

Vendredi 21 Mars 2003

à Luc Doray

de M.-S. Pierre FORN

vous avais appelé Vendredi passé à propos d'un projet de piste cyclable régional devant passer dans une emprise qui lui est propre "corridor Vert". Vous m'avez retourné appel lundi après midi pour les coordonnées

Voici une copie de ce projet que je viendrai redéposer le lundi 31 Mars à la réunion de l'O.C.P.M.; la partie de ce document qui est concernée par les Terrains de l'Hôpital psychiatrique L-H Lafontaine va des pages 18 à 23 ainsi que les pages de Tachées 56 et 59. Je vous remercie à l'avance de bien vouloir en prendre connaissance

M.-S. Pierre FORN

N.B Page 3 description sommaire  
Page 7 plan régional du tracé

Mémoire Le Mardi 22 Avril 2003  
À l'Office de Consultation Publique de Montréal

De M-J-Pierre Fortin  
Le Vélosentier Nord-Sud

Dans le cadre d'un projet de piste cyclable, qui passerait dans un corridor champêtre en plein milieu urbain, sur l'île de Montréal, il est maintenant impératif de songer, à protéger et sauvegarder les derniers terrains de ce qui pourra devenir, un somptueux parc linéaire; ce parc unira du fleuve à la rivière des Prairies les deux rives de l'île au tiers Est de sa longueur.

En premier lieu, nous voulons conscientiser les autorités municipales et provinciales concernées, de l'utilité qu'aurait à moyen et à long terme un tel projet de parc linéaire intégrant une piste cyclable régionale, utilité qui se répercuterait sur la santé et la forme physique, voir même psychologique, des résidents de ce secteur ainsi que des usagers réguliers qu'attirera cet éventuel parc linéaire du vélosentier.

Il faudra pour commencer, préserver les terrains sur lesquels ce vélosentier devra passer, car un grand nombre de ceux-ci sont encore d'usage ou de zonage institutionnel; il s'agit entre autre de propriétés du gouvernement comme des terrains d'hôpitaux, de cégep, de ligne à haute tension de parcs, mais aussi de quelques terrains privés qui sont encore vacants. Ces terrains font partis de ce qu'on peut appeler un corridor institutionnel, ils forment officieusement un parc linéaire. Ils sont alignés les uns aux autres selon l'axe Nord-Sud qui est parallèle et distant

d'environ 500 mètres à l'ouest de l'autoroute Louis-Hippolyte Lafontaine, la A-25.

Voici quelques précédents de sauvegarde d'emprises; La voie ferrée du Petit-Train du Nord; Il y eut contestation de la part de groupements de citoyens, afin de préserver l'emprise pour une piste cyclable en 1993. Ces gens disaient que leurs ancêtres avaient payés des taxes au fédéral pour ce train. Compte tenu que cette compagnie ferroviaire voulait s'en départir puisqu'elle ne désirait plus l'exploiter, et en faire du lotissement, afin que d'éventuels propriétaires riverains à la voie, puissent les acquérir pour agrandir leurs cours, ces citoyens ont alors réclamés que cette voie ferrée demeure une emprise publique; on en fit alors une piste cyclable de plus de 200 Km.

Dans la banlieue de Toronto, il existe un programme de protection des ruisseaux en parcs linéaire lors de développements domiciliaires; vous n'avez qu'à regarder une carte de Toronto, et vous vous rendrez compte qu'un grand nombre de ces ruisseaux ont été préservés de l'urbanisation systématique, depuis les quarante dernières années.

Même si l'on parvenait à réaliser un tel projet de parc linéaire pour le vélosentier, on s'apercevrait que c'est encore très peu lorsqu'on compare la région de Montréal d'avec celle du Toronto Métropolitain, ou même de celle d'Ottawa. Je crois que l'on est encore loin de ça dans la région de Montréal puisqu'il ne subsiste que cinq ruisseaux sur l'île.. Peut être que les Ontariens ont un plus grand souci de la protection des sites environnementaux que les Québécois, mais je crois que les choses commencent à changer tranquillement pas vite, ici aussi dans la région de Montréal.

Les terrains de l'hôpital Lafontaine sont en quelque sorte une propriété gouvernementale que beaucoup de gens croyaient inaliénable; Comme les résidents de la rue Beauclerk qui ont bénéficiés durant plus d'un demi siècle et jusqu'à maintenant d'avoir officieusement eu un parc au fond de leur cour, je trouve déplorable qu'on veuille maintenant les urbaniser au maximum.

Que l'hôpital Lafontaine veuille s'en départir pour les vendre, c'est une chose, mais est ce que la nouvelle ville de Montréal ne pourrait pas les acheter pour en faire un grand parc, compte tenu qu'elle a investi environ 16 000 000 millions de dollars dans l'achat de terrains et la démolition de maisons sur deux quadrilatères pour un parc à la sortie de l'échangeur du pont Jacques-Cartier ?

Les terrains de l'hôpital font partie des derniers grands espaces verts de l'est de Montréal, il s'agit du seul endroit dans l'est Montréalais où l'on peut encore aménager un grand parc linéaire, Ils sont une des pièces maîtresses qui assurera la continuité du vélosentier. ce parc serait orienté selon l'axe Nord-Sud; il comprendrait notamment les terrains du sud-ouest de l'échangeur Hochelaga, ceux du côté est du cimetière de l'Est, le parc Félix-Leclerc, le Lac de rétention du Haut-Anjou et le Ruisseau de Montigny pour ne nommer que ceux-là, puisqu'il y en a d'autres encore.

Une urbanisation maximale de ces terrains entraînerait dans les années à venir une augmentation substantielle de la circulation automobile du secteur et du stress urbain avec une supposition de deux voitures par logement, c'est déjà un facteur problématique dans le secteur de la Place-Versailles. Une trop grande concentration de population aura aussi un effet négatif sur la vie des futurs adolescents, surtout s'il ne peuvent bénéficier de terrains de

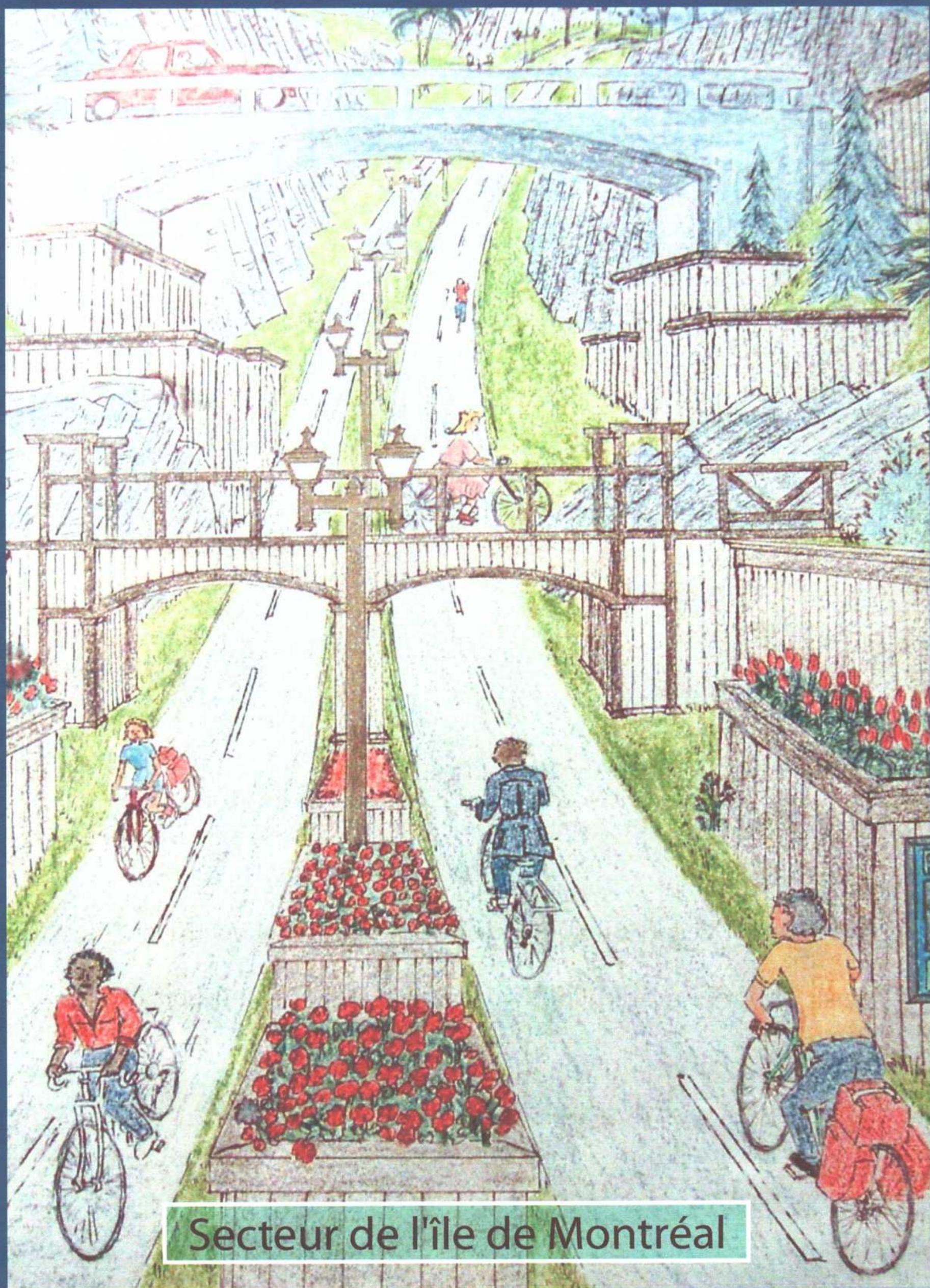
loisirs, comme un parc linéaire et de terrains de sports adéquats, les jeunes de la génération à venir de cet éventuel développement seront plus enclins et exposés à de possibles phénomènes de délinquance.

Alors, comme vous pouvez le constater, le vélosentier sera un projet d'envergure qui pourra être intégré au réseau vert de la région de Montréal, sans compter qu'il sera le trait d'union avec les réseaux de Laval, de la Couronne-Nord lors du prolongement de l'autoroute Lafontaine vers la A-440 ainsi que vers le réseau de la Couronne-Sud.

Respects distingués aux représentants de l'O.C.P.M., aux représentants de la fonction publique municipale et aux représentants de la fonction publique provinciale. Je vous remercie cordialement de l'attention et intérêt soutenus à la conception du projet de Vélosentier Nord-Sud.

Merci à vous

# Le Vélosentier Nord-Sud



Secteur de l'île de Montréal

# Le Vélosentier Nord-Sud



## TABLE DES MATIÈRES

- 003 Description technique sommaire du vélosentier.
- 004 Summary technical description of the vélosentier.
- 005 Introduction à l'histoire du vélosentier
- 007 Plan clé du vélosentier
- 008 Lettre patente
- 009 carte topographique, îles de Boucherville
- 010 Tunnel Lafontaine, c'est dans le domaine du possible
- 011 Moyen d'accès au corridor central du tunnel
- 013 Arrondissement Mercier, description textuelle avec photos du tracé.
- 017 Passerelle en béton précontraint
- 019 aperçu d'une future passerelle au dessus de l'échangeur Hochelaga
- 020 Carte topographique au 1:8850 du secteur secteur Mercier
- 021 Croquis et aperçu de la passerelle devant le centre Fernand-Séguin.
- 022 différentes proposition de tracés du vélosentier advenant la vente des terrains
- 023 Proposition d'urbanisation des terrains de l'hôpital par la firme C.Thiffault Architecte en Fév 2003.
- 024 On veut un parc Linéaire We want a linear park
- 025 Description textuelle et photographique du secteur hôpital L-H Lafontaine, Poste électrique Longue-Pointe.
- 027 croquis secteur tunnel Sherbrooke.
- 028 Aperçu d'un futur tunnel sous la rue Sherbrooke.
- 029 Utilités publiques et profil en long de la rue Sherbrooke
- 031 Description textuelle avec photos dans le secteur du cimetière de l'Est.
- 034 Dessin et croquis d'un tunnel sous la rue Beaubien
- 035 Carte topographique, secteur Cimetière le Repos Saint-François et Parc Félix-Leclerc.
- 036 Description textuelle avec photos, secteur parc Félix Leclerc et limite des trois arrondissements.
- 038 Différentes propositions de tracés dans le centre-ville de l'arrondissement Anjou.
- 039 Carte topographique secteur du lac de rétention d'Anjou
- 040 Aperçu d'une passerelle dans le secteur des Galeries d'Anjou.
- 041 Description technique et photos du Haut-Anjou
- 044 Proposition d'espaces verts au Lac d'Anjou
- 045 Description technique secteur du lac d'Anjou.
- 047 Carte topographique du secteur du ruisseau de Montigny.
- 048 Les boisés du ruisseau de Montigny Passerelle à tablier de bois
- 049 Description technique avec photos du ruisseau de Montigny.
- 054 Où ira le vélosentier à Laval, carte topographique.
- 055 Allure transversale d'un vélosentier.
- 056 Coupe d'un tunnel de tranchée en béton armé.
- 057 Passerelle à structure métallique. 058 Passerelle à structure de bois.
- 059 Différents types de lampadaires. 060 Quelques exemples de tunnels de tranchées.
- 061 quelques exemples de passerelles.
- 062 Conclusion

Les photographies de ce document ont été réalisées à l'aide d'un appareil numérique Toshiba de 4,2 méga-pixels à la résolution maximale.

