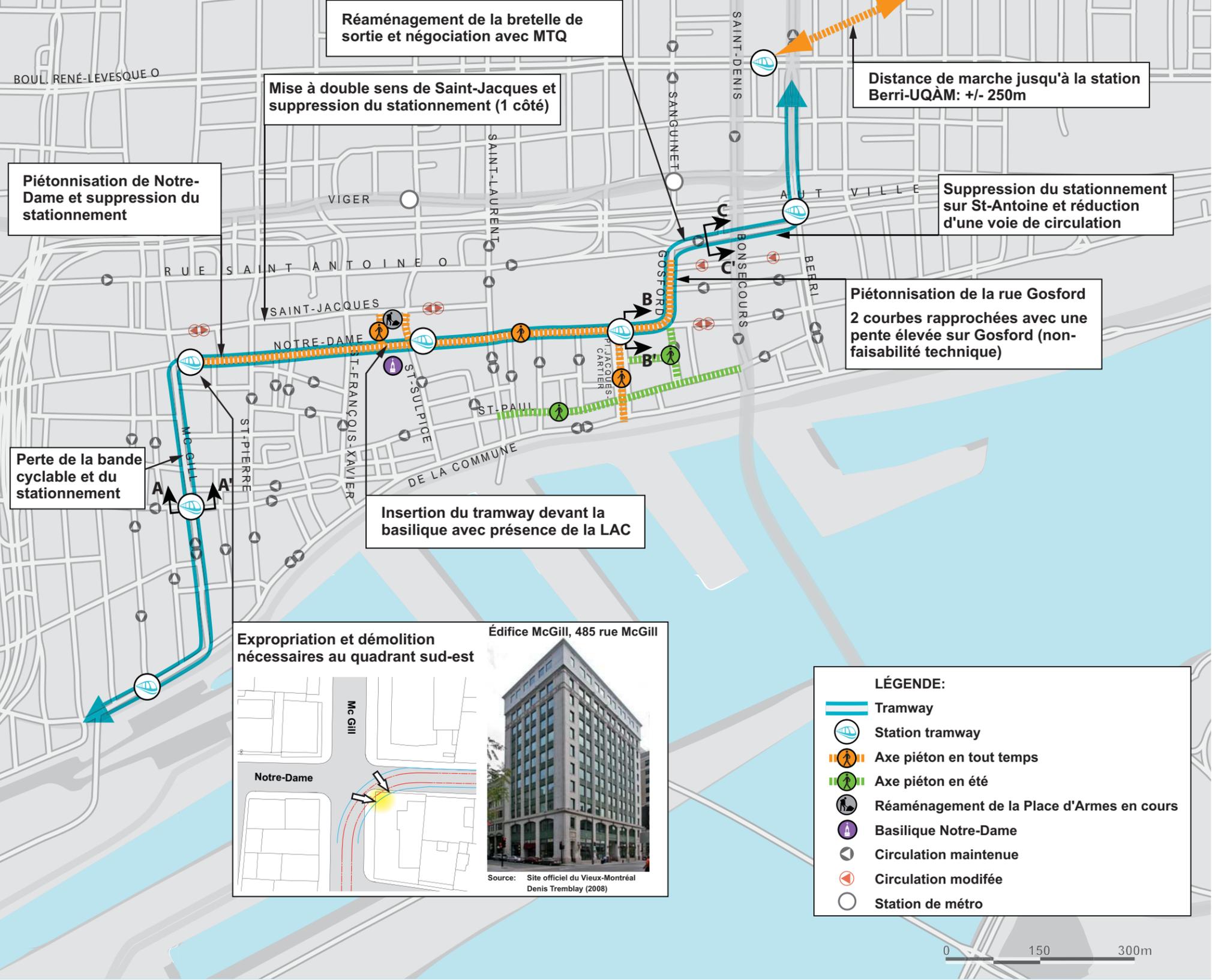
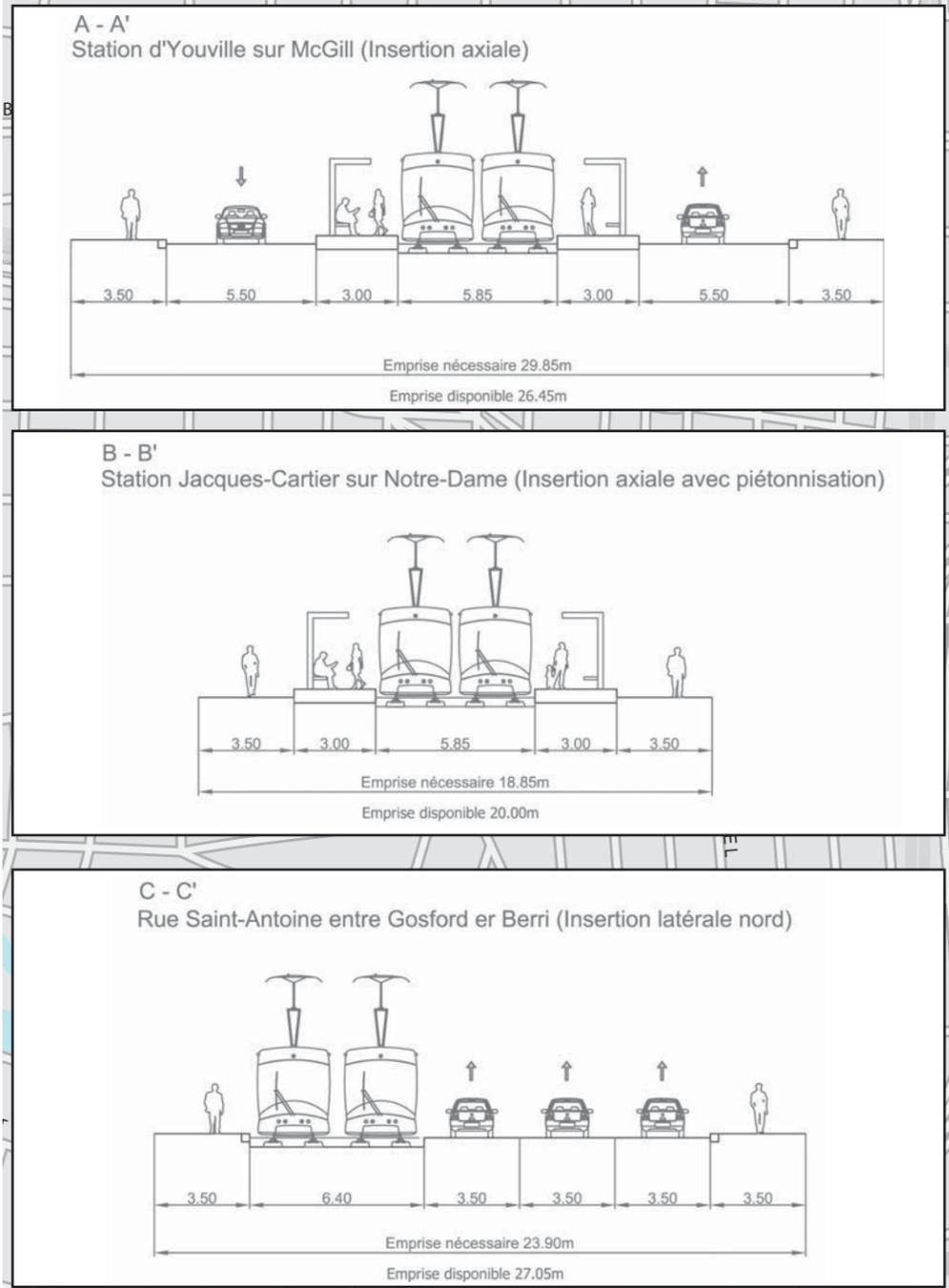
Cette sous-variante permettrait l'implantation d'une station sur Berri, à la hauteur du Square Viger.

4.2.3 Impacts spécifiques à la variante Notre-Dame via Gosford / Sanguinet

Cette sous-variante emprunterait la rue Gosford et la rue Sanguinet entre la rue Notre-Dame et le boulevard René-Lévesque. Cette sous-variante aura les impacts spécifiques suivants :

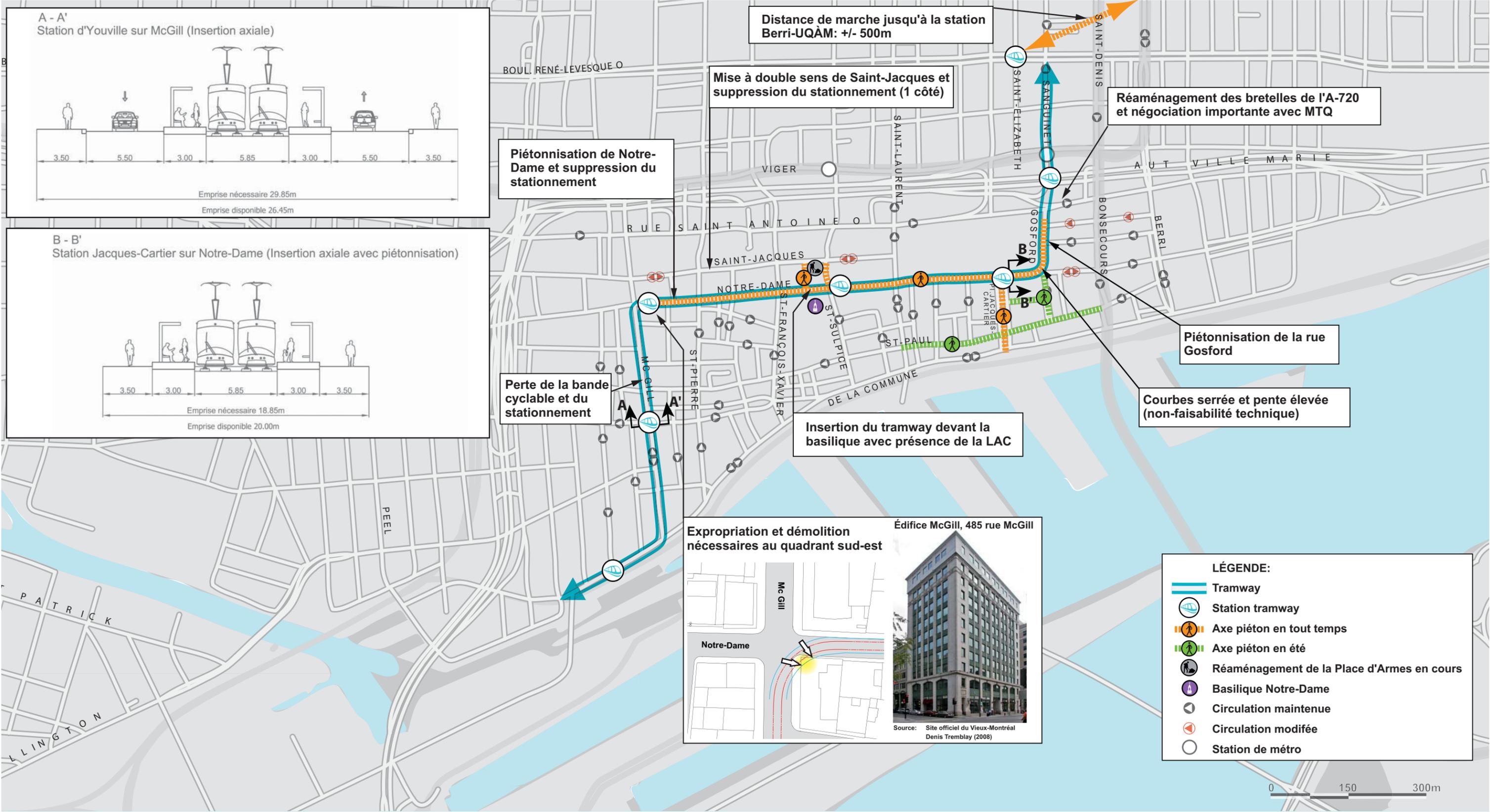
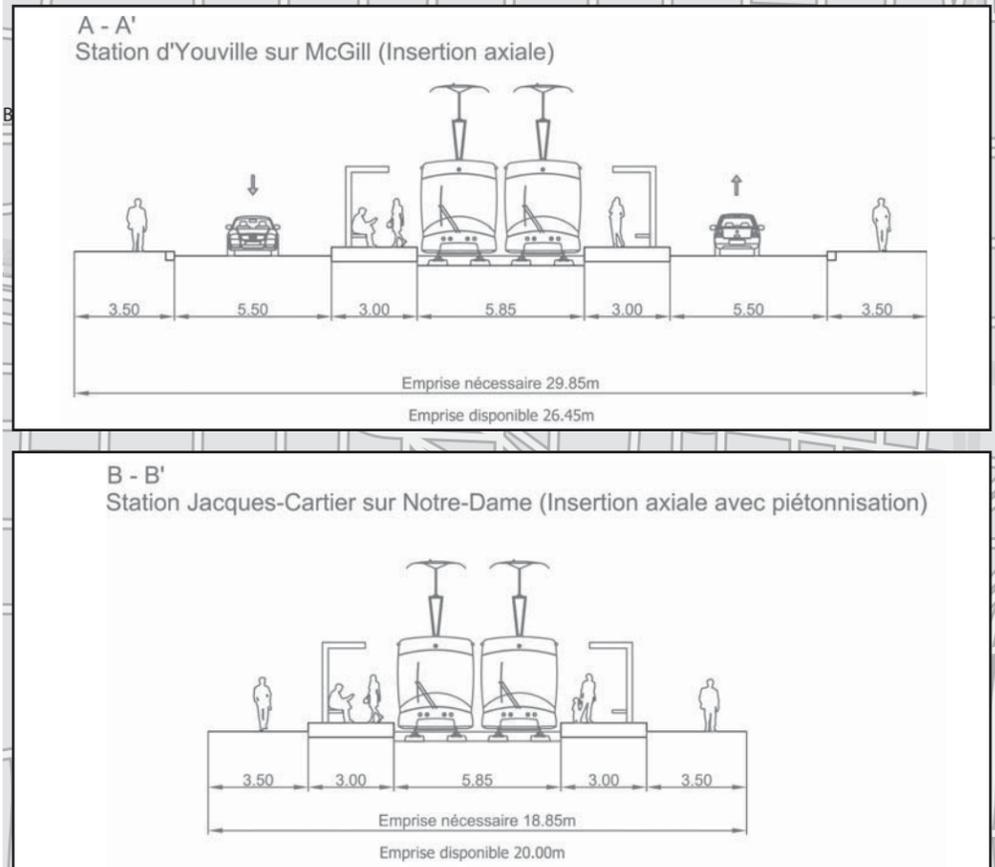
- Les bretelles de sortie de l'autoroute Ville-Marie (A-720) devront être réaménagées pour permettre le passage du tramway entre les rues Gosford et Sanguinet. Des négociations seraient nécessaires avec le MTQ pour permettre l'insertion du tramway. Les coûts de réaménagement seraient également très importants;
- La localisation détaillée des accès au futur CHUM sur la rue Sanguinet n'a pas encore été déterminée. Le tramway pourrait nuire à l'accès des ambulances ou nécessiter des voies de circulation très larges;
- La station sur le boulevard René-Lévesque serait éloignée de la station de métro Berri-UQAM. Les usagers auront à marcher près de 500 mètres entre la station de tramway située au carrefour Sainte-Élisabeth/René-Lévesque et le métro. Cependant, l'accès à la ligne orange du métro pourra se faire plus facilement à partir de la station Champ-de-Mars.

La figure 4.11 présente les impacts de l'insertion du tramway sur la rue Notre-Dame via la rue Sanguinet.



Impacts de l'insertion du tramway sur la rue Notre-Dame via les rues Gosford et Saint-Antoine E.

FIGURE 4.10



LÉGENDE:

- Tramway
- Station tramway
- Axe piéton en tout temps
- Axe piéton en été
- Réaménagement de la Place d'Armes en cours
- Basilique Notre-Dame
- Circulation maintenue
- Circulation modifiée
- Station de métro



4.3 COMPARAISON DES SOUS-VARIANTES

Le tableau ci-dessous présente les impacts communs et spécifiques des deux variantes.

Tableau 4.1 Impacts des deux sous-variantes de tracé

| Secteur | Gosford/Saint-Antoine | Gosford/Sanguinet |
|---|---|--|
| Rue McGill | Perte des bandes cyclables | |
| Carrefour McGill/Notre-Dame | Démolition de l'édifice patrimonial du 485, rue McGill | |
| Rues Notre-Dame et Gosford | Piétonnisation des rues | |
| Rue Saint-Antoine | Perte d'une voie de circulation et de stationnement | Aucun impact |
| Rue Gosford | Pente élevée et 2 courbes trop serrées et trop rapprochées (non-faisabilité technique) | Pente élevée et courbe trop serrée (non-faisabilité technique) |
| Bretelles A-720 | Réaménagement de la bretelle de sortie et qui nécessite une négociation avec le MTQ | Réaménagement majeur des bretelles de sortie et qui nécessite une négociation avec le MTQ |
| Rue Sanguinet et CHUM | Aucun impact | Impact possible pour l'accès du CHUM pour les ambulances, prévu sur la rue Sanguinet |
| Correspondance avec le métro (Berri-UQAM) | Correspondance à partir de la station Berri/René-Lévesque (distance de marche d'environ 250 mètres) | Correspondance difficile à partir de la station Sainte-Élizabeth/René-Lévesque (distance de marche d'environ 500 mètres) |

5.0 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

5.1 FAITS SAILLANTS

Le tracé de la variante Notre-Dame emprunterait l'itinéraire suivant :

- Rue McGill;
- Rue Notre-Dame;
- Rue Gosford;
- Deux sous-variantes sont possibles pour regagner le boulevard René-Lévesque :
 - Rue Gosford, rue Saint-Antoine, rue Berri;
 - Rue Gosford, rue Sanguinet.

Les autres rues nord-sud n'ont pas été retenues puisqu'elles sont trop étroites, non continues et/ou ne desservent pas de générateurs additionnels.

La variante Notre-Dame entraînerait la piétonnisation de la rue Notre-Dame et de la rue Gosford. Le plan de circulation du cœur du Vieux-Montréal serait également modifié, notamment la mise à double sens de Saint-Jacques, et entraînerait la perte de voies de circulation et de stationnement à plusieurs endroits.

Les impacts principaux sur le milieu environnant sont les suivants :

- Pas assez d'espace sur la rue McGill pour implanter des stations et conserver des voies de circulation;
- Le rayon de virage au carrefour McGill/Notre-Dame est trop serré et nécessiterait la démolition d'un édifice patrimonial de 11 étages;
- La LAC aurait un impact visuel certain sur la Place d'Armes et la basilique Notre-Dame.

La variante Notre-Dame n'est pas réalisable du point de vue technique en raison de la pente importante sur la rue Gosford et du virage très serré entre Notre-Dame et Gosford.

La variante Notre-Dame dessert plusieurs générateurs, mais la plupart de ceux-ci sont déjà localisés à proximité de la ligne orange du métro. Les principaux pôles générateurs touristiques sont moins bien desservis que pour la variante de la base empruntant la rue de la Commune.

5.2 RECOMMANDATIONS

La principale contrainte de la variante Notre-Dame est la nécessité de démolir l'édifice à bureaux patrimonial de 11 étages au carrefour McGill/Notre-Dame et la non-faisabilité technique du virage Notre-Dame/Gosford.

De plus, l'impact sur les bretelles de sortie de l'autoroute 720 pose aussi un risque et une contrainte importante sur le projet de tramway.

La variante Notre-Dame n'est donc pas retenue pour la suite de l'étude de faisabilité.

B. VARIANTE SAINT-HUBERT

6.0 CONTEXTE ET MÉTHODOLOGIE

Bien que le tracé de base de la première ligne du tramway a été défini lors de l'étude de pré-faisabilité, il est opportun de le valider dans le cadre de l'étude de faisabilité, afin de s'assurer d'offrir une bonne qualité de desserte des usagers tout en minimisant les impacts sur le milieu d'insertion et en permettant la meilleure mise en valeur possible des axes empruntés.

L'aménagement d'un tramway sur la rue Berri entraînera aussi des impacts sur la rue Saint-Hubert, notamment l'augmentation des débits de circulation et sa désignation comme route de camionnage pour l'accès au Vieux-Port en raison de la fermeture à la circulation de la rue Berri entre de la Commune et Saint-Antoine. Il s'agit donc d'évaluer les impacts de l'insertion d'un tramway sur la rue Saint-Hubert pour comparaison avec la variante de base sur la rue Berri. Le déplacement du virage à gauche vers le sud du carrefour René-Lévesque/Saint-Denis au carrefour René-Lévesque/Berri a aussi été questionné.

Il a donc été demandé d'étudier une alternative au tracé de base (de la Commune – Berri – René-Lévesque) qui emprunterait la rue Saint-Hubert, afin de minimiser les impacts de l'insertion du tramway sur le milieu et sur les déplacements.

L'analyse présentée ci-après s'organise autour des principales étapes suivantes :

- l'identification de variantes de tracé possibles;
- l'identification d'une insertion de base dans les axes retenus;
- l'évaluation des impacts de l'insertion du tramway :
 - sur le milieu d'insertion;
 - sur les déplacements;
- conclusions et recommandation.

7.0 IDENTIFICATION DU TRACÉ

7.1 VARIANTES ÉTUDIÉES

7.1.1 Éléments fixes

Les éléments fixes suivants ont été identifiés pour définir les variantes possibles de tracé :

- l'usage du boulevard René-Lévesque à l'ouest de Berri;
- l'usage de la rue de la Commune à l'ouest de Berri.

7.1.2 Variante de base : rue Berri

La variante de base empruntant la rue Berri est la suivante :

- le boulevard René-Lévesque à l'ouest de Berri;
- la rue Berri entre de la Commune et René-Lévesque;
- la rue de la Commune à l'ouest de Berri.

Le tracé entre les carrefours René-Lévesque/Berri et de la Commune/Berri serait d'environ 640 mètres.

7.1.3 Variante alternative : rue Saint-Hubert

La variante alternative étudiée empruntant la rue Saint-Hubert est la suivante :

- le boulevard René-Lévesque à l'ouest de Saint-Hubert;
- la rue Saint-Hubert entre de la Commune et René-Lévesque;
- la rue de la Commune à l'ouest de Saint-Hubert.

Le tracé entre les carrefours René-Lévesque/Berri et de la Commune/Berri serait d'environ 840 mètres.

7.1.4 Tracés en phase II

La phase II d'implantation du tramway comprend la mise en place d'une boucle au centre-ville empruntant la rue Sainte-Catherine, la rue Berri ou Saint-Hubert, la rue de la Commune et la rue Peel. L'implantation d'un tramway serait donc prolongé jusqu'à la rue Sainte-Catherine pour chacune des deux variantes.

Les tracés des deux variantes sont présentés à la figure 7.1.

7.2 LOCALISATION DES STATIONS

7.2.1 Variante Berri

La variante Berri comprend les trois stations suivantes :

- Station Saint-Denis (René-Lévesque et Saint-Denis);
- Station Square-Viger (Berri et Viger);
- Station Bonneau (de la Commune et Bonneau).