**Attention**

**Attention**

**Attention**

Ce document a été réalisé à partir d'une imprimante à jets d'encre, il est donc vulnérable face aux éclaboussures de liquides comme le café ou de toute autre boisson ainsi que les gouttelettes de salive qui lors d'une conversation ou d'éternuements termineront leur course dessus, puisque son encre est délavable, il s'en trouvera détérioré.

# Le Vélosentier Nord-Sud



## Description technique sommaire du vélosentier sur l'île de Montréal .

Le vélosentier Nord-Sud serait une super piste cyclable régionale qui traverserait l'est de La région du Montréal métropolitain dans l'axe nord-sud. Dans un premier temps nous nous concentrerons sur la partie de l'île de Montréal et en second lieu mais plus tard, l'île de Laval.

Dans une deuxième phase il irait de Terrebonne à Rawdon en passant par entre autre Mascouche St-Roch de l'Achigan et Ste-Julienne.

Sur la rive Sud il passerait à Longueuil, St-Bruno de Montarville, St-Basile le Grand et Chambly

En premier lieu il s'agit de conscientiser les autorités Municipales concernées et certains Ministères des gouvernements fédéral et provincial de l'utilité à moyen et à long terme d'un tel projet de piste dans un parc linéaire. Il faut préserver pour commencer les terrains sur les quels le vélosentier devra passer, puisque un grand nombre d'entre eux sont encore de zonage institutionnel; il s'agit de propriétés du gouvernement comme des terrains d'hôpitaux, de cégep, de ligne à haute tension de parcs mais aussi de terrains privés qui sont vacants.

Ces terrains font parti de ce qu'on peut appeler un corridor institutionnel et qui est officieusement un parc linéaire. Ces terrains sont alignés les uns aux autres selon l'axe nord-sud des rues de Montréal, cet axe est à peut près parallèle et distant d'environ 500 mètres à l'ouest de l'autoroute Louis-H Lafontaine A-25.

Cette emprise d'une largeur minimale de vingt mètres comporterait sur l'île de Montréal deux pistes séparées de trois mètres de largeur chacune; Mais à plusieurs endroits comme le cimetièrre de l'est, les terrains de l'hôpital L-H Lafontaine le lac de rétention d'Anjou ou le ruisseau de Montigny, elle pourrait varier de trente à cinquante mètres de largeur.

Le vélosentier Nord-Sud ne croiserait pas au même niveau Les axes de circulation Majeurs (rues, routes, Boulevards, autoroutes et voies ferrées) ces obstacles seraient évités en construisant des infrastructures comme les tunnels de tranchées et des passerelles.

Le vélosentier franchirait des obstacles physiques majeurs comme le fleuve Saint-Laurent La rivière des Prairies, la rivière des Mille-Isles et les autoroutes, entre autre le pont qui servira au prolongement de l'autoroute Louis-H Lafontaine à Laval et le corridor central du tunnel Lafontaine. De par sa conception, ce projet de vélosentier offrira un maximum de sécurité et de tranquillité aux cyclistes et autres usagers.

Le vélosentier passerait dans un des plus beau parc linéaire de la nouvelle ville de Montréal, corridor vert quasi continu; à maint endroits, le vélosentier pourrait être agrémenté de tables de pique-nique, de fontaines à eau potable (abreuvoirs) d'abris contre la pluie d'un service de sécurité, d'une signalisation et à certains endroits de blocs sanitaires (toilettes).

Instigateur du projet

Tél.

Courriel

M.-J.-Pierre Fortin

(514) 347-4354

mjpierre.fortin@vidéotron.ca

# Le Vélosentier Nord-Sud



## Summary technical description about the vélosentier Nord-Sud on the Montréal Island

The North-South vélosentier would be a super regional cycling track , that would cross the east part of the metropolitan Montreal in the north-south direction. At first, we will concentrate on the portion of the Montreal island and secondly, but later on the Laval island.

On a second phase, it will go from Terrebonne to Rawdon passing through Mascouche, St-Roch de l'Achigan, St-Esprit and Ste-Julienne. On the south Shore, it will pass in Longueuil, St-Hubert, St-Bruneau de Montarville, St-Basile le Grand and Chambly.

Our first goal is to help the municipal authorities and certain parts of ministerial governments (federal and provincial ) of the usefulness in middle and long term of a project of a cycling track in a linear park . It is necessary to safeguard a strip of land where the vélosentier will pass seeing that many of them are still institutional zone like hospital lands, cegeps, schools, high-tension lines, parks but also private lands that are unoccupied .

These lands are part of what we may call an institutional corridor that is unofficially a linear park. These lands are line up side by side in accordance of the north south of the streets of Montreal, this orientation is approximately parallel and distant of 500 metres west from the L.-H. Lafontaine Expressway A-25.

This ascendancy of a minimal width of twenty metres on the island of Montreal would be comprised of two separate tracks of three metres width each and could be lit the same thing as the Lachine Canal bicycle path.. But in many areas as the Repos St-François Cemetery, the land of Louis-H. Lafontaine hospital, the retention lake of Anjou and the stream of Montigny, it may varies from 30 to 50 metres of width.

The North-South vélosentier would not cross at the same level of majors roads ( Streets, boulevards, autoroutes expressways and railroad crossings ) These obstacles could be avoid if we build infrastructure as trench tunnels and foot-bridges.

The vélosentier would cross same majors physical obstacles like the Saint-Laurent River, the Prairies river, the Thousand-Islands river and autoroutes, the bridge that will server as a prolongation of the Lafontaine expressway A-25 to Laval and the central ventilating corridor of Lafontaine Tunnel. This super cycling track project would offer a maximum of security and tranquility to cyclists and others users.

The vélosentier would cross one of the most beautiful linear park of the new city of Montréal, a green corridor almost continuous; in many places, the vélosentier could be embellished by picnic tables, water fountains, rain shelters, security services including police patrols in nights, road sings and in certain places restrooms .

We would like to discuss this matter with you. This is why we ask for immediate action within 90 to 120 days following the receipt of this project.

Please accept our sincere thanks



## Introduction à l'histoire du vélosentier

L'idée de vélosentier a commencée à voir le jour en automne 1979 alors que je faisais mon cours en sciences pures au cégep Marie Victorin, Durant les périodes libres, je commençais à ébaucher le projet sur papier, je consultais différents types de cartes topographiques mais j'y allais surtout à l'aide d'une carte des rues de Montréal; plus tard, j'ai commencé à marcher sur les différents terrains afin de prendre des notes et de prendre connaissance de la configuration physique des différents lieux, ce qui m'a amené à déterminer un tracé qui après l'ébauche allait de plus en plus devenir définitif.

Quelques mois plus tard, alors que le tracé avait été esquissé sur du papier, les feuilles se suivants les unes après les autres pour former un document de type parchemin, j'ai commencé à faire une description technique textuelle par numéros qui avec le temps est devenue plus étoffée, dans un premier temps la description alla du fleuve à la rivière des Prairies mais plus tard elle engloba Laval et Terrebonne.

À cette époque là, je me souciais peu du ruisseau de Montigny puisque le tracé de la piste passait à la limite ouest des terrains du collège et que le lac de rétention d'Anjou n'existait pas encore; ce n'est que lorsque les autorités d'Anjou l'ont fait creuser que je me rendis compte de ce potentiel environnemental et je changé alors le tracé.

Durant l'inter session, Hiver 1981, j'avais commencé à visiter les quatre hôtels de ville, Montréal, Anjou, Laval et Terrebonne afin d'obtenir le plus d'information qui puisse m'être pertinente, comme des plans d'urbanisme et de cadastre mais aussi des renseignements sur les terrains concernés par le tracé du projet, information que je trouvais entre autre dans les rôles d'évaluations, comme la longueur du terrain, la superficie, l'évaluation, le propriétaire avec ses coordonnées et les numéros de cadastre; il y a aussi les cartes topographiques que je suis allé chercher, celles du fédéral au 1 :50 000 ainsi que celles au provincial de l'ancien Ministère des Terres et Forêts à l'échelle du 1 :20 000.

J'avais en plus de ça, trouvé de l'Information au ministère des transports concernant le futur pont du prolongement de l'autoroute Hippolyte Lafontaine à Laval, la A-25; et c'est à partir de cela que j'ai commencé à faire le travail au propre. À la mi avril de l'année 1981, moi ainsi que Richard Maheu un autre étudiant de sciences du même collège, sommes allés pendant deux ou trois dimanches de filée, faire des diapositives du tracé de ce projet en moto. C'est un diaporama d'environ 400 poses qui s'étalait du fleuve jusqu'aux limites de Mascouche; l'année suivante nous l'avons complété avec l'extension du tracé vers la rive-Sud

Durant l'été 1981 un ami du nom de Réjean Jetté me suggéra comme idée, d'envisager la possibilité de faire passer le vélosentier dans le corridor central du tunnel Lafontaine, il n'en connaissait cependant pas la largeur, mais était au courant de l'existence de cette chose; je partis à la recherche de renseignements en allant aux bureaux du ministère des transports qui se trouvaient à l'époque sur Crémazie; j'en repartis avec la documentation sur la construction du tunnel ainsi que deux ou trois copies de plans. À partir de ces

# Le Vélosentier Nord-Sud



renseignements, je prolongé le projet sur la rive Sud en passant par Longueuil, Saint-Hubert et Saint-Bruno jusqu'aux abords du ruisseau Massé.

Pour finir, il y eut deux expositions du projet avec le diaporama, la première à la salle d'exposition du Collège Marie-Victorin en mai 1981 et la seconde l'année suivante en juin 1982, dans la salle d'exposition du pavillon Hubert Aquin de l'Université du Québec.

À l'époque j'avais présenté le projet au Ministère des Transports, au service des loisirs de Ville d'Anjou ainsi qu'à Vélo-Québec pour qu'ils puissent en prendre connaissance, la réponse après étude fut que c'était trop avant-gardiste pour l'époque et que le Québec entraînait dans une crise économique; par contre, on m'avait dit que ça pouvait toujours être partiellement faisable, à la condition que j'aie vu d'autres instances comme les municipalités. Alors si celles-ci démontraient un intérêt, le M.T.Q. et d'autres Ministères pourraient alors réévaluer la situation. À la suite de cela, le projet tomba dans l'oubli pendant dix ans.

En automne 1991, j'en fit une mise à jour sur format 11 x 17 avec cartes au 1 : 20 000 sauf que cette fois là, le projet continuait au Nord jusqu' à Rawdon, puis jusqu' à Chambly sur la rive Sud. Durant mon travail séculier là nuit, je fis plusieurs dessins en couleurs de ce qu'aurait l'air le vélosentier une fois réalisé. Le projet retombe quelque peu dans l'oubli.