En phase II, une station additionnelle serait aménagée sur Sainte-Catherine à Berri. La correspondance entre la ligne Côte-des-Neiges et la boucle centre-ville s'effectuerait entre les stations Saint-Denis sur René-Lévesque et la station située au carrefour Berri/Sainte-Catherine. La distance de marche serait d'environ 240 mètres.

La localisation des stations ainsi que les distances interstations sont disponibles à la figure 7.1.

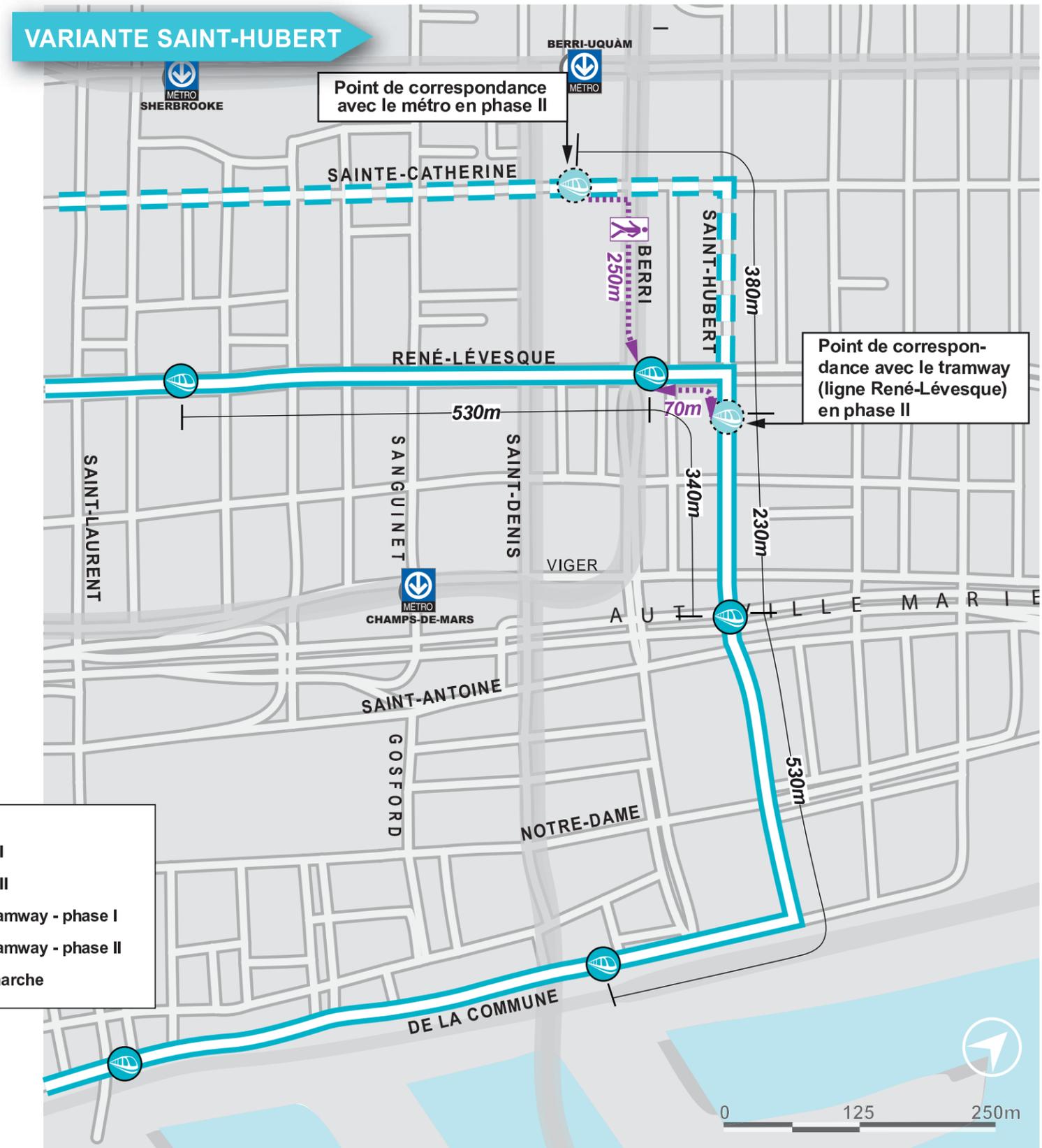
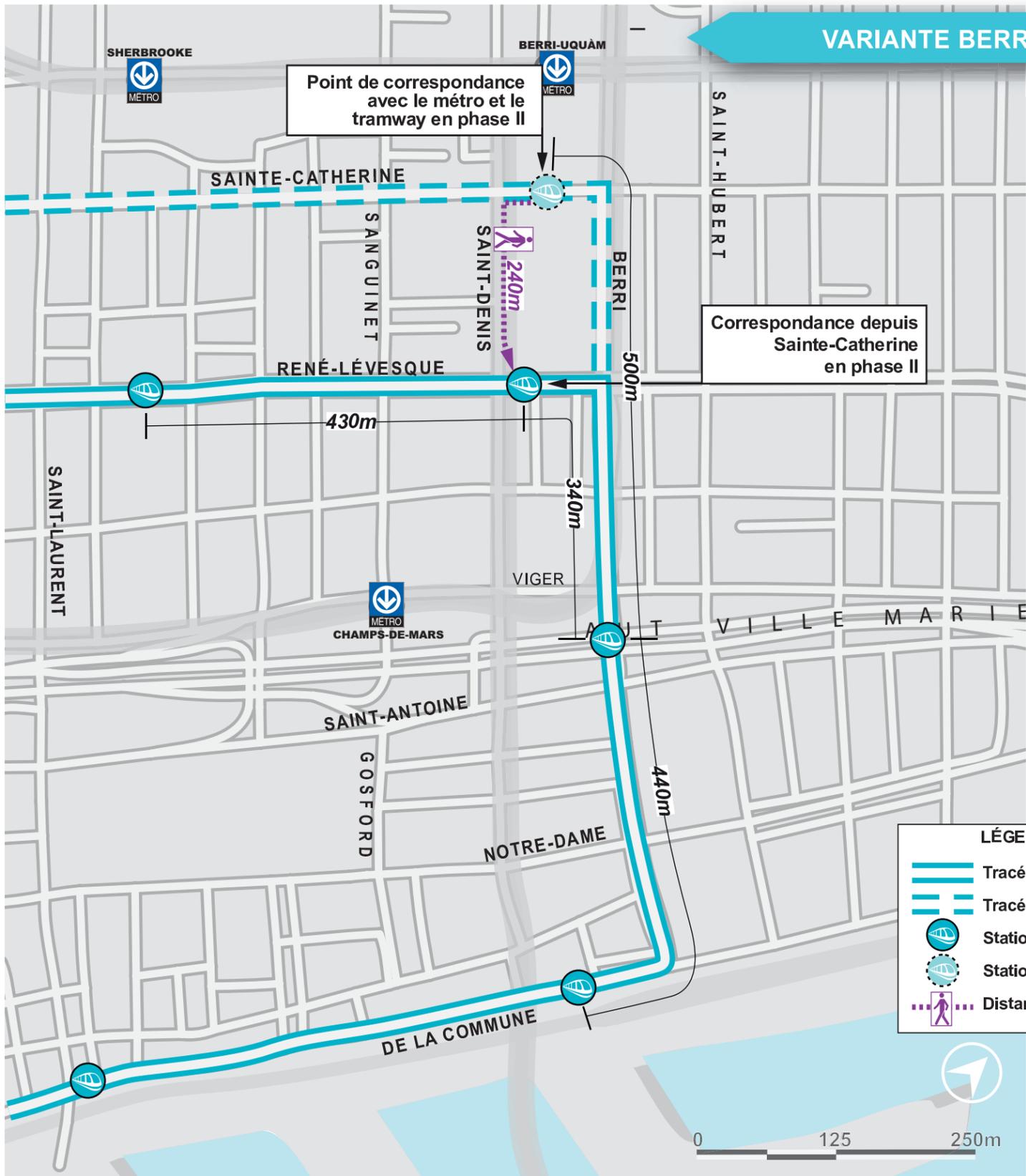
7.2.2 Variante Saint-Hubert

La variante Saint-Hubert comprend les trois stations suivantes :

- Station Berri (René-Lévesque et Berri);
- Station Square-Viger (Saint-Hubert et Viger);
- Station Bonneau (de la Commune et Bonneau).

En phase II, une station additionnelle serait aménagée sur Sainte-Catherine à Berri. Il serait aussi possible d'ajouter une station sur Saint-Hubert au sud de René-Lévesque pour faciliter les correspondances entre la ligne Côte-des-Neiges et la boucle centre-ville. La distance de marche quai à quai serait d'environ 70 mètres.

La localisation des stations ainsi que les distances interstations sont disponibles à la figure 7.1.



LÉGENDE:

- Tracé - phase I
- Tracé - phase II
- Stations de tramway - phase I
- Stations de tramway - phase II
- Distance de marche

8.0 INSERTION DE BASE DU TRAMWAY

8.1 AMÉNAGEMENT DES RUES

8.1.1 Variante Berri

Les insertions suivantes sont proposées pour les axes empruntés par le tramway :

- rue Berri entre de la Commune et Saint-Antoine (largeur de 16 mètres) : insertion centrale avec bande cyclable et fermée à la circulation;
- rue Berri entre Saint-Antoine et René-Lévesque (largeur de 33 mètres) : insertion latérale du côté ouest avec circulation à double sens (une voie par direction) et bandes cyclables.

L'aménagement existant de la rue Saint-Hubert serait maintenu pour la variante Berri.

L'aménagement de cette variante est présenté à la figure 8.1 et les coupes d'insertion à la figure 8.2.

8.1.2 Variante Saint-Hubert

Le maintien de l'accès véhiculaire (accès privés et livraisons) sur la rue Saint-Hubert et la largeur de l'axe (16 mètres) nécessite l'aménagement du tramway en site banal avec circulation à sens unique alternée. En effet, au niveau des stations, il ne serait pas possible d'aménager une voie de circulation à l'arrière des quais.

Les insertions suivantes sont proposées pour les axes empruntés par le tramway :

- rue de la Commune entre Berri et Saint-Hubert (largeur d'environ 17 mètres) : insertion latérale du côté sud avec circulation à sens unique vers l'ouest;
- rue Saint-Hubert entre de la Commune et Saint-Antoine (largeur de 17,5 mètres) : insertion centrale avec circulation à sens unique vers le sud en site banal (sur les voies du tramway);
- rue Saint-Hubert entre Saint-Antoine et Viger (largeur de 17,5 mètres) : insertion centrale avec fermeture à la circulation en raison du désaxement de Saint-Hubert au carrefour avec Saint-Antoine. De plus, ce désaxement nécessitera la perte d'une lisière du Square-Viger;
- rue Saint-Hubert entre Viger et René-Lévesque (largeur de 16 mètres) : insertion centrale avec circulation en site banal à sens unique (vers le sud au sud de la Gauchetière et vers le nord au nord de la Gauchetière);
- boulevard René-Lévesque entre Saint-Hubert et Berri (largeur de 35 à 40 mètres) : insertion centrale avec circulation à double sens (deux voies par direction) et piste cyclable du côté sud.

L'aménagement existant de la rue Berri serait maintenu pour la variante Saint-Hubert.

Au cas où la variante Saint-Hubert serait retenue, une réflexion globale de l'insertion du tramway sur le tracé retenu devrait être effectuée, en tenant mieux compte des enjeux urbains et des impacts sur le milieu.

L'aménagement de cette variante est présenté à la figure 8.1 et les coupes d'insertion à la figure 8.2.

8.2 RAYONS DE VIRAGE

8.2.1 Variante Berri

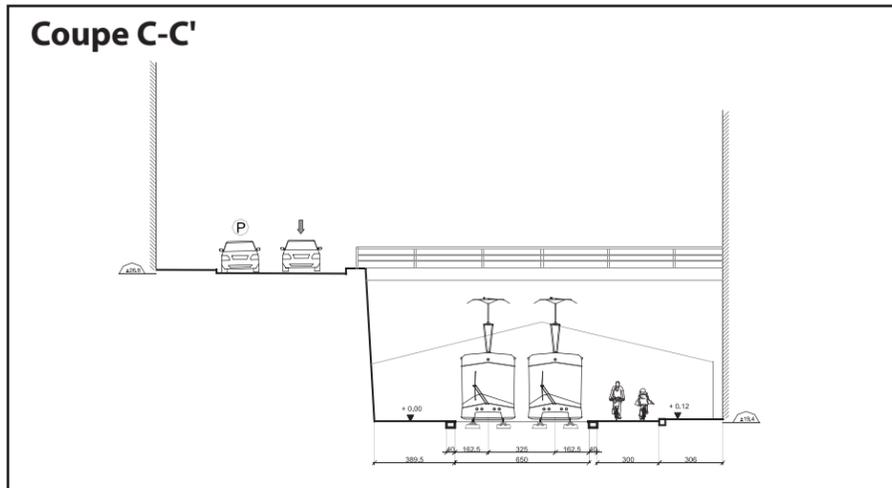
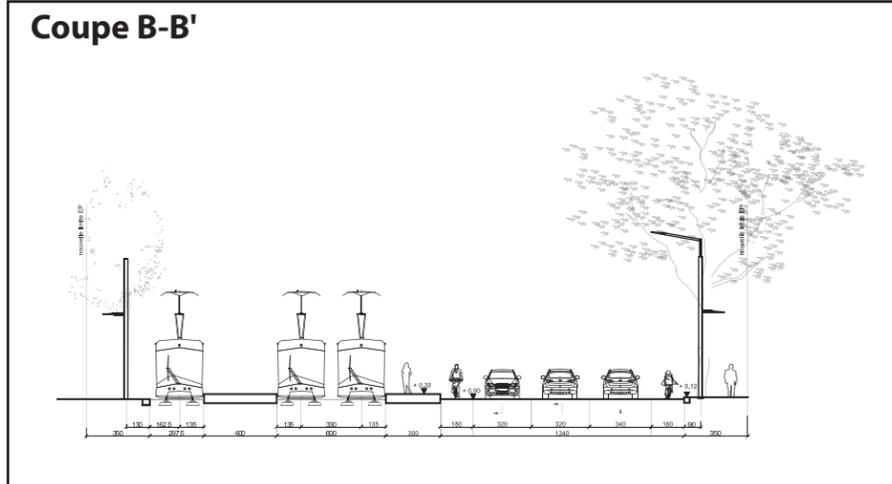
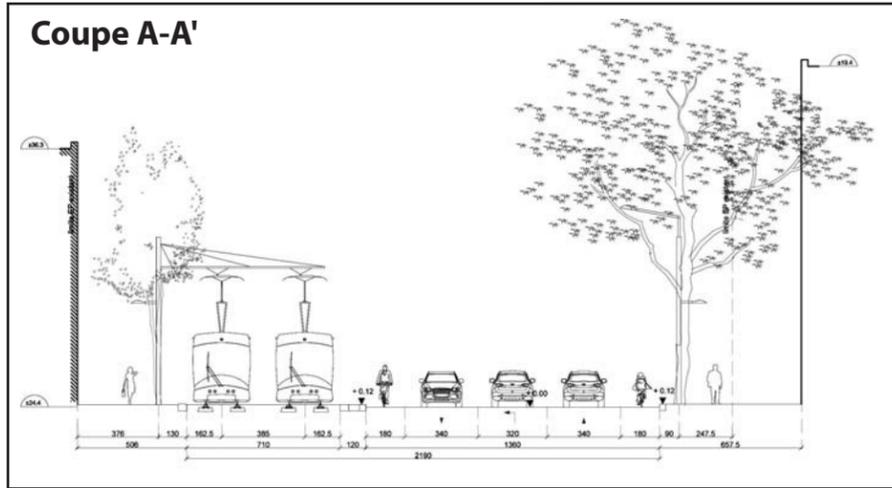
L'espace est suffisant pour effectuer les virages du tramway aux carrefours de la Commune/Berri et René-Lévesque/Berri. L'espace est suffisant pour effectuer le virage au carrefour Sainte-Catherine/Berri en phase II. Les rayons de virage sont présentés à la figure 8.2.

8.2.2 Variante Saint-Hubert

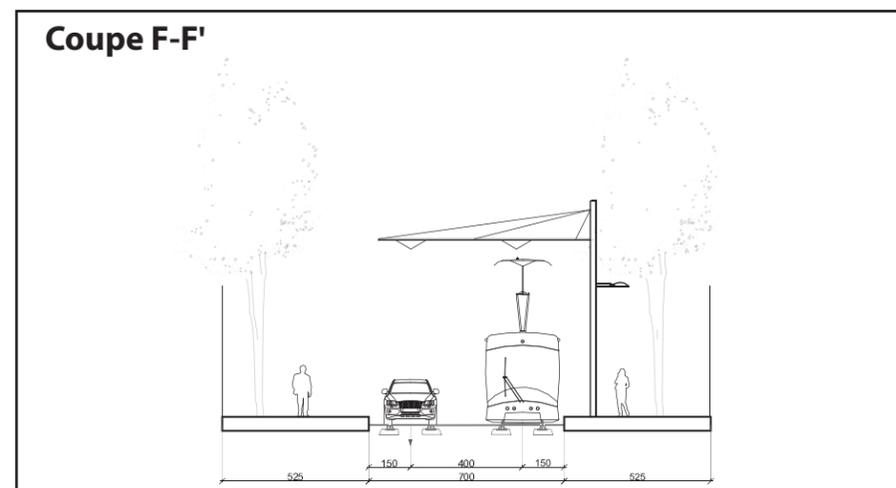
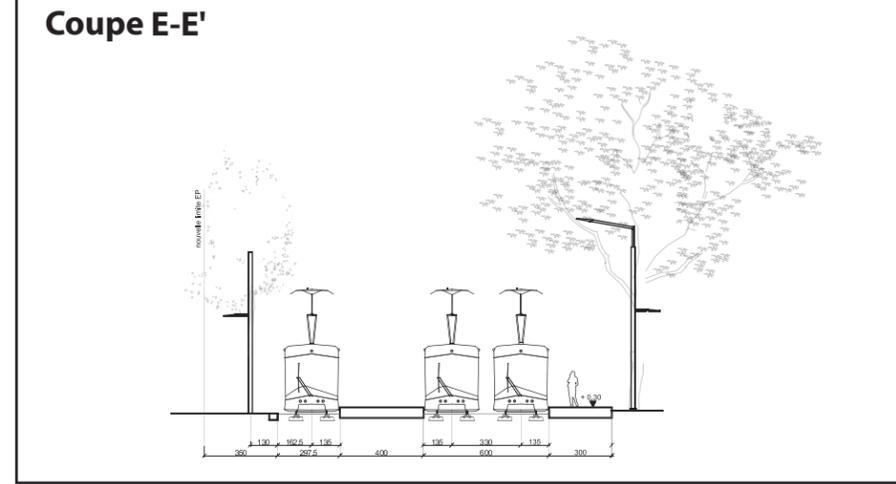
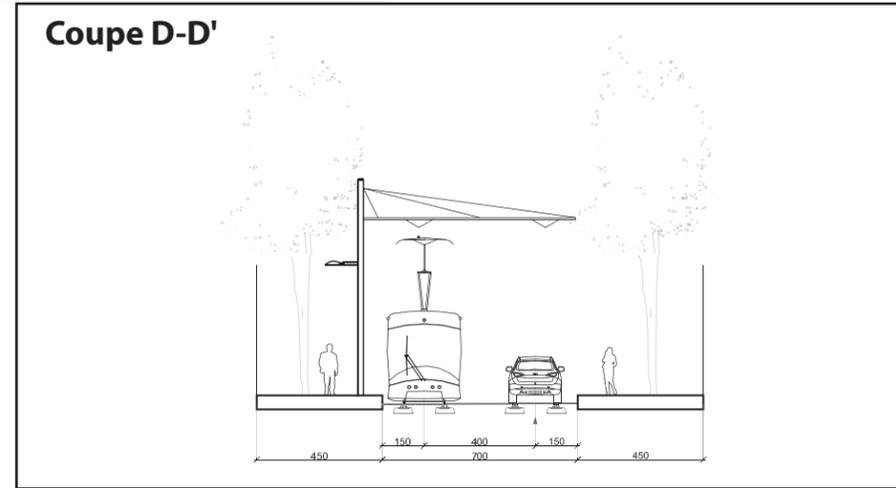
Pour la variante Saint-Hubert, l'espace est suffisant pour effectuer le virage au carrefour René-Lévesque/Saint-Hubert. Cependant, l'insertion au carrefour de la Commune/Saint-Hubert nécessitera le déplacement d'un mur de soutènement au sud de la rue de la Commune pour avoir un espace suffisant afin de permettre l'aménagement d'un trottoir adéquat pour assurer des déplacements piétonniers sécuritaires. En phase II, l'insertion au carrefour Sainte-Catherine/Saint-Hubert nécessitera la perte d'une partie de la Place Émilie-Gamelin pour effectuer le virage. Les rayons de virage sont présentés à la figure 8.2.



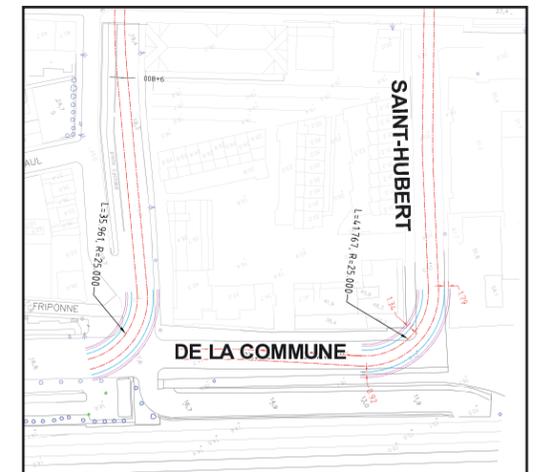
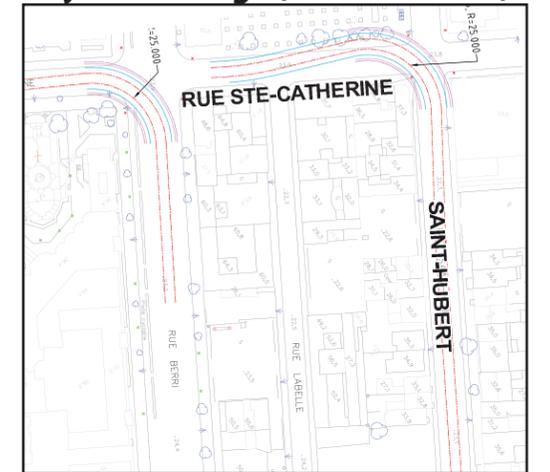
VARIANTE BERRI



VARIANTE SAINT-HUBERT



Rayon de virage (Ste-Catherine)



Rayon de virage (de la Commune)

9.0 ANALYSE DES IMPACTS DE L'INSERTION DU TRAMWAY

9.1 IMPACT SUR LES DÉPLACEMENTS

9.1.1 Restructuration du réseau de transport

TRANSPORTS ACTIFS

La variante Saint-Hubert n'aura pas d'impact spécifique sur les modes de transport actifs. Cette variante permettra de conserver l'aménagement de la piste cyclable sur la rue Berri.