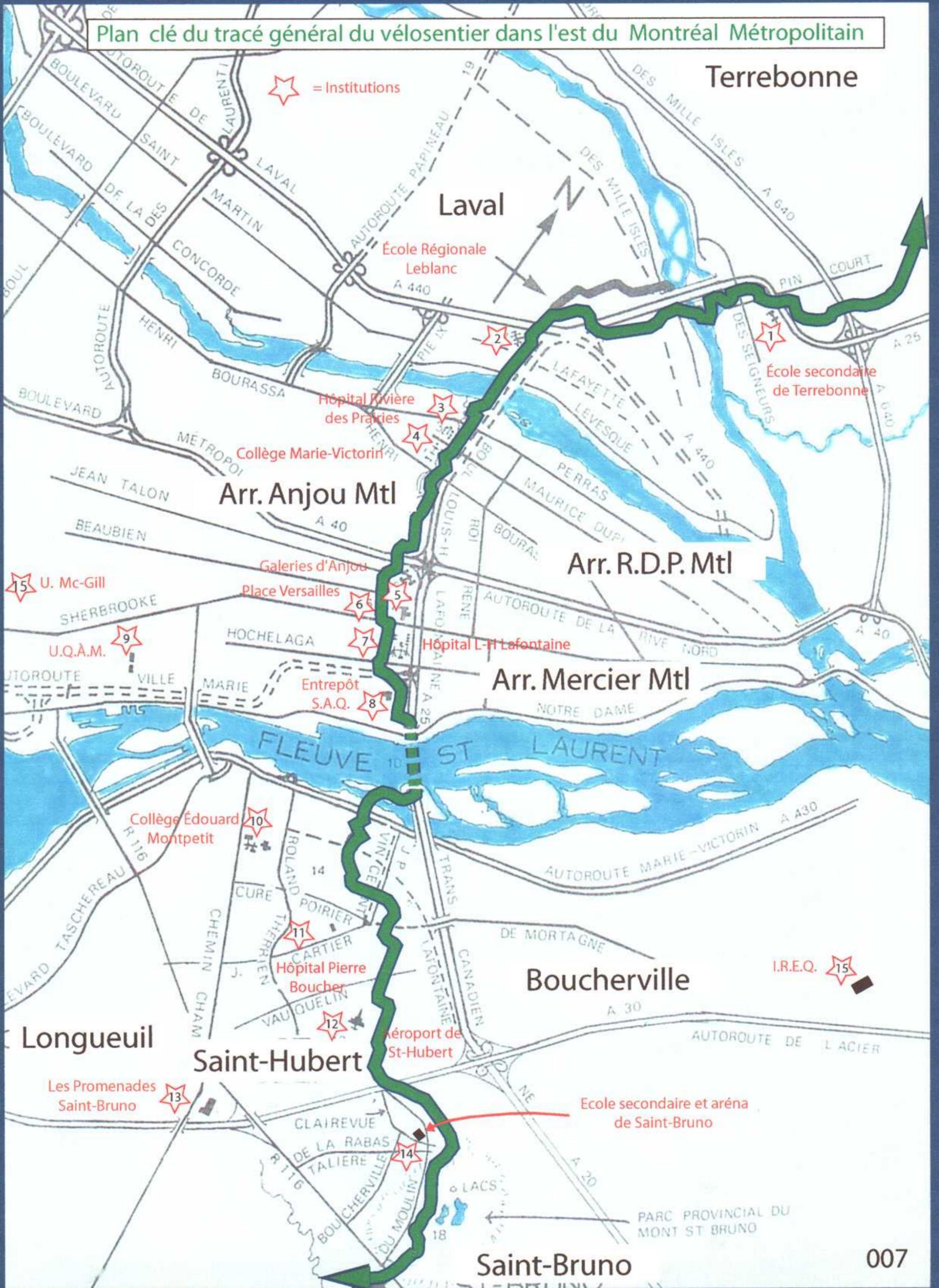
En 1995 je retourne aux études en technologie du génie-civil au collège André Laurendeau tout en travaillant de nuit à l'hôpital psychiatrique Louis-H. Lafontaine, ce n'est qu'après avoir eu mon diplôme d'études collégiales que je décide de re-manipuler le projet à l'aide d'un ordinateur, de la photographie numérique, ainsi qu'un logiciel de cartes topographiques; projet que je remets à jour et que je présenterai à différentes autorités en Hiver 2003.

Le vélosentier a été enregistré en tant que corporation sous l'autorité de la troisième partie de la loi sur les compagnies sous la nomination sociale de 'La Corporation le Vélosentier Nord-Sud' le Jeudi 3 Septembre 1981, il comporte un numéro I S B N à la Bibliothèque Nationale du Québec 2-9807874-0-X, ainsi qu'un droit d'auteur enregistré comme œuvre littéraire artistique et non publiée de l'ancienne nomination le 'Vélosentier du Nord' au dossier numéro 217688, numéro d'œuvre 308436 et registre 351 en date du Mercredi 8 Avril 1981 à Ottawa .

# Le Vélosentier Nord-Sud



Plan clé du tracé général du vélosentier dans l'est du Montréal Métropolitain



# Le Vélosentier Nord-Sud



Gouvernement du Québec  
Ministère des Consommateurs,  
Coopératives et Institutions financières  
Direction des compagnies

## LETTRES PATENTES (Loi sur les compagnies, 3e partie)

Le ministre des Institutions financières et Coopératives, sous l'autorité de la troisième partie de la Loi sur les compagnies, accorde aux requérants ci-après désignés les présentes lettres patentes les constituant en corporation sous la dénomination sociale suivante:

LA CORPORATION LE VÉLOSENTIER  
NORD/SUD

Données et scellées à Québec,

le 81/09/03

Le Ministre

Signé par délégation:

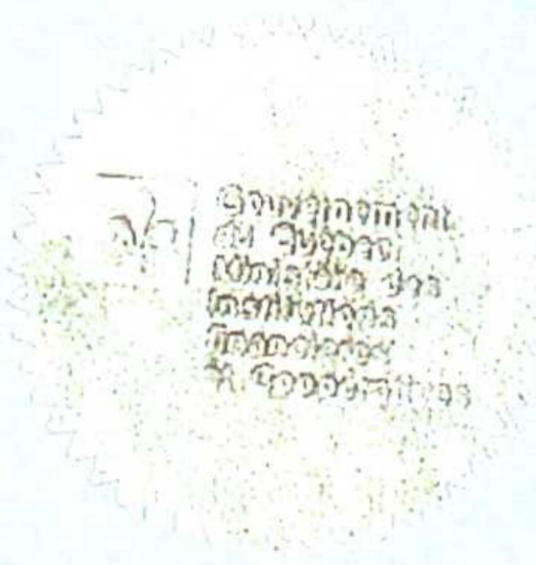
Je certifie que ce document a été

enregistré le 81/11/26

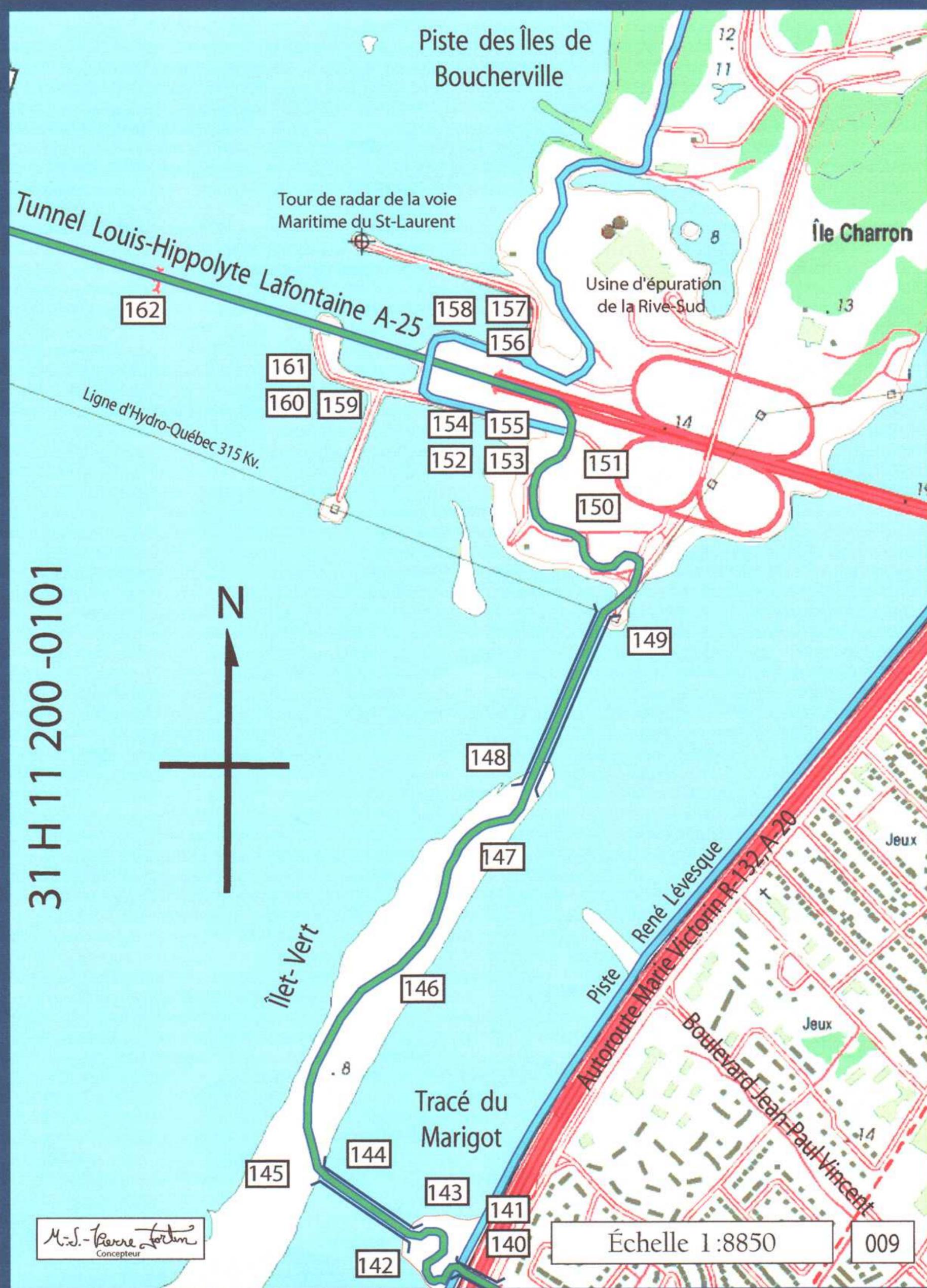
au libro C-1112, folio 16

Le Ministre

Signé par délégation:



# Le Vélosentier Nord-Sud



31 H 11 200 -0101

M.-S. - Pierre Fortin  
Concepteur

Échelle 1:8850

009

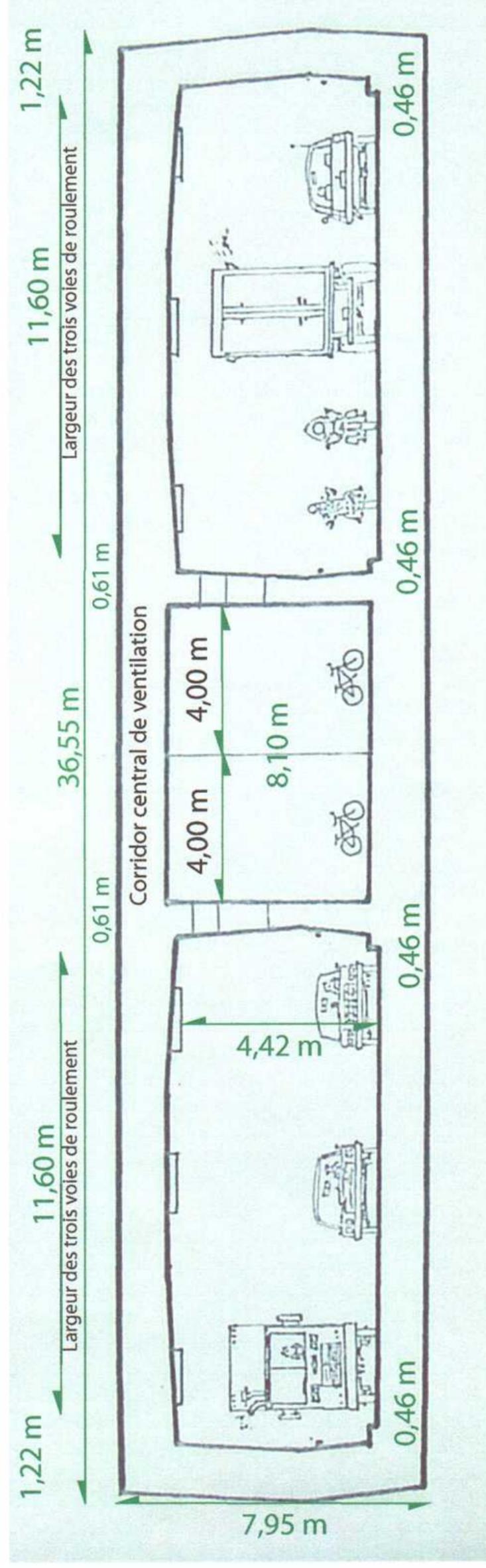
# Le Vélosentier Nord-Sud



## LE VÉLOSENTIER NORD-SUD DANS LE TUNNEL LOUIS- HIPPOLYTE LAFONTAINE

### C'EST DANS LE DOMAINE DU POSSIBLE

On pourrait aménager le vélosentier dans le corridor central de ventilation du tunnel Lafontaine, il s'agit en fait d'un tube rectangulaire de huit mètres de largeur, mais celui-ci est subdivisé sur toute sa longueur par un mur de blocs de ciment (des parpaings) ce qui en fait un double corridor dont chaque voie a approximativement quatre mètres de largeur. Dans ces corridors est insufflé de l'air propre à partir des deux tours de ventilation qui sont situées sur chaque rive du chenal nord du fleuve; cet air sort du corridor central par les grilles que l'on aperçoit sur le mur gauche de chaque tube de circulation afin de pousser et d'évacuer l'air vicié vers l'extérieur. On pourrait utiliser la ventilation de chaque côté de la division du corridor central de telle façon qu'elle favorise l'effort des cyclistes dans les pentes ascendantes qui ont 4,5% d'inclinaison et selon le sens de la circulation. La longueur du corridor central est de 1370 mètres



La largeur des petits trottoirs latéraux = 0,46 mètre  
l'épaisseur externe de la structure est de 1,22 mètre  
La largeur des murs centraux est de 0,61 mètre

010

M.-J. - Pierre Lafontaine  
Concepteur

La partie sous-fluviale est constituée de sept caissons de 110 mètres de longueur dont leur poids est d'environ 32 000 tonnes chacun; données du Ministère de la Voirie, fascicule sur le tunnel publié en 1967.