La variante Berri nécessite de modifier les aménagements actuels de la piste cyclable. L'aménagement de bandes cyclables de part et d'autre de la chaussée sur Berri, entre Viger et Ontario semble être une solution adaptée aux contraintes locales. Une étude détaillée devra venir confirmer cet élément en avant-projet.

CIRCULATION

La variante de tracé du tramway, via la rue Saint-Hubert, aura des impacts sur la circulation des voitures dans le secteur pour permettre son insertion, notamment (voir la figure 9.1) :

- rue de la Commune : sens unique en direction ouest entre les rues Saint-Hubert et Berri;
- rue Saint-Hubert entre de la Commune et Saint-Antoine : circulation à sens unique vers le sud en site banal avec le tramway;
- rue Saint-Hubert entre Saint-Antoine et Viger : fermeture à la circulation en raison du désaxement de la rue Saint-Hubert à Saint-Antoine et l'insertion d'une voie de stockage pour le tramway;
- rue Saint-Hubert entre Viger et de la Gauchetière : sens unique vers le sud en site banal avec le tramway;
- rue Saint-Hubert entre de la Gauchetière et René-Lévesque : sens unique vers le nord en site banal avec le tramway;
- carrefour Saint-Hubert/René-Lévesque : interdiction du virage à gauche pour toutes les approches. Seul le virage à droite serait permis à partir des approches de Saint-Hubert;
- maintien des autres virages à gauche sur René-Lévesque.

Contrairement à la variante Berri, la variante Saint-Hubert permettra le maintien du virage à gauche de René-Lévesque vers Saint-Denis et l'interdiction de virer à gauche vers Berri direction sud. De plus, cette variante conserve l'aménagement existant de la rue Berri.

La fermeture de la rue Saint-Hubert et l'alternance des sens uniques sur la rue Saint-Hubert auront un impact considérable sur la circulation. Près de 13 000 véh/j qui empruntent présentement la rue Saint-Hubert entre Saint-Antoine et René-Lévesque devront emprunter un trajet alternatif. Les débits augmenteront au sud de René-Lévesque d'environ 8 000 à 10 000 véh/j sur la rue Berri (présentement 19 000 véh/j) et de 2 000 à 4 000 véh/j sur la rue Amherst (présentement 14 000 véh/j). Jusqu'à 20 % du trafic actuel pourrait éviter complètement le secteur. La figure 9.2 présente les débits de circulation actuels et projetés pour les variantes Berri et Saint-Hubert.

En résumé, la variante Saint-Hubert aura des impacts très importants sur la circulation puisque près de 13 000 véh/j auront à trouver un trajet alternatif.

Contrairement à la variante Berri, la variante Saint-Hubert n'aura pas d'impact sur les routes de camionnage.

DESSERTE EN TRANSPORT COLLECTIF

Pour la variante Saint-Hubert, la station Square-Viger serait située 100 mètres à l'est par rapport à la localisation proposée pour la variante Berri. Cette station améliorerait de peu la desserte du Faubourg Québec, mais s'éloignerait du futur CHUM.

La variante Saint-Hubert diminuerait aussi la distance que les usagers auront à parcourir pour effectuer une correspondance entre la ligne Côte-des-Neiges et la boucle centre-ville en phase II d'implantation du tramway (voir la figure 7.1).

La variante Saint-Hubert n'aura pas d'impact sur les tracés des circuits de transport collectif autres que ceux du tramway.

9.2 IMPACT SUR LE MILIEU D'INSERTION

Cette section présente les impacts de l'insertion qui sont résumés à la figure 9.3.

9.2.1 Impact sur les riverains

La variante Saint-Hubert aura des impacts sur les résidents du secteur, notamment les résidents des rues Berri, Saint-Hubert et Amherst. Cette variante aura les impacts spécifiques suivants :

- rue de la Commune entre Berri et Saint-Hubert :
 - diminution des débits de circulation de moitié (sens unique vers l'ouest au lieu d'un double sens);
 - présence du tramway.
- rue Berri entre de la Commune et Saint-Antoine :
 - augmentation des débits de circulation d'environ 1 000 véh/j;
 - maintien de la route de camionnage.
- rue Berri entre Saint-Antoine et René-Lévesque :
 - augmentation des débits de circulation de 8 000 à 10 000 véh/j (19 000 véh/j actuellement);
 - maintien de la route de camionnage.
- rue Saint-Hubert entre de la Commune et René-Lévesque :
 - débits de circulation très faibles (débits actuels varient entre 2 000 [de la Commune] à 13 000 véh/j [René-Lévesque]);
 - présence du tramway.
- rue Amherst :
 - augmentation des débits de circulation d'environ 1 000 véh/j au sud de Saint-Antoine (débits actuels très faibles);
 - augmentation des débits de circulation de 2 000 à 3 000 véh/j entre Viger et René-Lévesque (débits actuels de 14 000 véh/j).

Par rapport à la variante Berri, les résidents de la rue Saint-Hubert ne verront pas une augmentation des débits de circulation et son utilisation comme route de camionnage. Cependant, les résidents devront composer avec des itinéraires un peu plus compliqués pour l'accès véhiculaire et avec la présence du tramway (et les travaux). Les impacts sur la rue Saint-Hubert seront cependant plus importants par rapport à la situation actuelle pour les deux variantes. Les résidents de la rue Amherst et la rue Berri auront quant à eux à composer avec une augmentation de la circulation automobile. Cette augmentation sera non négligeable sur la rue Berri. Les impacts sur les riverains seront donc plus importants dans l'ensemble du secteur étudié avec la variante Saint-Hubert.

9.2.2 Accessibilité locale et stationnement

L'aménagement du site banal sur la rue Saint-Hubert permettra le maintien de l'accès aux accès privés et pour les livraisons.

La variante Saint-Hubert nécessitera aussi la perte d'environ 100 places de stationnement sur rue (tarifées, gratuits, réservées pour résidents, débarcadère et livraisons). Cela représente une perte de 40 places de plus que la variante Berri.

9.3 IMPACT POUR L'EXPLOITANT

9.3.1 Travaux additionnels

L'aménagement du tramway sur Saint-Hubert nécessitera des coûts additionnels pour prolonger le tramway d'environ 200 mètres et de déplacer un mur de soutènement au carrefour de la Commune/Saint-Hubert. Cependant, ces coûts additionnels ne sont pas très importants comparativement à l'ensemble des coûts d'implantation du tramway.

9.3.2 Exploitation du tramway

Le maintien des accès véhiculaires aux bâtiments situés le long de la rue Saint-Hubert nécessitera l'aménagement du tramway en site banal dans une direction sur la rue Saint-Hubert. Cependant, en raison de la fermeture de la rue Saint-Hubert entre Saint-Antoine et Viger, l'impossibilité de continuer tout droit sur Saint-Hubert au carrefour avec René-Lévesque et l'alternance des sens uniques, les débits de circulation sur Saint-Hubert seront très faibles. Cela minimisera la possibilité de gênes pour l'exploitation du tramway, mais les gênes seront tout de même possibles. De plus, l'exploitation d'un tramway sur Saint-Hubert nécessitera une distance additionnelle à parcourir d'environ 200 mètres.

Les variantes permettent toutes deux l'aménagement d'une voie « z » pour la régulation des tramways à la station Square-Viger.

9.4 COMPARAISON DES IMPACTS AVEC LA VARIANTE BERRI

Le tableau 9.1 résume les impacts des variantes Berri et Saint-Hubert. Ce tableau permet de comparer l'insertion et les impacts des deux variantes au niveau de la circulation, l'accessibilité, les riverains et les divers modes de transport.

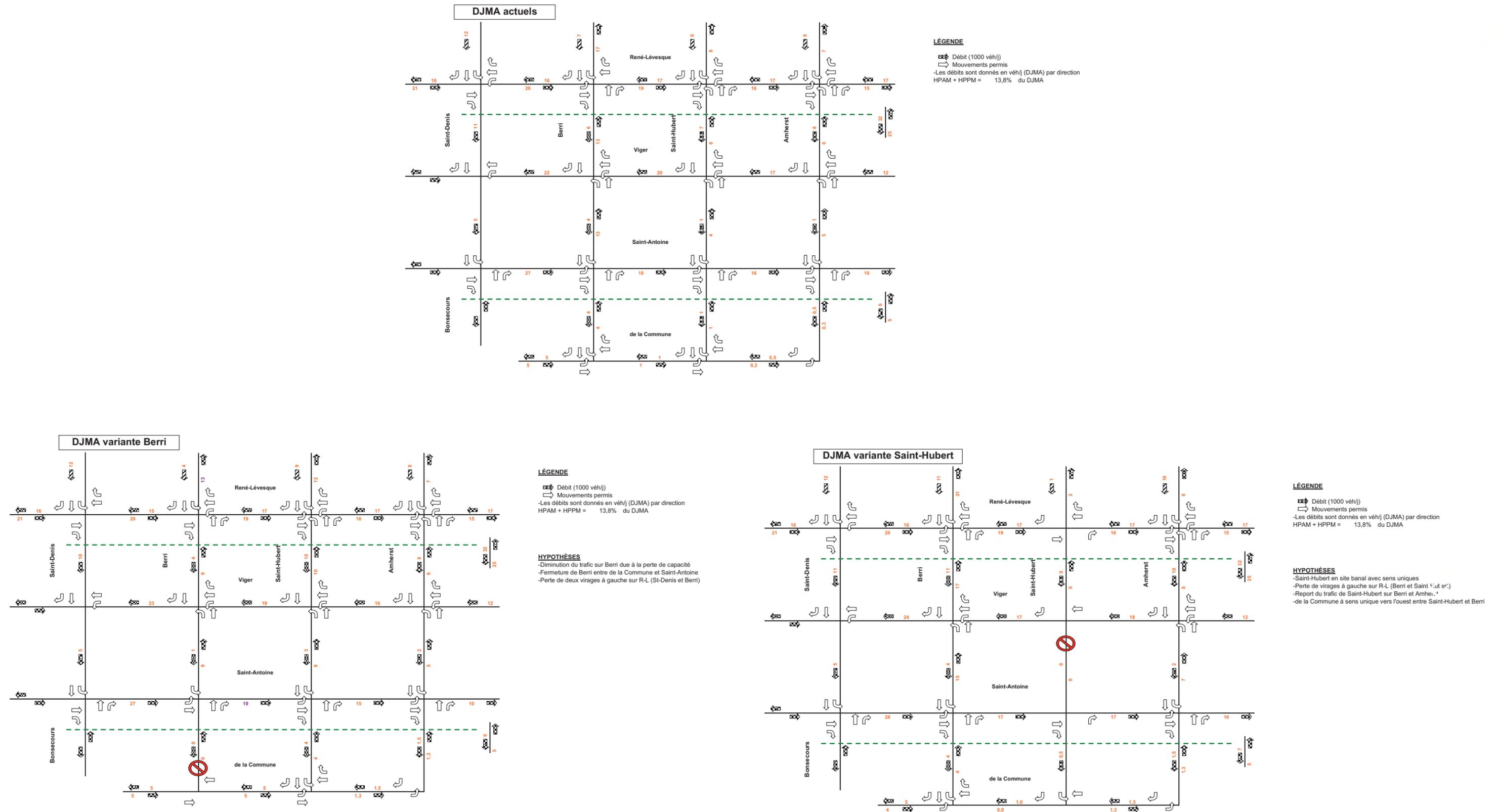
La variante Saint-Hubert posera des contraintes d'exploitation sur le tramway puisqu'elle sera aménagée en site banal sur une partie du tracé. Les impacts sur les riverains du secteur seraient aussi accrus en raison de l'impact important sur la circulation, notamment au sud du boulevard René-Lévesque. De plus, cette variante desservira moins bien le futur CHUM en plus d'avoir des coûts d'investissement plus importants.



Légende:

- Réseau autoroutier
- Réseau artériel principal
- Réseau artériel secondaire
- Réseau collecteur
- Piétonnisation
- Réseau local
- ↻ Circulation maintenue
- ↻ Circulation modifiée

Alternative à valider



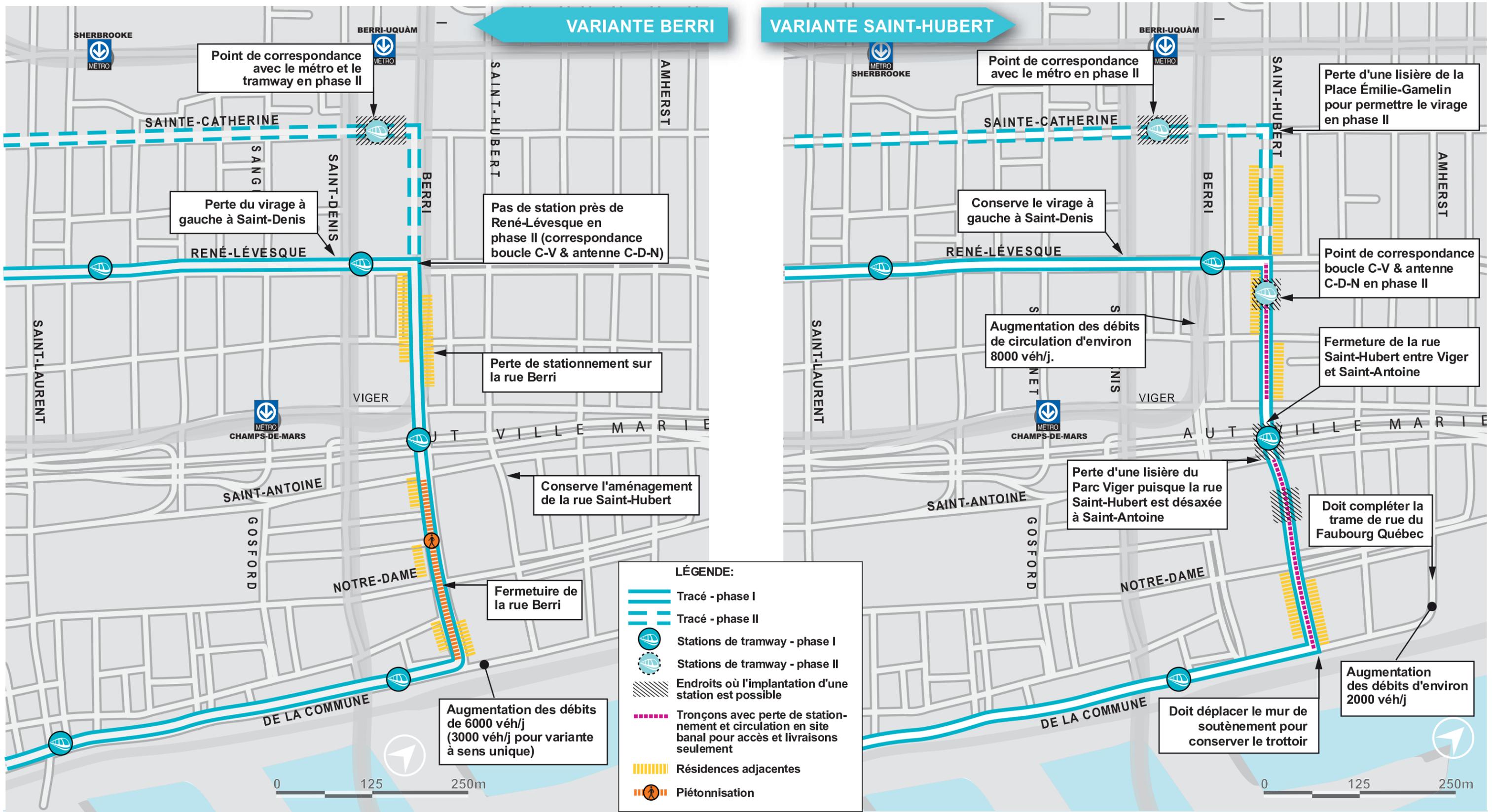


Tableau 9.1 Comparaison des impacts des variantes Berri et Saint-Hubert

| | Variante Berri | Variante Saint-Hubert |
|----------------------------------|---|---|
| Définition de la variante | | |
| Description | <ul style="list-style-type: none"> ■ Emprunte la rue Berri entre de la Commune et René-Lévesque en phase I ■ Prolongement jusqu'à Sainte-Catherine en phase II ■ Tracé d'environ 640 m entre Berri/de la Commune et Berri/René-Lévesque | <ul style="list-style-type: none"> ■ Emprunte la rue Saint-Hubert entre de la Commune et René-Lévesque en phase I ■ Circuit prolongé sur de la Commune et René-Lévesque jusqu'à la rue Saint-Hubert ■ Prolongement jusqu'à la rue Sainte-Catherine en phase II ■ Tracé d'environ 840 m entre Berri/de la Commune et Berri/René-Lévesque |
| Localisation des stations | <ul style="list-style-type: none"> ■ Stations en phase I (voir la figure 7.1) : <ul style="list-style-type: none"> ■ Station Bonneau sur de la Commune vis-à-vis la rue Bonneau <ul style="list-style-type: none"> ▪ Interstation : 440 m ■ Station Square-Viger sur Berri au sud de Viger <ul style="list-style-type: none"> ▪ Interstation : 340 m ■ Station Saint-Denis sur René-Lévesque à l'est de Saint-Denis ■ Station additionnelle en phase II : <ul style="list-style-type: none"> ■ Station sur Sainte-Catherine à l'ouest de Berri (correspondance avec le métro et le tramway sur René-Lévesque) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Interstation : 500 m avec station Square-Viger ▪ Correspondance à 240 m avec la station Saint-Denis de la ligne Côte-des-Neiges sur René-Lévesque | <ul style="list-style-type: none"> ■ Stations en phase I (voir la figure 7.1) : <ul style="list-style-type: none"> ■ Station Bonneau sur de la Commune vis-à-vis la rue Bonneau <ul style="list-style-type: none"> ▪ Interstation : 530 m ■ Station Square-Viger sur Berri au sud de Viger (ou au sud de Saint-Antoine) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Interstation : 340 m ■ Station Berri sur René-Lévesque à l'est de Berri ■ Stations additionnelles en phase II <ul style="list-style-type: none"> ■ Station sur Sainte-Catherine à l'ouest de Berri (correspondance avec le métro et le tramway sur René-Lévesque) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Interstation : 610 m avec la station Square-Viger ▪ Correspondance à 250 m avec la station Berri de la ligne Côte-des-Neiges sur René-Lévesque ■ Possibilité d'ajouter une station sur Saint-Hubert au sud de René-Lévesque (station René-Lévesque) pour faciliter les correspondances entre la ligne Côte-des-Neiges et la ligne Centre-Ville <ul style="list-style-type: none"> ▪ Interstations très courtes avec station Sainte-Catherine (380 m) et Square-Viger (230 m) ▪ Correspondance à 70 m avec la station Berri de la ligne Côte-des-Neiges sur René-Lévesque |

Critères d'évaluation

- Insertion urbaine du tramway
- Travaux additionnels
- Contraintes d'exploitation du tramway
- Impact sur le réseau routier
- Accessibilité locale
- Transport collectif
- Transports actifs
- Stationnement
- Camionnage
- Impacts sur les riverains
- Impacts sur les déplacements

| Critère d'évaluation | Variante Berri | Variante Saint-Hubert |
|---------------------------------------|--|--|
| Insertion urbaine du tramway | <ul style="list-style-type: none"> ■ Aménagement des rues : <ul style="list-style-type: none"> ■ Insertion centrale sur la rue Berri entre de la Commune et Notre-Dame qui nécessite la fermeture de la rue à la circulation entre de la Commune et Saint-Antoine ■ Insertion latérale du côté ouest sur Berri entre Notre-Dame et René-Lévesque qui nécessite la perte de deux voies de circulation entre Saint-Antoine et René-Lévesque ■ Rayons de virage : <ul style="list-style-type: none"> ■ Espace suffisant pour effectuer les virages du tramway aux carrefours de la Commune/Berri et René-Lévesque/Berri ■ Espace suffisant pour effectuer le virage au carrefour Berri/Sainte-Catherine en phase II ■ Voir les figures 8.1 et 8.2 | <ul style="list-style-type: none"> ■ Aménagement des rues : <ul style="list-style-type: none"> ■ Insertion latérale du côté sud sur la rue de la Commune entre Berri et Saint-Hubert qui nécessite la perte d'une voie de circulation ■ Insertion centrale sur Saint-Hubert entre de la Commune et René-Lévesque en site banal ■ Carrefour Saint-Hubert/Saint-Antoine est désaxé et nécessite la fermeture à la circulation de la rue Saint-Hubert entre Saint-Antoine et Viger en plus de la perte d'une partie du Square Viger ■ Insertion centrale sur René-Lévesque entre Saint-Hubert et Berri ■ Rayons de virage : <ul style="list-style-type: none"> ■ Déplacement d'un mur de soutènement du côté sud de la rue de la Commune au carrefour avec Saint-Hubert pour permettre le virage du tramway et conserver le trottoir ■ Espace suffisant pour effectuer les virages du tramway au carrefour René-Lévesque/Saint-Hubert ■ Perte d'une partie de la Place Émilie-Gamelin pour effectuer le virage au carrefour Saint-Hubert/Sainte-Catherine en phase II ■ Voir les figures 8.1 et 8.2 |
| Travaux additionnels | <ul style="list-style-type: none"> ■ Aucun | <ul style="list-style-type: none"> ■ Prolongement de la ligne de tramway de 200 mètres ■ Déplacement du mur de soutènement au sud de la rue de La Commune au carrefour Saint-Hubert pour permettre le virage du tramway sur Saint-Hubert et conserver le trottoir |
| Contraintes d'exploitation du tramway | <ul style="list-style-type: none"> ■ Opération en site propre sur l'ensemble du tracé (aucune contrainte sur l'opération) ■ Maintien de la voie « z » à la station Square-Viger | <ul style="list-style-type: none"> ■ Distance additionnelle à parcourir de 200 mètres ■ Possibilité de gênes sur Saint-Hubert en raison de l'opération du tramway avec la circulation sur Saint-Hubert (site banal), mais circulation automobile minimale en modifiant le sens de la circulation ■ Maintien de la voie « z » à la station Square-Viger |
| Réseau routier | <ul style="list-style-type: none"> ■ Perte de deux voies de circulation sur la rue Berri entre Saint-Antoine et René-Lévesque et fermeture à la circulation (piétonnisation) entre de la Commune et Saint-Antoine ■ Augmentation probable des débits sur Saint-Hubert et Amherst, la classification des rues passe de locale à collectrice entre de la Commune et Saint-Antoine et l'aménagement des rues reste inchangé ■ Complétion de la trame de rue du Faubourg Québec non nécessaire pour atténuer l'impact du tramway ■ Aménagement de la rue de la Commune maintenu entre Berri et Saint-Hubert ■ Possibilité d'utiliser l'emprise du tramway pour effectuer le mouvement de Saint-Louis vers Champ-de-Mars ■ Virages à gauche sur René-Lévesque : <ul style="list-style-type: none"> ■ Perte du virage à gauche René-Lévesque vers Saint-Denis direction sud ■ Ajout du virage à gauche René-Lévesque vers Berri direction sud ■ Perte du virage à gauche René-Lévesque vers Berri direction nord ■ Maintien des virages à gauche sur René-Lévesque à Saint-Hubert ■ Voir la figure 9.1 | <ul style="list-style-type: none"> ■ Conserve le rôle et le gabarit de la rue Berri ■ Site banal sur la rue Saint-Hubert avec alternation du sens de la circulation, donc réduction considérable des débits de circulation et fermeture de la rue à la circulation entre Saint-Antoine et Viger ■ Nécessité de compléter la trame de rue du Faubourg Québec pour maintenir l'accès à ce secteur ■ Circulation à sens unique vers l'ouest sur la rue de la Commune entre Berri et Saint-Hubert ■ Aménagement de la rue Saint-Louis maintenu ■ Virages à gauche sur René-Lévesque : <ul style="list-style-type: none"> ■ Maintien du virage à gauche René-Lévesque vers Saint-Denis direction sud ■ Maintien de l'interdiction de virage à gauche René-Lévesque vers Berri direction sud ■ Maintien du virage à gauche René-Lévesque vers Berri direction nord ■ Perte des virages à gauche sur René-Lévesque à Saint-Hubert ■ Voir la figure 9.1 |
| Accessibilité locale | <ul style="list-style-type: none"> ■ Peu d'impacts sur les accès riverains | <ul style="list-style-type: none"> ■ Peu d'impacts sur les accès riverains (mitigé avec l'aménagement d'un site banal) |
| Transport collectif | <ul style="list-style-type: none"> ■ Pas d'impact sur le tracé des circuits d'autobus (circuits 14 et 30 empruntent la rue Berri) | <ul style="list-style-type: none"> ■ Pas d'impact sur les circuits de transport collectif |
| Transports actifs | <ul style="list-style-type: none"> ■ Piétonnisation de la rue Berri entre de la Commune et Saint-Antoine ■ Conversion de la piste cyclable en bandes cyclables sur la rue Berri ■ Maintien des aménagements existants pour les piétons | <ul style="list-style-type: none"> ■ Maintien de la piste cyclable sur la rue Berri ■ Maintien des aménagements existants pour les piétons |