# Le Vélosentier Nord-Sud



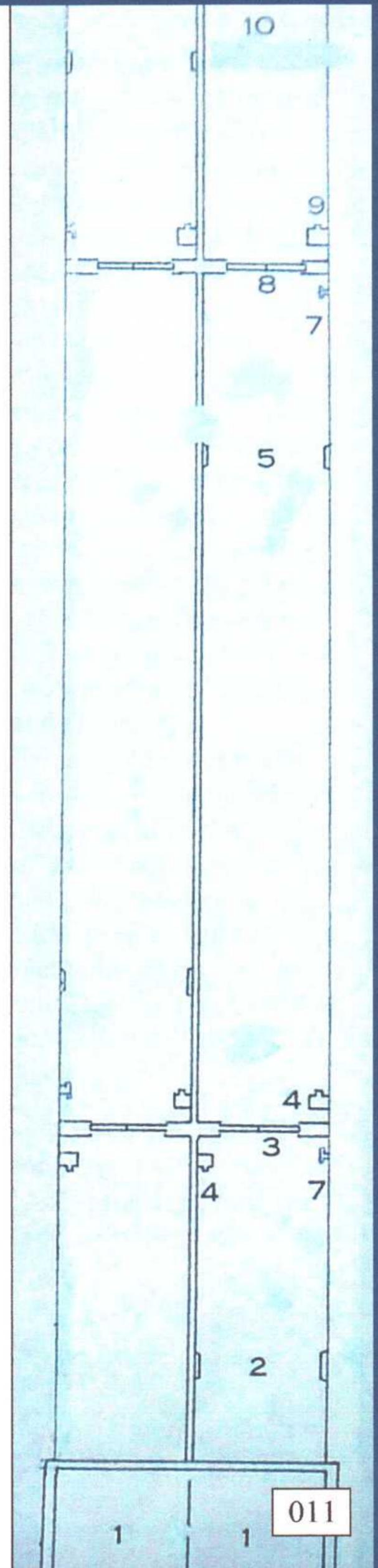
## Moyen d'accès au corridor central du tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine

Voici une explication du fonctionnement des sas permettant d'entrer dans le corridor central du tunnel L-H Lafontaine sans que l'air qui y est insufflé par les tours de ventilation ne puisse s'y échapper.

L'explication du croquis commence par le côté droit en bas, nous sommes en provenance de Boucherville vers Montréal.

- 1- Entrée et sortie sur l'île Charron, l'entrée mène vers l'île de Montréal.
- 2- Lorsque quelqu'un croise le faisceau lumineux, une cellule photo-électrique actionne le mécanisme d'ouverture de la première série de portes.
- 3- Première série de portes.
- 4- Système de caméras de surveillance en circuit fermé couplé à un magnétoscope afin d'offrir un maximum de sécurité aux usagers de la piste.
- 5- Deuxième série de cellules photo-électriques.
- 6- Un relais contrôlerait le mécanisme d'ouverture et de fermeture des portes à la fois dans ce sas afin que quelqu'un ne puisse ré-actionner la première série de portes tant que la seconde série ne se soit pas refermée. quand telle chose se produira, un signal avancé et un autre au dessus de la première série de portes s'illumineront en indiquant les mots arrêt et stop.
- 7- Un bouton mural situé à quelques mètres de chaque série de portes permettra aux groupes comportant de nombreux individus de passer sans que celle-ci ne se referme comme si il n'y avait qu'un seul cycliste, ce bouton permettrait une ouverture prolongée du premier système de portes qui est relié à un relais qui contrôle les mécanismes d'ouverture des deux séries de porte du sas; il agirait de façon à ce qu'il n'y ait qu'une seule série de portes d'ouvertes à la fois. cela dans le but d'éviter la dépressurisation de l'air insufflé à l'intérieur du corridor central.
- 8- Deuxième série de portes à environ trente mètres de la première
- 9- Deuxième série de caméras de surveillance en circuit fermé et couplées à un magnétoscope.
- 10- Installation d'un système d'éclairage adéquat tout le long du corridor central qui a 1370 mètres de longueur; cette longueur n'inclut pas les deux corridors d'accès à concevoir entre les deux portails d'entrée et de sortie du tunnel. Les murs du corridor central seraient peints en blanc afin d'obtenir le maximum de rendement du système d'éclairage qui y sera installé.

M.-S. - Pierre Fortin  
Concepteur



# Ville de Montréal Arrondissement Mercier

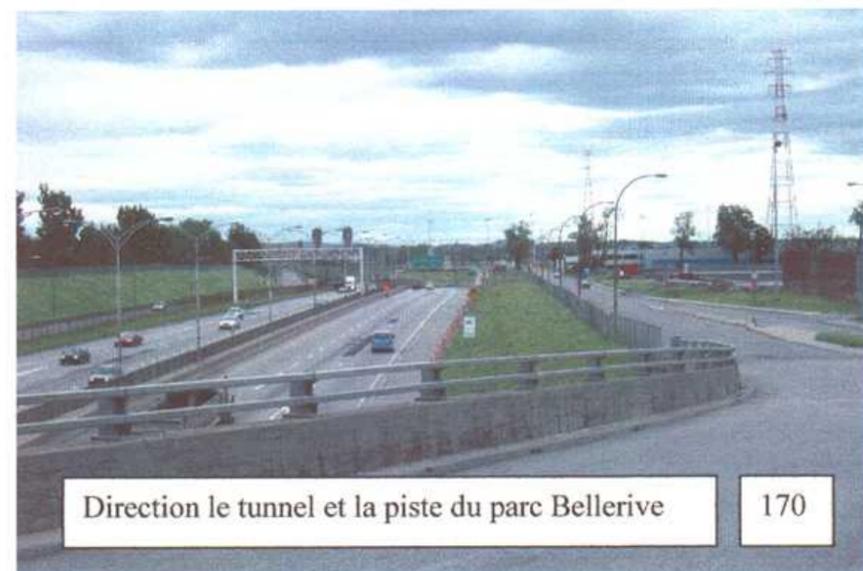
167- À l'extrémité nord du portail, le corridor d'accès tournerait vers l'ouest pour passer sous les trois voies de l'autoroute qui mène aux îles de Boucherville.

168- À cet endroit précis, nous nous trouverions dans un tunnel de tranchée à trois embranchements; pour le premier embranchement, il y aurait jonction avec une future piste cyclable qui mènerait au parc Bellerive, cette piste serpenterait dans le terrain qui est situé entre le tunnel, la voie de service du boulevard Louis-H. Lafontaine et la rue Notre-Dame; Le deuxième embranchement serait pour la piste de la direction sud du projet, il passerait sous la voie de service Sud du boulevard Hippolyte pour sortir sur un résidu de terrain de l'ancien Cénacle Notre-Dame et longer à distance la voie de service Sud; et le troisième embranchement serait pour la voie de la direction nord du vélosentier celui-ci ferait surface entre l'autoroute et la voie de service Sud étant donné qu'il y a un espace vert d'une dizaine de mètres de largeur à cet endroit. Les deux pistes du vélosentier seraient physiquement séparées par la voie de service sur une distance d'environ 400 à 500 mètres.



169- Pour la piste en direction sud, celle-ci décrirait possiblement un ou deux courbes dans la centaine de mètres de terrain qui subsiste du Cénacle Notre-Dame; un espace en friche avec quelques arbres. À cet endroit l'emprise pourrait être large d'une cinquantaine de mètres.

170- Plus au nord nous accédons aux terrains de la Société des Alcools du Québec, d'importants travaux d'aménagement d'une sortie avec guérite sur la voie de service et d'un terrain de stationnements pour camions poids lourds ont eu lieu durant le Printemps 2002; alors sur les 300 à 400 mètres suivants nous nous devons de nous contenter d'une emprise de largeur minimum (environ dix mètres). Pendant ce temps la piste en direction nord du vélosentier traverse de manière rectiligne sur une distance variant de 300 à 400 mètres la bande d'espace vert située entre la voie de service Sud et l'autoroute Louis-Hippolyte Lafontaine (A-25).



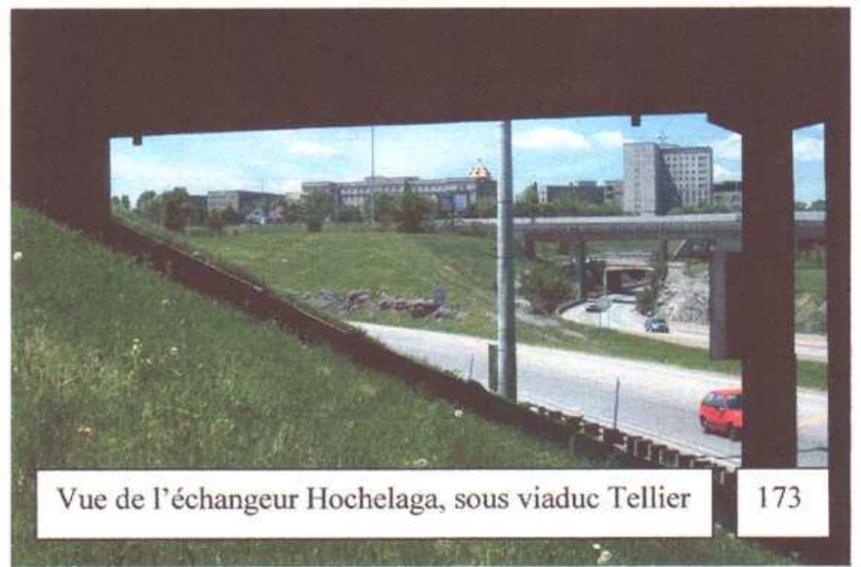
171- Au nord de la zone de stationnement nouvellement aménagée se trouve un espace vert d'environ cent mètres de longueur, côté est de l'entrepôt de la S.A.Q.; la piste Sud pourrait y serpenter jusqu'à la rue Tellier, alors que la piste Nord passerait sous le viaduc en "S" de la voie de service qui traverse l'autoroute.

172- En parvenant à demander la fermeture de la courbe partant de la rue Tellier et qui converge sur la voie de service, on pourrait alors faire passer les deux pistes du vélosentier sous le viaduc Tellier et ainsi sauver la construction d'un tunnel de tranchée, il y aurait accès de chaque côté de la rue.

173- Au nord du viaduc de la rue Tellier, les deux pistes remonteraient en haut du talus longeant le côté ouest de l'échangeur Hochelaga; ce sont des terrains du Ministère des Transports. À cet endroit, pour les usagers qui rouleraient sur la piste Nord du projet, une vue intéressante des viaducs de l'échangeur excavé à même le roc ainsi que de l'Hôpital Louis-H Lafontaine en arrière plan, pourrait s'offrir à eux.



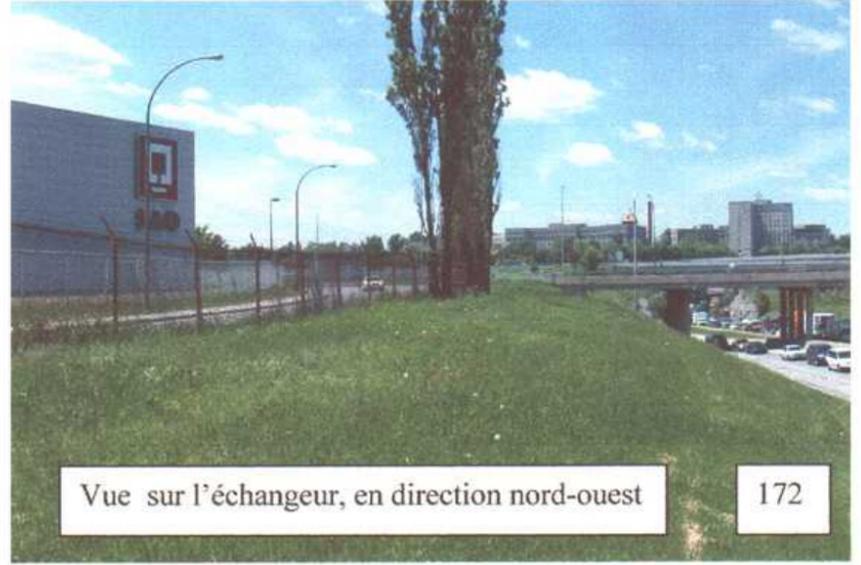
169



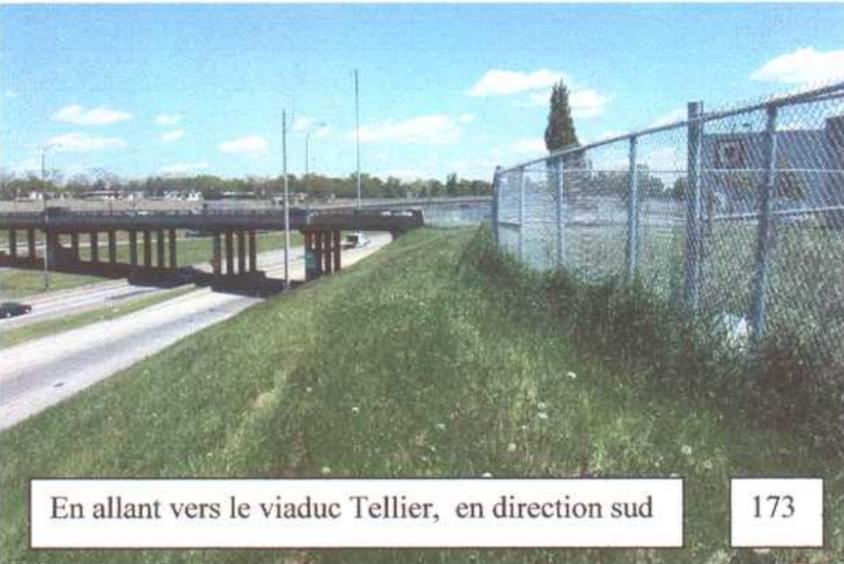
Vue de l'échangeur Hochelaga, sous viaduc Tellier 173