| Critère d'évaluation | Variante Berri | Variante Saint-Hubert |
|------------------------------|--|---|
| Stationnement | <ul style="list-style-type: none"> Perte d'environ 60 espaces de stationnement sur rue entre les carrefours de la Commune/Berri et René-Lévesque/Berri (payants, gratuits et réservés aux résidents) | <ul style="list-style-type: none"> Perte de près de 100 espaces de stationnement sur rue entre de la Commune/Berri et René-Lévesque/Saint-Hubert (payants, gratuits, réservés aux résidents, débarcadère et aire de livraison) |
| Camionnage | <ul style="list-style-type: none"> Route de camionnage de la rue Berri déplacée sur les rues Saint-Hubert et Amherst pour accéder au port en raison de la fermeture de la rue Berri entre de la Commune et Notre-Dame | <ul style="list-style-type: none"> Aucun impact sur les routes de camionnage actuelles |
| Impacts sur les riverains | <ul style="list-style-type: none"> Rue Berri : <ul style="list-style-type: none"> Diminution de la circulation sur l'axe d'environ 6 000 véh/j de moins en période estivale (passe de 6 000 à 0 véh/j au sud de Saint-Antoine; passe de 19 000 à 13 000 véh/j au sud de René-Lévesque); Présence du tramway Rue Saint-Hubert : <ul style="list-style-type: none"> Augmentation des débits de circulation en période estivale de 5 000 véh/j (rue à double sens) à 3 000 véh/j (Saint-Hubert et Amherst sont des sens uniques) Route de camionnage au sud de Viger Rue de la Commune : <ul style="list-style-type: none"> Augmentation des débits de circulation d'environ 6 000 véh/j entre Berri et Saint-Hubert Route de camionnage Rue Amherst : <ul style="list-style-type: none"> Augmentation des débits de circulation en période estivale entre 1 000 véh/j (avec Saint-Hubert à double sens) à 3 000 véh/j (Saint-Hubert et Amherst sont des sens uniques) Route de camionnage au sud de Viger (avec variante Saint-Hubert à sens unique seulement) | <ul style="list-style-type: none"> Rue Berri : <ul style="list-style-type: none"> Augmentation des débits de circulation sur l'axe (passe de 19 000 à 27 000 véh/j au sud de René-Lévesque; augmente de 6 000 à 7 000 véh/j au sud de Saint-Antoine) Maintien de la route de camionnage Rue Saint-Hubert : <ul style="list-style-type: none"> Débits de circulation beaucoup plus faibles (Saint-Antoine à René-Lévesque : 12 000 véh/j à moins de 1 000 véh/j; de la Commune à Saint-Antoine : 2 000 véh/j à moins de 1 000 véh/j) Présence du tramway Rue de la Commune : <ul style="list-style-type: none"> Diminution de moitié des débits de circulation entre Berri et Saint-Hubert (sens unique vers l'ouest) Présence du tramway Rue Amherst : <ul style="list-style-type: none"> Augmentation des débits d'environ 1 000 véh/j au sud de Saint-Antoine Augmentation des débits de 2 000 à 3 000 véh/j entre Viger et René-Lévesque |
| Impacts sur les déplacements | <ul style="list-style-type: none"> Desserte un peu améliorée à l'ouest (futur CHUM) de la station Square-Viger au sud du carrefour Viger/Berri, mais ce secteur est déjà bien desservi par le transport collectif en étant adjacent à la station de métro Champ-de-Mars Pas de station à Berri/René-Lévesque pour permettre la correspondance au service sur René-Lévesque en phase II | <ul style="list-style-type: none"> Station Square-Viger (Viger/Saint-Hubert) située à environ 100 mètres plus à l'est desservant un peu mieux le Faubourg Québec mais s'éloignant du futur CHUM Possibilité d'aménager une station à Saint-Hubert/René-Lévesque en phase II pour la correspondance avec le service sur René-Lévesque |
| | Variante permettant une meilleure exploitation du tramway en plus d'avoir moins d'impacts sur les riverains et la circulation | Variante posant des contraintes sur l'exploitation du tramway, augmentant les impacts sur les riverains et la circulation en plus d'avoir des coûts d'investissement un peu plus élevés |

10.0 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

10.1 FAITS SAILLANTS

Le tracé de la variante Saint-Hubert emprunterait l'itinéraire suivant :

- boulevard René-Lévesque à l'ouest de Saint-Hubert;
- rue Saint-Hubert entre de la Commune et René-Lévesque avec possibilité de prolongement jusqu'à Sainte-Catherine en phase II;
- rue de la Commune à l'ouest de Saint-Hubert.

Cette variante est comparée à la variante de base empruntée la rue Berri.

La largeur de la rue Saint-Hubert et le maintien des accès aux riverains nécessitent l'aménagement de la rue Saint-Hubert en site banal (sens uniques alternés et fermeture à la circulation entre Saint-Antoine et Viger) ce qui posera des contraintes sur l'exploitation du tramway puisque celui-ci ne serait pas exploité en site propre.

Pour assurer que la circulation sur le site banal soit minimale, des sens uniques alternés seront aménagés, ce qui aura un impact important sur les axes routiers parallèles (Berri et Amherst) puisque près de 13 000 véh/j empruntent présentement la rue Saint-Hubert entre Viger et René-Lévesque. Cette augmentation des débits aura des impacts sur les résidents des rues parallèles qui verront une augmentation non négligeable des débits automobile, voire même très importante pour la rue Berri, des débits de circulation. Pour la rue Saint-Hubert, les impacts sur les riverains des deux variantes seront comparables (tramway ou circulation légèrement augmentée), mais sont toutes deux plus importantes que la situation actuelle. Cependant, les impacts seront moins importants pour l'ensemble du secteur avec la variante Berri.

La variante Saint-Hubert aura aussi des coûts d'implantation plus élevés (tracé prolongé de 200 mètres et besoin de déplacer un mur de soutènement).

La variante Saint-Hubert desservirait un peu moins bien le futur CHUM puisque la station Square-Viger serait déplacée d'environ 100 mètres vers l'est par rapport à la variante Berri.

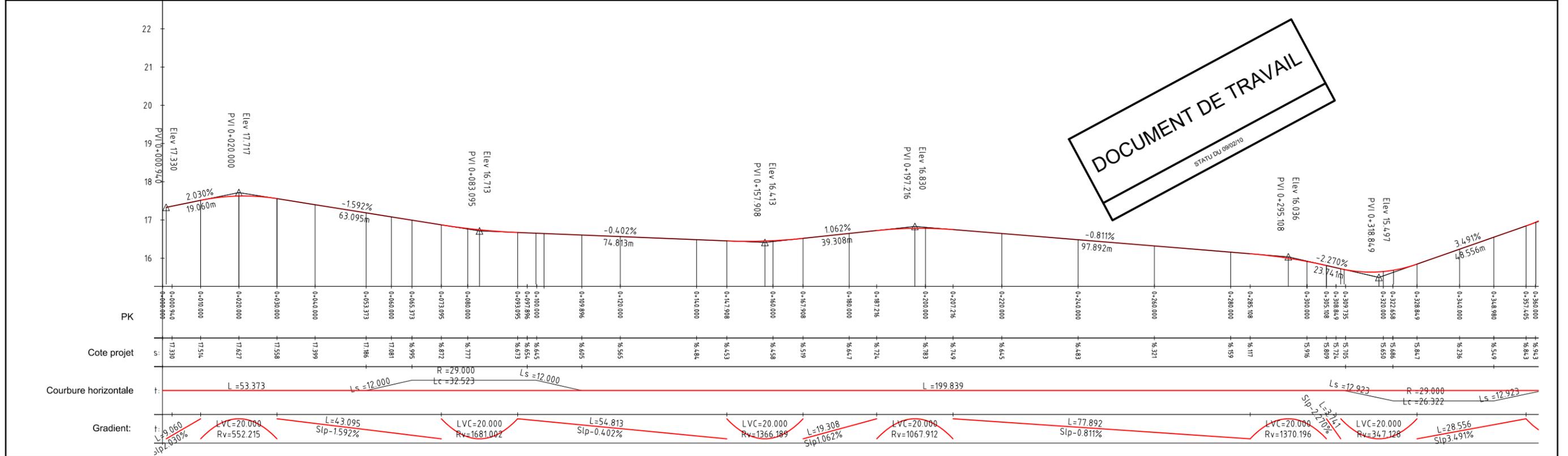
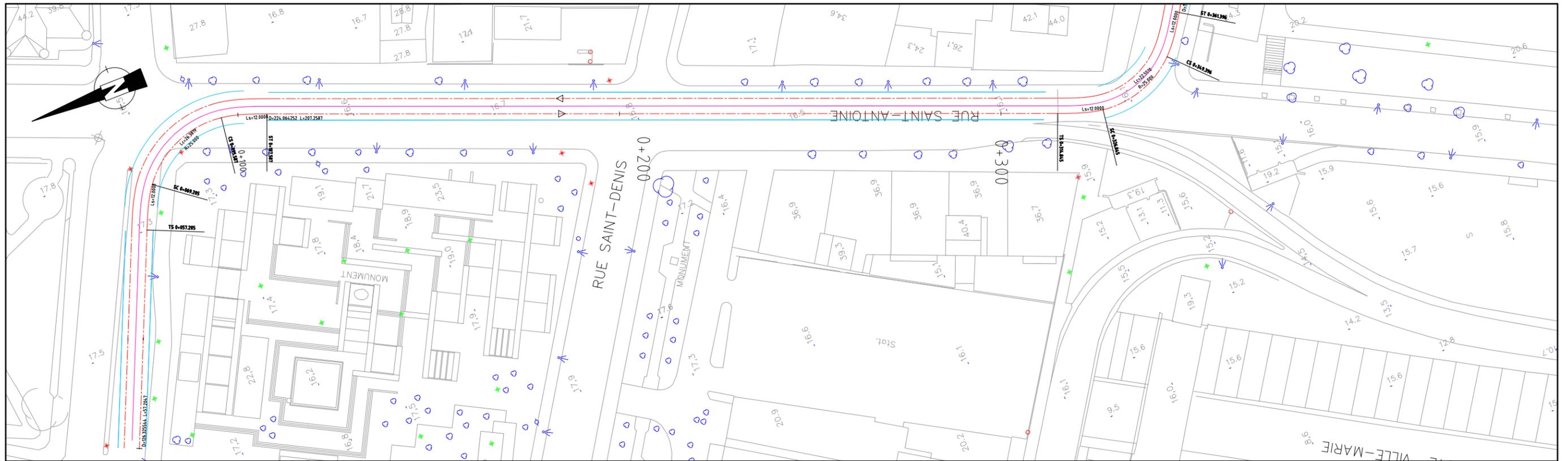
10.2 RECOMMANDATIONS

La variante Saint-Hubert est soit comparable ou a des impacts un peu plus importants en matière d'accessibilité locale, du stationnement, des transports actifs et du transport collectif par rapport à la variante Berri. Par contre, cette variante posera des contraintes sur l'exploitation du tramway, nécessitera des travaux plus importants, aura un impact très important sur la circulation qui engendreront des impacts sur les riverains de l'ensemble du secteur. La variante est donc moins avantageuse que la variante de base empruntant la rue Berri.