Côté ouest autoroute L-H Lafontaine, direction sud 173



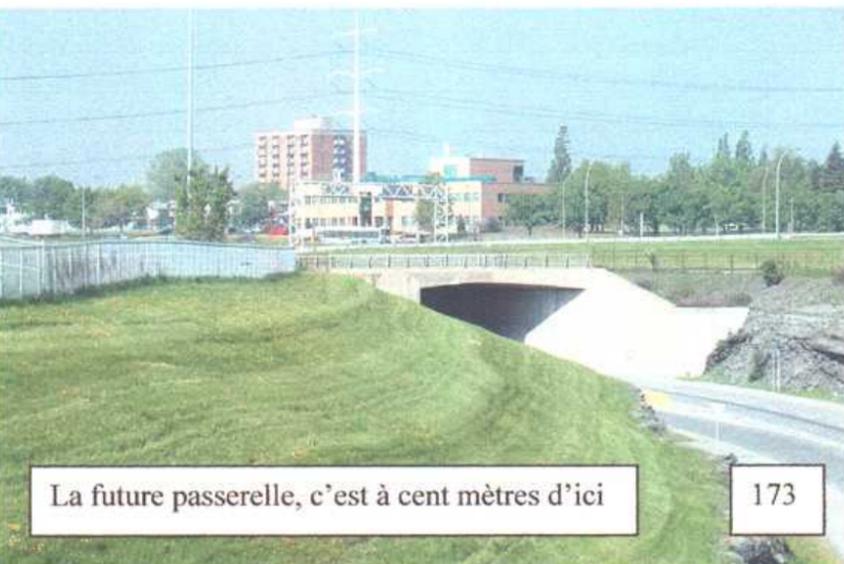
Vue sur l'échangeur, en direction nord-ouest 172



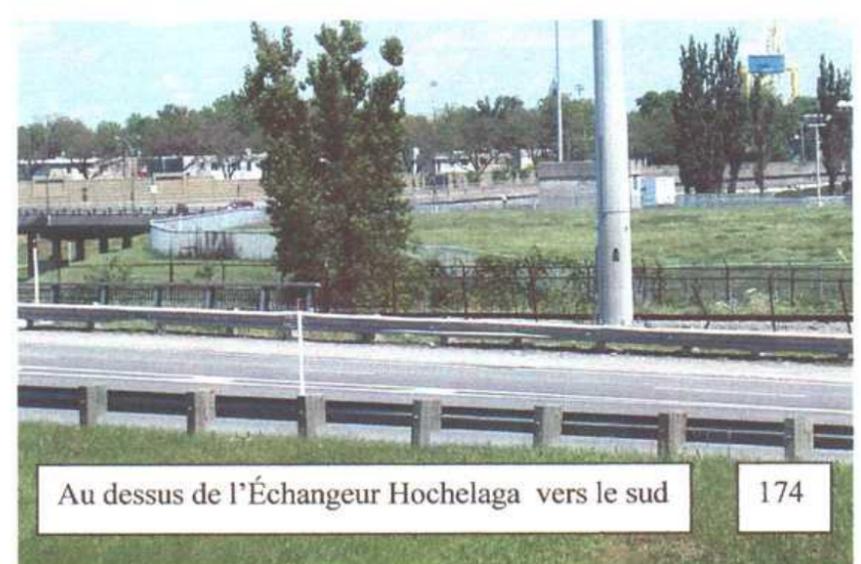
En allant vers le viaduc Tellier, en direction sud 173



Au nord-ouest du viaduc Tellier et de la S.A.Q. 173



La future passerelle, c'est à cent mètres d'ici 173



Au dessus de l'Échangeur Hochelaga vers le sud 174

174- À cent mètres plus au nord le vélosentier croiserait à l'aide d'une passerelle majeure de six mètres de largeur les voies ferrées du Canadien-National, ainsi que les voies de l'autoroute Ville-Marie à l'extrémité ouest de l'échangeur Hochelaga.

# Le Vélosentier Nord-Sud

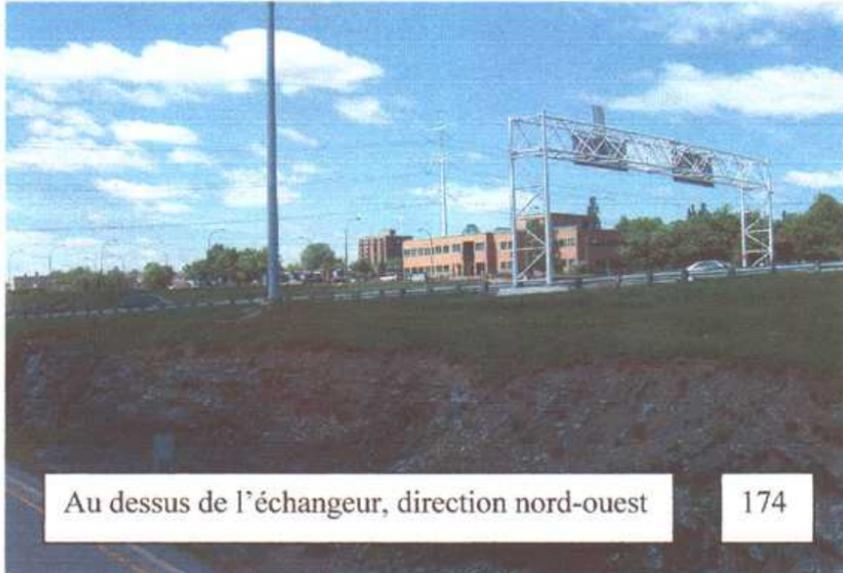


Points de vue sur l'échangeur Hochelaga et de l'hôpital Lafontaine qui s'offrira aux yeux des futurs usagers du vélosentier; il devrait longer les espaces verts du côté sud-ouest de l'échangeur servant de jonction aux autoroutes 720 et 25.



175- Le vélosentier croiserait obliquement une ligne à haute tension de 315 kilovolts d'Hydro-Québec; la hauteur du tablier de la passerelle à son extrémité nord devrait être calculée en fonction de la sur élévation d'une des courbes de l'échangeur et de la proximité des câbles de la ligne de transport d'électricité.

176- Le vélosentier décrirait une courbe quelque peu serrée à l'extrémité nord de la passerelle pour se diriger vers l'ouest sur une distance d'environ 300 mètres, il traverserait des résidus de terrains du Ministère des Transports. Ces terrains sont situés entre l'autoroute Ville-Marie et la rue Hochelaga.



Au dessus de l'échangeur, direction nord-ouest

174



174

177- À cet endroit, il y aurait jonction entre le vélosentier et la piste cyclable longeant le côté nord de l'autoroute Ville-Marie dont une section traversant la base militaire de Longue-Pointe est maintenant existante. Ce secteur qui appartient au M.T.Q., pourrait être agrémenté d'arbres avec des tables de pique-nique puis équipé d'un bloc sanitaire avec abreuvoir.

178- Le vélosentier décrirait une grande courbe vers le nord pour croiser la rue Hochelaga à l'aide d'une passerelle de six mètres de largeur il y aurait accès de chaque côté de la rue.



Virage vers l'ouest, sous la ligne à haute tension

176



Cap en direction ouest sur trois-cents mètres

176



Décrire une grande courbe vers le nord

177



Traversée de la rue Hochelaga, passerelle ?

178

# Le Vélosentier Nord-Sud



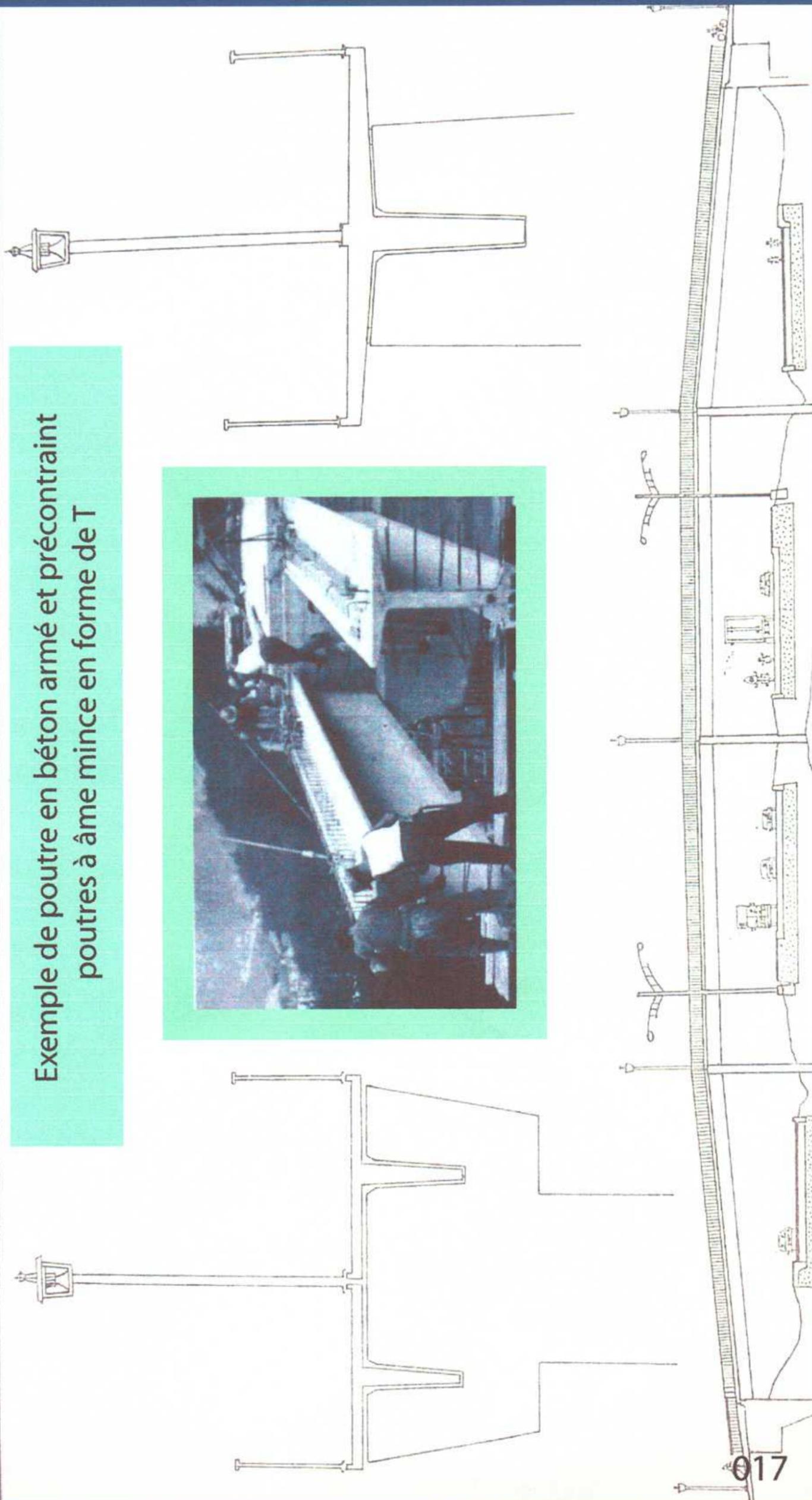
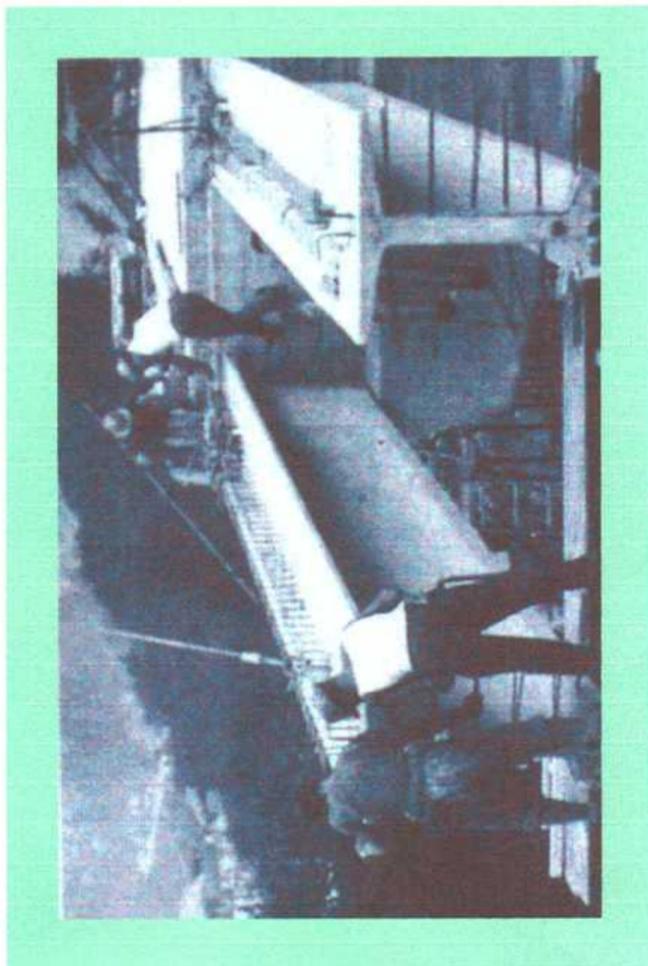
## Allure latérale d'une passerelle en béton précontraint franchissant une autoroute

Coupe transversale de gauche, deux sections de tablier-poutre de 2,5 ou de 3 mètres de largeur chacune en juxtaposition

M.-J. - Faure Fortin  
Concepteur

Coupe transversale de droite, une seule section de tablier-poutre de cinq ou six mètres de largeur.

Exemple de poutre en béton armé et précontraint  
poutres à âme mince en forme de T



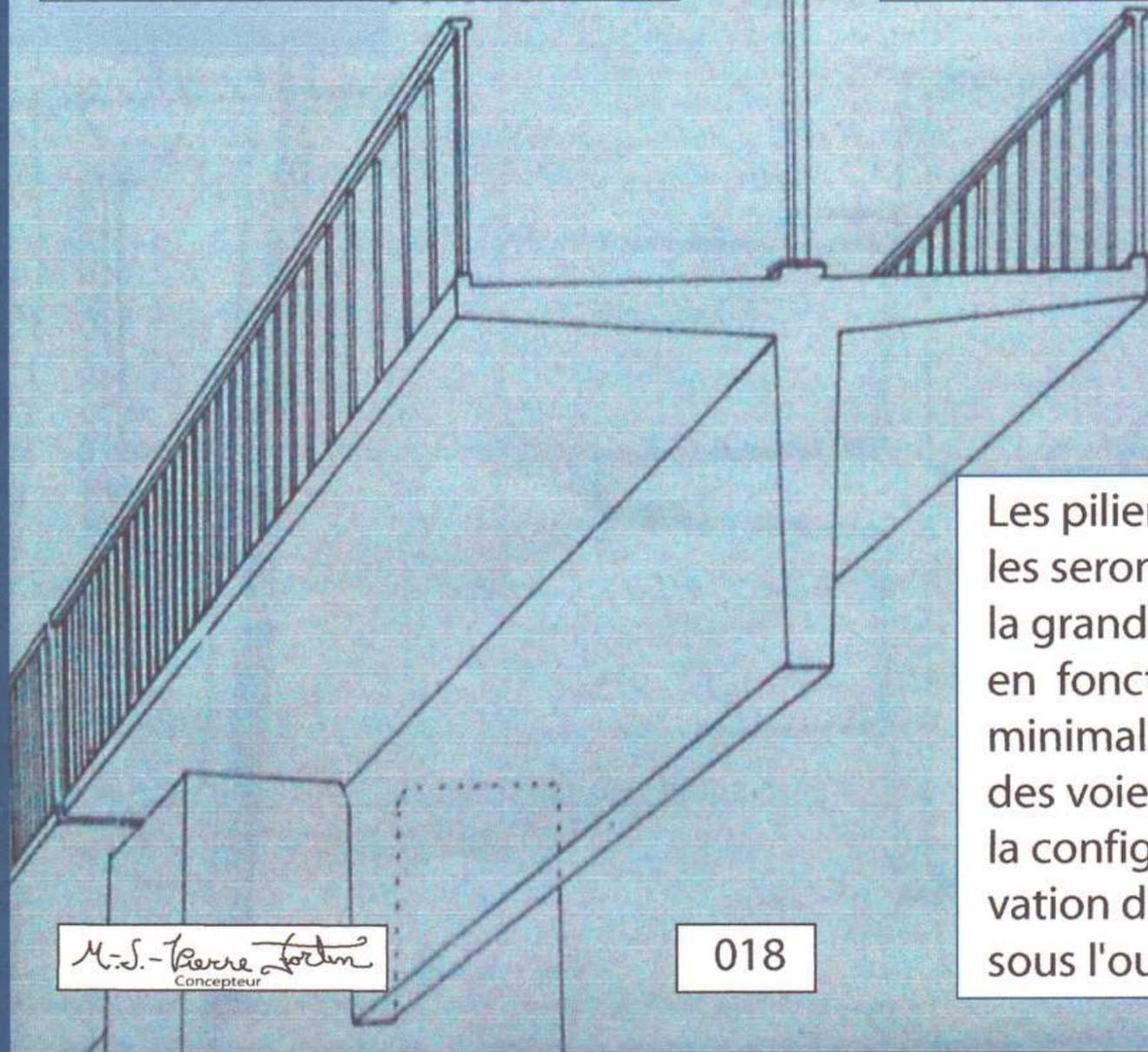
# Le Vélosentier Nord-Sud



Vue oblique et coupe transversale d'un élément de passerelle en béton précontraint; Le tablier et la poutre de soutènement ne font qu'une seule pièce dans le but d'obtenir un rapport optimum entre la force du béton, l'armature, les câbles de précontrainte et la longueur de la poutre. La longueur approximative d'un de ces éléments préfabriqués est d'environ 25 mètres, la force de contrainte ultime du béton employé dans le coulage de ce type d'éléments est généralement de 80 mégapascals

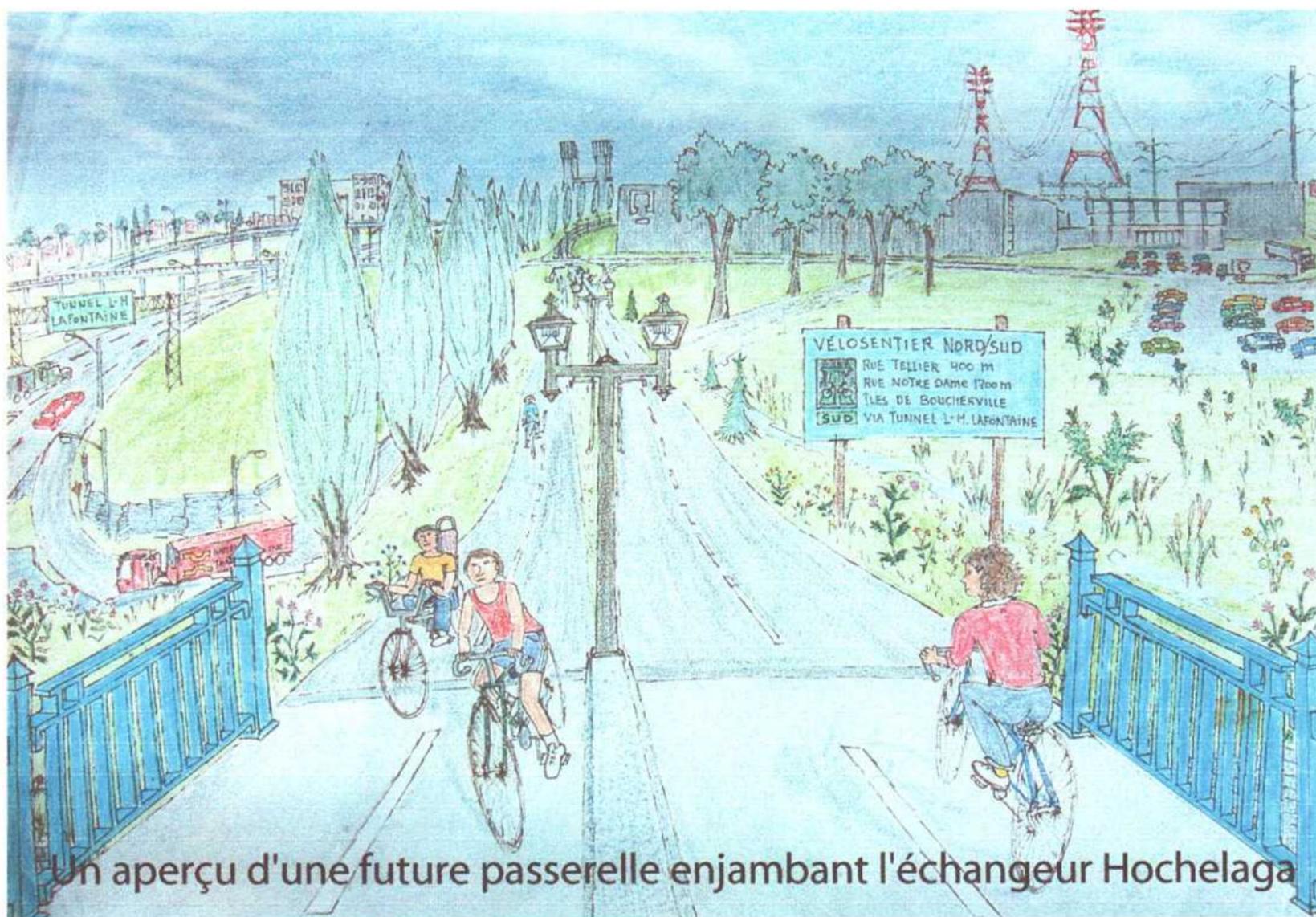
Les parapets de la passerelle peuvent être fait d'acier ou coulés à l'usine en aluminium massif, ils sont armés à chaque section de tablier-poutre une fois que ces dernières seront déposées sur les piles à l'aide de grues de levage ou à mât télescopique.

Différentes largeurs de tablier-poutres peuvent être possibles; la hauteur de la poutre en elle-même est fonction de la longueur et de la largeur de la section de tablier, une seule de cinq ou six mètres de largeur ou bien deux placées en parallèle de 2,5 mètres ou 3 mètres de largeur chacune.



Les piliers de telles passerelles seront coulés sur place, la grandeur de chacun varie en fonction de la hauteur minimale de dégagement des voies de circulation, de la configuration et de l'élévation du terrain situé dessous l'ouvrage à concevoir.

# Le Vélosentier Nord-Sud



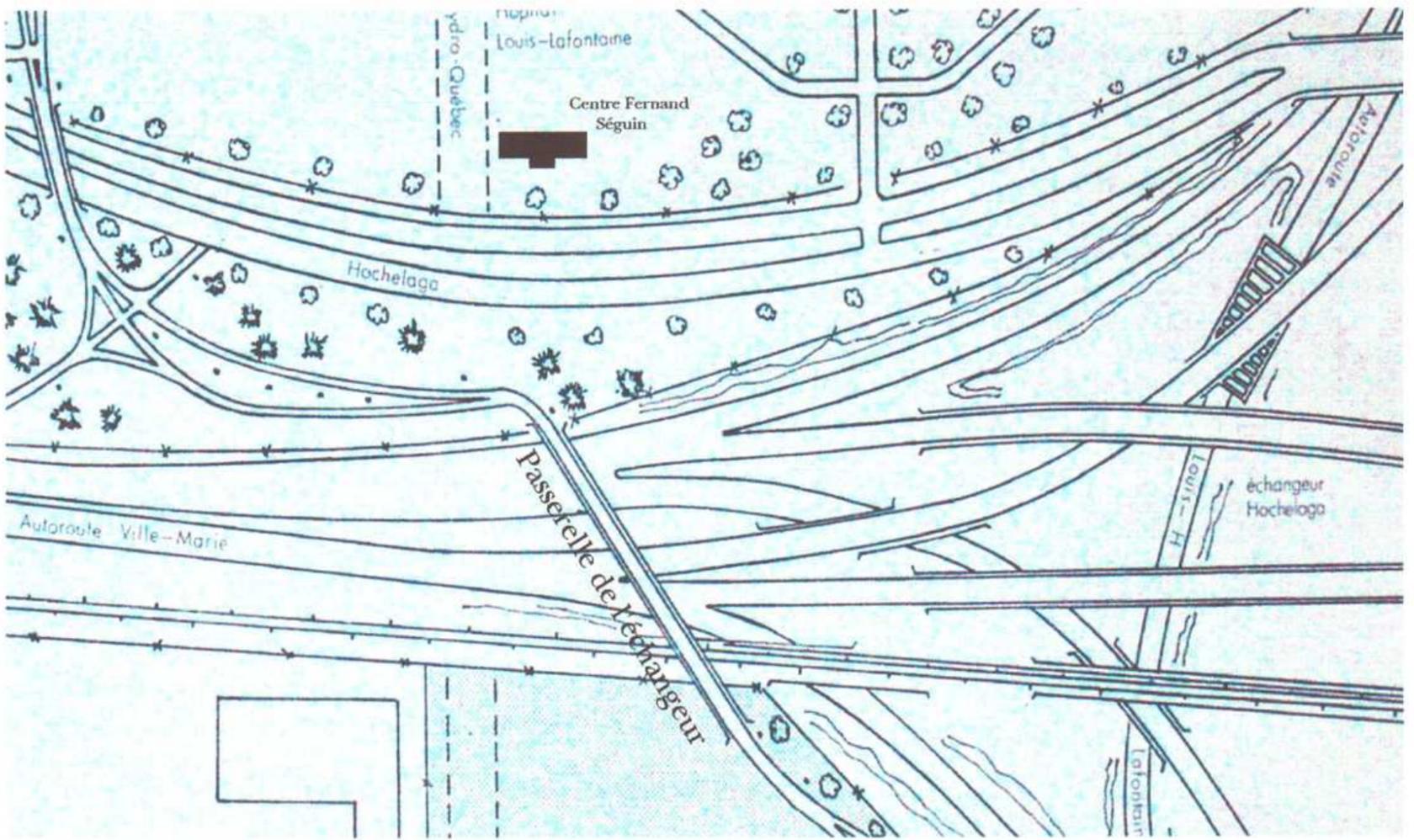
Un aperçu d'une future passerelle enjambant l'échangeur Hochelaga