La variante Saint-Hubert n'est donc pas retenue pour la suite de l'étude de faisabilité puisqu'elle a des impacts et des coûts plus importants en plus de poser des contraintes sur l'exploitation du tramway.

ANNEXES

ANNEXE A – TRACÉ ET PROFIL EN LONG DU TRAMWAY SUR LA VARIANTE NOTRE-DAME



INDEX

ECHELLE VERTICALE

ECHELLE HORIZONTALE

IT IS THE RESPONSIBILITY OF THE USER TO VERIFY THE DRAWING'S STATUS.

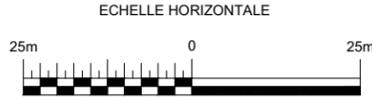
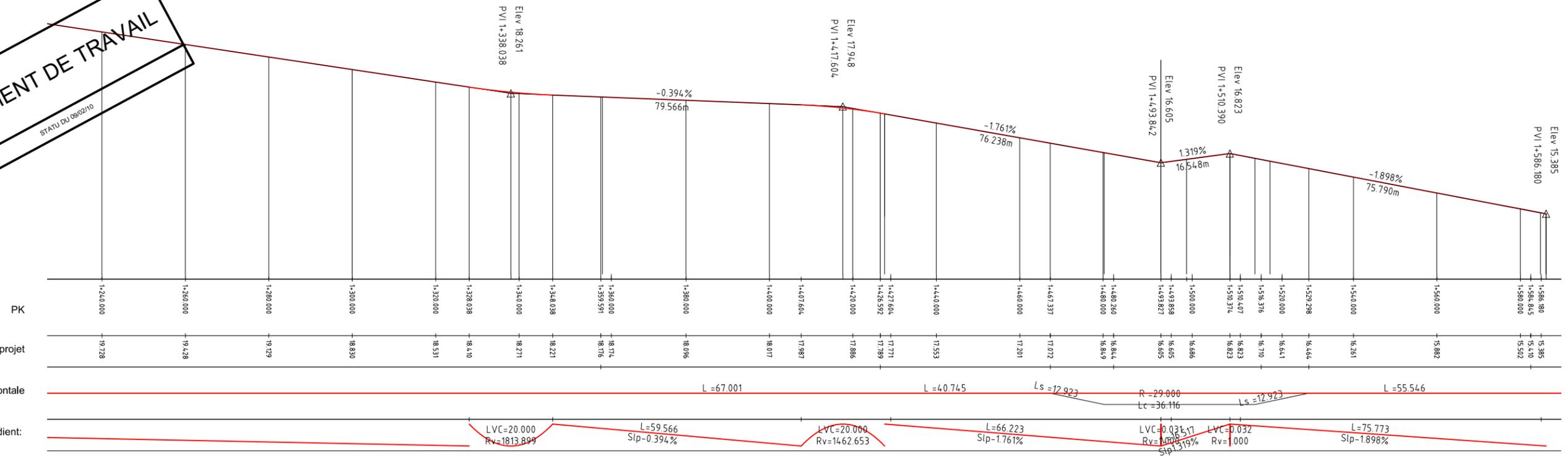
LEGENDE

- Axe de la voie
- Gabarit limite d'obstacle

| | | | |
|-------------------|------------------|--|----------------------------|
| DESIGNE PAR: X.X | DATE: XX/09 | NOM DU CLIENT: VILLE DE MONTREAL | TITRE DU DESSIN: TRACE |
| CONCU PAR: X.X | DATE: XX/09 | DOM DU PROJET: TRAMWAY DE MONTREAL PHASE 2 | VUE EN PLAN |
| VERIFIE PAR: X.X | DATE: XX/09 | | PROFIL EN LONG |
| APPROUVE PAR: X.X | DATE: XX/09 | | Alternative Notre-Dame (1) |
| GRANDS: 11 X 17 | ECHELLE: 1:1,000 | NO DE PROJET: 08-037 | NUMERO DE DOCUMENT: 01 |
| | | | DATE EMB: 09 FEVRIER |



DOCUMENT DE TRAVAIL
STATU DU 09/02/10



LEGENDE

- Axe de la voie
- Gabarit limite d'obstacle

| | | | |
|-------------------|------------------|------------------------------------|----------------------------|
| DESINE PAR: X.X | DATE: XX/09 | NOM DU CLIENT: VILLE DE MONTREAL | TITRE DU DESSIN: TRACÉ |
| CONCU PAR: X.X | DATE: XX/09 | DOM DU PROJET: TRAMWAY DE MONTREAL | VUE EN PLAN |
| VERIFIE PAR: X.X | DATE: XX/09 | PHASE 2 | PROFIL EN LONG |
| APPROUVE PAR: X.X | DATE: XX/09 | | Alternative Notre-Dame (3) |
| GRANDEUR: 11 X 17 | ECHELLE: 1:1,000 | NO DE PROJET: 08-037 | NUMERO DE DOCUMENT: 01 |
| | | | DATE EMBE: 09 FEVRIER |

ANNEXE B – FICHE DE L'ÉDIFICE DU 485 MCGILL

FICHE D'UN BÂTIMENT

Identification



©Denis Tremblay, 2008



Édifice McGill. Photographie par Wm. Notman & Son, 1915.
©Musée McCord d'histoire canadienne, Montréal, VIEW-15134. Collaboration spéciale dans le cadre d'une entente de partenariat.



©Denis Tremblay, 2008

Cliquez sur l'image, pour une version agrandie.

Les termes précédés d'un  sont définis au [glossaire](#).

| | |
|---|--|
| Nom du bâtiment : | Édifice McGill |
| Adresses civiques : | <ul style="list-style-type: none"> ■ 485, rue McGill ■ rue Notre-Dame Ouest (façade latérale <i>sans numéro civique</i>) ■ 421, rue des Récollets (façade latérale) |
| Construction et modifications majeures : | 1912/ 1991 |
| Plans de localisation : | |

[Afficher sur Google maps](#) | [Retour au plan de localisation](#)


Imagerie ©2010 DigitalGlobe, GeoEye

Caractères physiques :

- Nombre d'étages : 11
- Type de toit principal : plat

Pour plus d'information sur les caractères physiques du bâtiment, veuillez consulter le relevé des **caractères physiques**.

Histoire du bâtiment

Sur un emplacement acquis de F.W. Molson et associés, la McGill Building Ltd fait construire cet immeuble locatif de dix étages en 1912. Trois immeubles, datant du milieu du XIXe siècle et logeant des commerces et des entreprises sont démolis pour faire place au nouveau projet élaboré d'après les plans de l'architecte Robert Ernest Bostrom.

L'immeuble compte comme locataires un nombre important de compagnies d'assurances, mais aussi quelques bureaux d'avocats et des courtiers en douane. Jusqu'à la fin des années 1930, le rez-de-chaussée loge de nombreuses compagnies de navigation, dont la célèbre White Star Line, propriétaire du Titanic. Elle y tient ses bureaux montréalais, accueille ses clients et entrepose les marchandises des voyageurs. Un club d'hommes d'affaires, le National Club, occupe le dixième étage de 1915 à 1919.

La McGill Building Ltd vend le bâtiment vers 1945 et plusieurs propriétaires se succèdent par la suite. Bien situé, au cœur des activités économiques, l'immeuble héberge une grande diversité de locataires dont la Atlantic Sugar Refineries et des entreprises liées à l'exploitation minière. Durant une quinzaine d'années, de 1970 à 1985, les étudiants du CEGEP Dawson s'y rendent pour suivre leurs cours. Au début des années 1990, l'immeuble fait l'objet de rénovations, un étage est alors ajouté et l'imposante corniche d'origine en cuivre est enlevée.



photographie Denis Tremblay, 1998

Construction initiale

| | |
|--|--|
| * Date de construction : | 1912 |
| * Concepteur de la construction : | <ul style="list-style-type: none"> Robert Ernest Bostrom (architecte) |
| * Propriétaire constructeur : | <ul style="list-style-type: none"> McGill Building Ltd (propriétaire de 1912 à v. 1945) |
| * Locataire ou autre usager d'origine : | <ul style="list-style-type: none"> Mutual Life Insurance Company |

Fonction(s) d'origine

| | |
|---|--|
| * Fonction(s) spécifique(s) : | <ul style="list-style-type: none"> administration d'entreprise assurance administration de cie maritime |
| * Fonction(s) générale(s) : | <ul style="list-style-type: none"> bureaux |
| * Type particulier de bâtiment : | <ul style="list-style-type: none"> gratte-ciel |

* Autres travaux – Modifications

| | |
|--------------------|--|
| Travaux 1 : | <p>Date des travaux : 1991 Modification à la volumétrie verticale du bâtiment. Ajout d'un ou de plusieurs étages au bâtiment.</p> <p>Ajout d'un étage et suppression de la corniche d'origine.</p> |
|--------------------|--|

Autres propriétaires ou locataires (sélectif)

| | |
|---------------------|---|
| Locataires : | <ul style="list-style-type: none"> Atlantic Sugar Refineries (locataire de v. 1925 à v. 1965) CEGEP Dawson (locataire de v. 1970 à v. 1985) |
|---------------------|---|

Protections patrimoniales du bâtiment

Le bâtiment est situé dans les secteurs protégés suivants :

- Arrondissement historique de Montréal (Vieux-Montréal) (1964-01-08) (juridiction provinciale)
- Secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle Vieux-Montréal (juridiction municipale)

* Numéros de référence

| | |
|----------------------|--|
| * Bâtiment : | 0039-19-4308-00 |
| * Propriété : | 0039-19-4308 Fiche 1 de 1 sur cette propriété |

Pour plus d'informations...

Pour plus d'information sur l'histoire ou l'architecture du bâtiment, veuillez consulter les sources suivantes :

- [Catalogue d'iconographie 1992](#)
- [Construction](#), 8, 7 (1915): 307-311, 320
- [CUM, Hôtels et bureaux](#), 75-78
- [Inventaire \(1980-...\) - Dossiers](#), 14330-0204 485, rue McGill
- [Lambert, Inventaire 1880-1915](#), 29
- [Le Prix courant](#), 45, 16 (1912): 47
- [Observations et vérifications](#)
- [Pinard, Montréal, histoire architecture](#), VI, 276-287
- [Sources - Bâtiments 1840 à nos jours](#)

| [Accueil](#) | [Index](#) | [Contactez-nous](#) |



Droits réservés.
Données mises à jour le 17 octobre 2007