M.-S. - Pierre Fortin  
Concepteur



# Le Vélosentier Nord-Sud



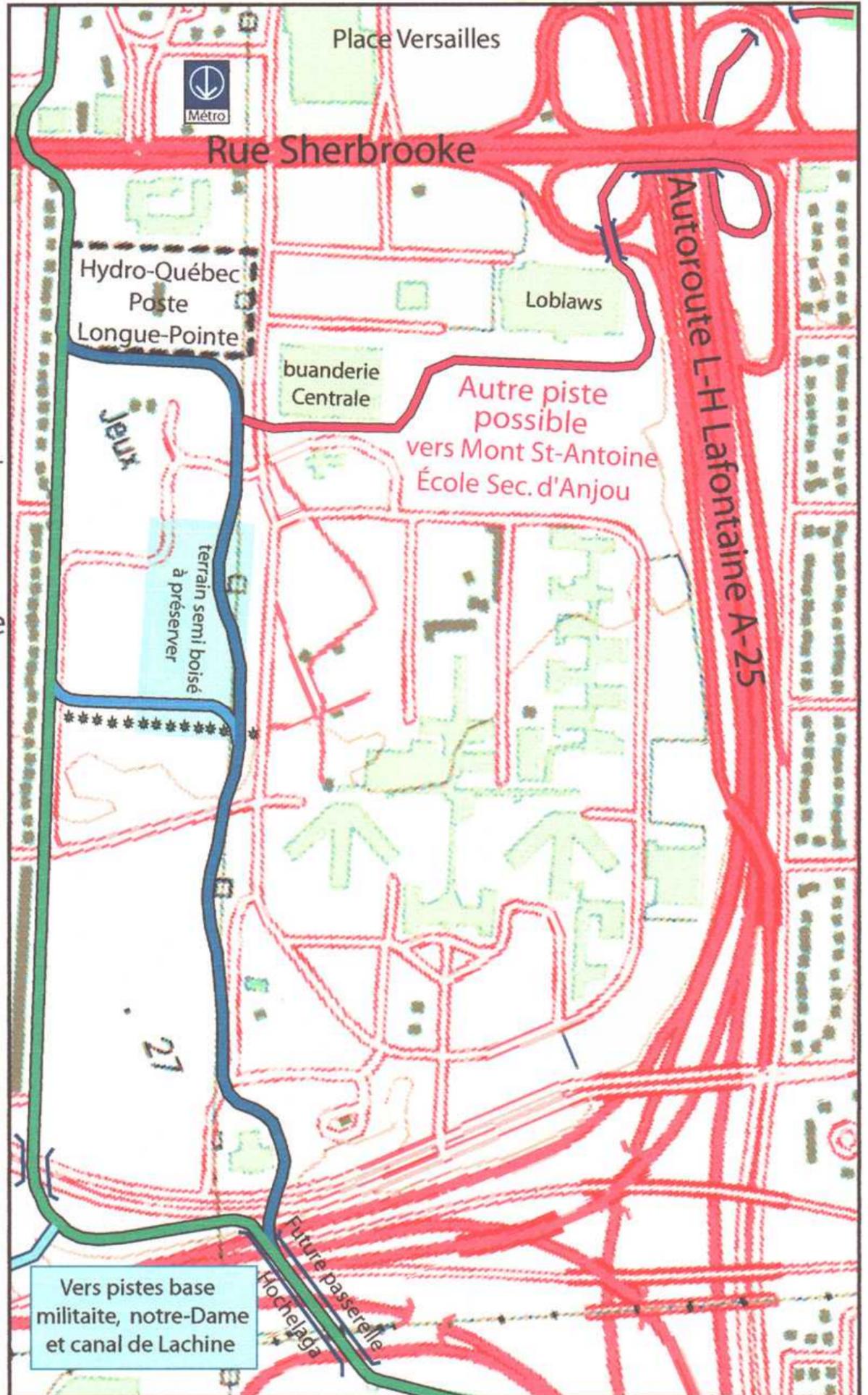
Un aperçu en direction ouest de ce que serait la passerelle de l'échangeur Hochelaga dont l'extrémité nord arriverait vis-à-vis le centre Fernand Séguin.



# Le Vélosentier Nord-Sud



Les terrains de l'hôpital sont une des pièces maîtresses qui assurera la continuité du vélosentier avec ceux de l'extrémité est du cimetière le repos Saint-François, puis tous les terrains résiduels de l'échangeur Hochelaga. Les terrains à l'ouest de l'hôpital comportent deux servitudes il y a celle de la ligne à haute tension de 315 Kv, elle a environ trente mètres de largeur, et il en a une deuxième qui longe la limite des cours arrières des résidences de la rue Beauclerk; celle-ci comporte des conduits électriques souterrains et un gazoduc de Gaz-Métropolitain. Cette servitude va du poste électrique de Longue-Pointe et descend jusqu'à la rue Hochelaga; elle a environ une vingtaine de mètres de largeur d'emprise. La ligne verte représente le tracé initial du vélosentier lorsqu'il a été conçu en 1981; la ligne indigo représenterait le nouveau tracé advenant la vente de terrains exédentaire de l'hôpital, quant à la ligne bleue, elle représente un tracé alternatif entre le tracé vert et le tracé indigo; cette ligne bleue suivrait la rangée d'épinettes à préserver qui coupe le terrain en deux. Au sud de la rue Hochelaga, il y aurait connexion du vélosentier avec la piste existante de la base militaire de Longue-Pointe.



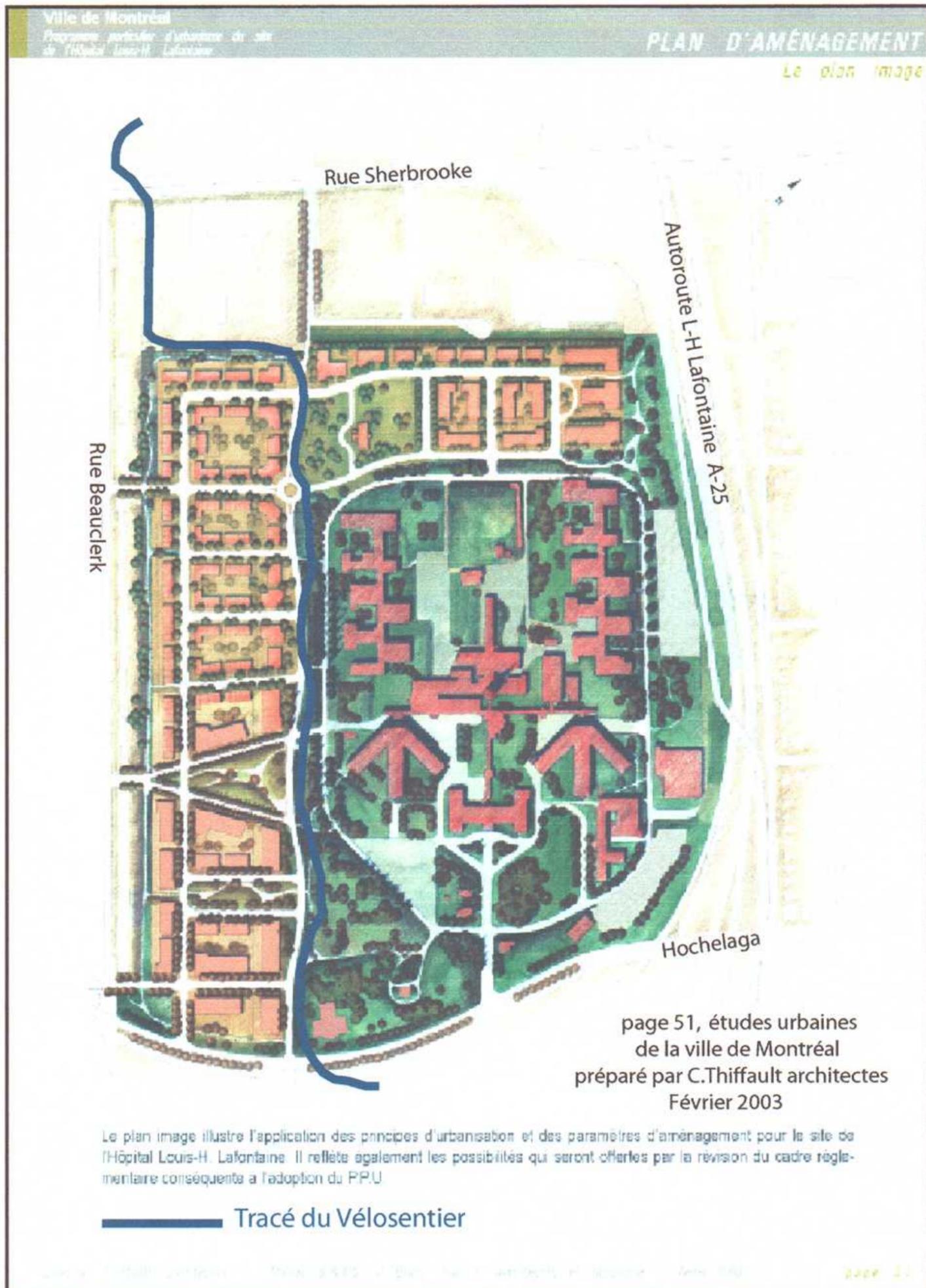
Différentes propositions de tracés du vélosentier advenant le cas de la vente et de l'urbanisation des terrains de l'hôpital Louis-Hippolyte Lafontaine

	Tracé initial du vélosentier en 1981
	Nouveau tracé du vélosentier
	proposition alternative entre les deux tracés
	Vers la piste de la base militaire
	Autre piste possible vers Mont-St-Antoine

# Le Vélosentier Nord-Sud



## Urbanisation et aménagement des terrains de l'hôpital



Compte tenu de la beauté du site des terrains de l'hôpital, il serait préférable que l'emprise du vélosentier puisse passer sous la ligne électrique de 315 Kv. Le tracé du futur prolongement de la rue du Trianon devrait être rectiligne dans le but d'avoir le maximum d'espaces verts sous la ligne mais le minimum de rues à traverser; c'est le vélosentier qui devrait plutôt serpenter. Il faut aussi prévoir une largeur d'emprise suffisante le long du poste de Longue-Pointe. Sur ces deux segments d'emprise nous revendiquons une largeur minimale de trente mètres, mais elle pourrait varier jusqu'à cinquante mètres. Un parc linéaire en lien avec le Repos Saint-François.

# Dites Non à l'urbanisation totale et systématique des terrains de l'hôpital Louis-Hippolyte Lafontaine

SAY NO TO THE TOTAL AND SYSTEMATIC URBANIZATION USE  
OF THESE LANDS OF THE LOUIS-H. LAFONTAINE HOSPITAL



## ON VEUT UN PARC LINÉAIRE WE WANT A LINEAR PARK

ZONEZ-NOUS ÇA ESPACES VERTS, UN POINT C'EST TOUT  
WE CLAIM GREEN SPACES ZONING, THAT'S ALL

Les résidents de la rue Beauclerk ont de manière officieuse eu un parc au fond de leur cour pendant un demi-siècle, en tant que citoyens et contribuables de la ville de Montréal, ils ont leur mot à dire à ce sujet. De plus, l'urbanisation de ces terrains handicaperait sérieusement la continuité d'un beau parc linéaire orienté selon l'axe nord-sud pouvant comporter une piste cyclable à emprise propre. *The Beauclerk street residents have had in an unofficial way a park at the far end of their backyard since half of a century. Seeing that they are citizens and taxpayers of the city of Montréal, they certainly have a word to say on that subject. Besides, the urbanization of these lands will seriously disadvantage the continuity of this beautiful linear park that is located on the north-south axis that may be used as a cyclist road.*

Contribuables Faites valoir votre point de vue, vous avez droit de regard

Réunion de l'Office de Consultation Publique de Montréal à l'ancienne école St-Donat 3100 rue Arcand, le Mardi 22 Avril 2003 à 19:00 hrs, voir l'article du Mercredi 12 Mars aux pages 3 et 24 dans le Flambeau de l'Est  
Pour objection à ce type d'urbanisation venez déposer un mémoire.



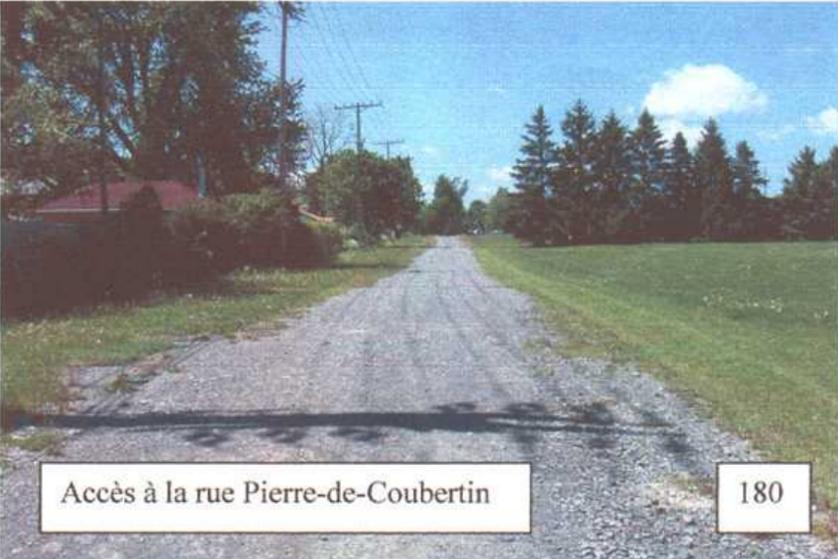
Au sud-ouest des terrains de l'hôpital

178



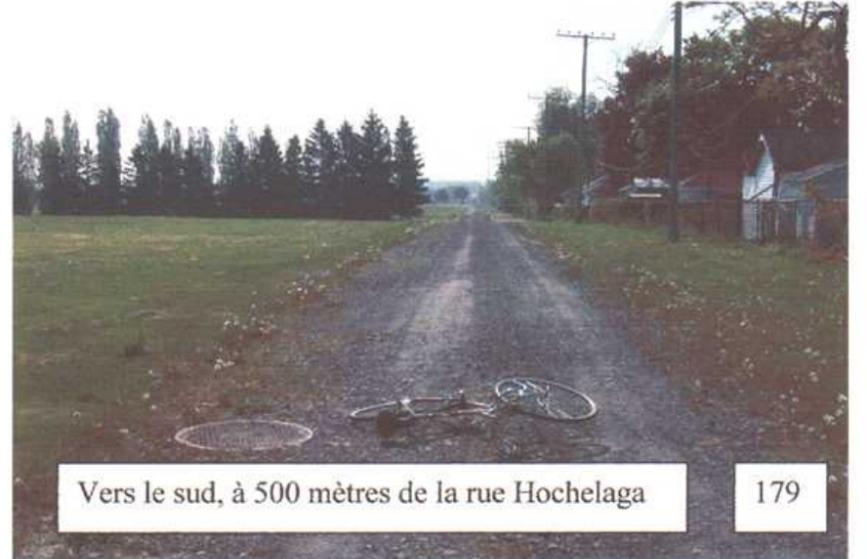
Vue des édifices de l'hôpital L-H Lafontaine

179



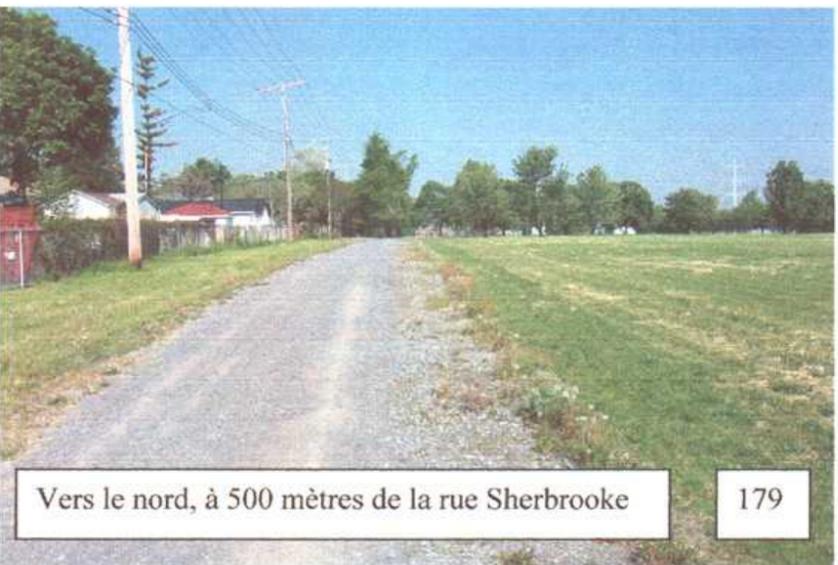
Accès à la rue Pierre-de-Coubertin

180



Vers le sud, à 500 mètres de la rue Hochelaga

179



Vers le nord, à 500 mètres de la rue Sherbrooke

179



Accès à la rue de Marseille, regard vers le sud

179

179- Le vélosentier longerait sur une distance de plus d'un kilomètre les terrain de l'hôpital psychiatrique Louis-H Lafontaine et ce sur toute leur longueur; cette emprise pourrait varier de trente à cinquante mètres de largeur étant donné qu'il s'agit de grands espaces de verdure.

180- Le vélosentier croiserait l'extrémité est de la rue Pierre de Coubertin qui se termine en cul-de-sac à cause du terrain de l'hôpital; il y aurait accès à la rue de cet endroit.

181- Le vélosentier croiserait l'extrémité est de la rue de Marseille qui est elle aussi interrompue par le terrain de l'hôpital; il y aurait accès avec la rue à cet endroit.



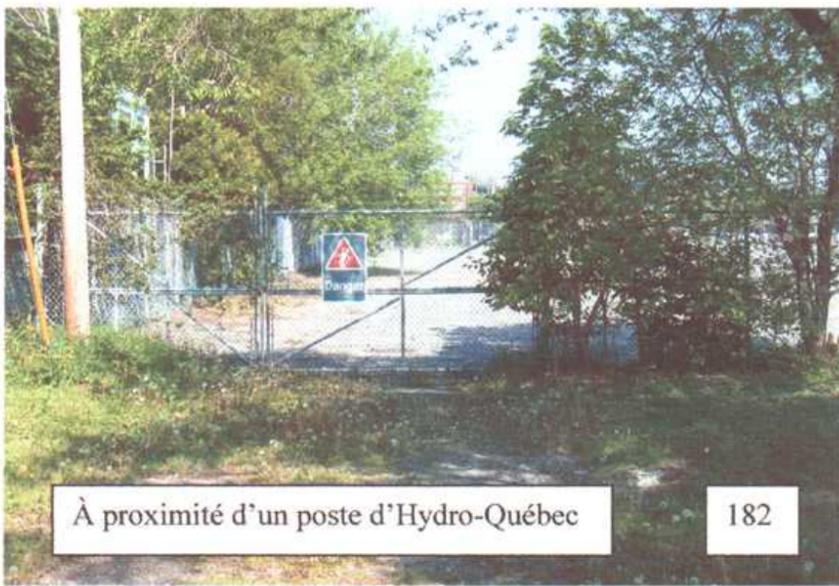
Regard au nord de l'accès de la rue de Marseille

181

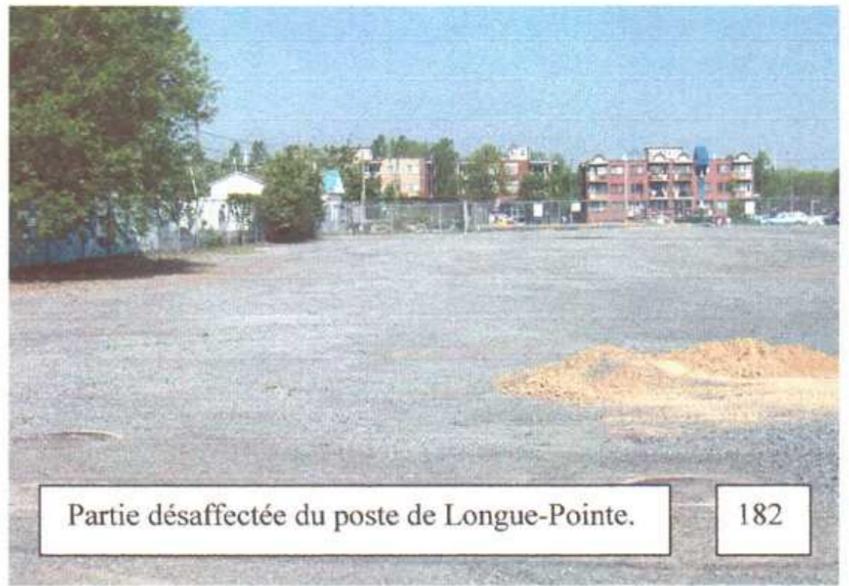


350 mètres à faire avant la rue Sherbrooke

181



À proximité d'un poste d'Hydro-Québec 182

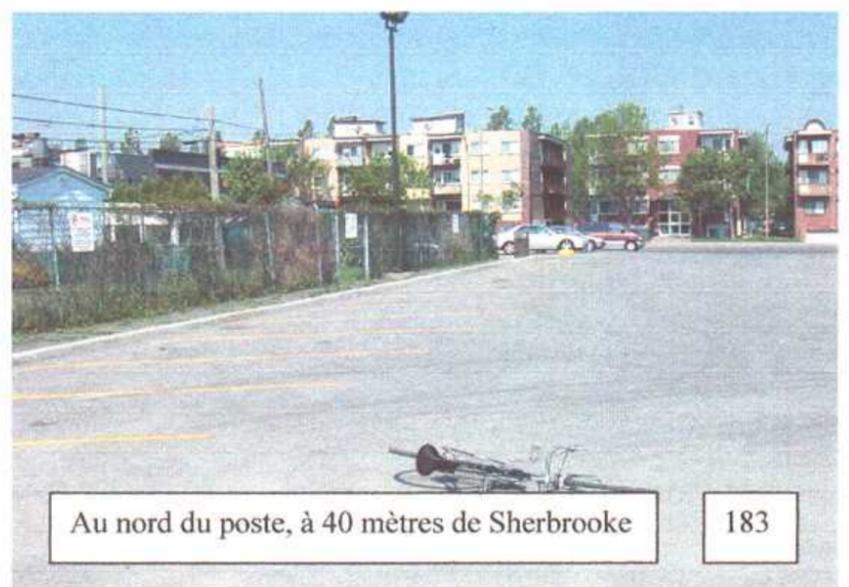


Partie désaffectée du poste de Longue-Pointe. 182

182- Le vélosentier passerait des terrains de l'hôpital Lafontaine à ceux du poste de transformation d'Hydro-Québec (poste de Longue-Pointe). Il longerait le côté ouest de celui-ci étant donné que de vieux groupes de transformateurs furent démantelés il y a une quinzaine d'années; cela libéra une bande de terrain d'une trentaine de mètres de largeur sur tout le côté ouest du poste.

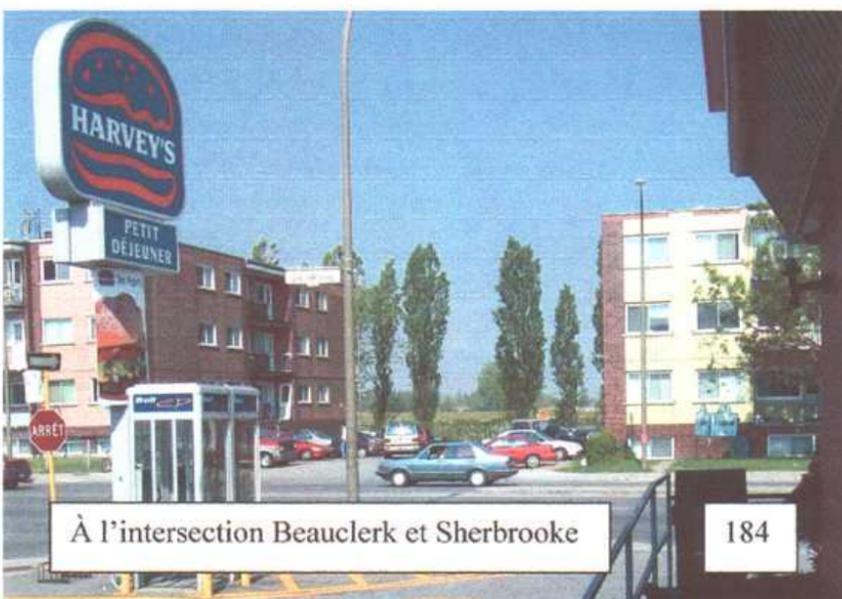


Le poste Longue-Pointe, en regardant vers le sud 182



Au nord du poste, à 40 mètres de Sherbrooke 183

183- À l'extrémité nord du poste électrique, le vélosentier amorcerait une descente en pente douce pour accéder à un tunnel de tranchée, ce tunnel serait plus profond à son extrémité sud à cause d'une surélévation du terrain à cet endroit par rapport au niveau de la rue; un accès à la piste serait aménagé à l'extrémité sud du tunnel afin d'atteindre la rue Sherbrooke de cet endroit.



À l'intersection Beauclerk et Sherbrooke 184



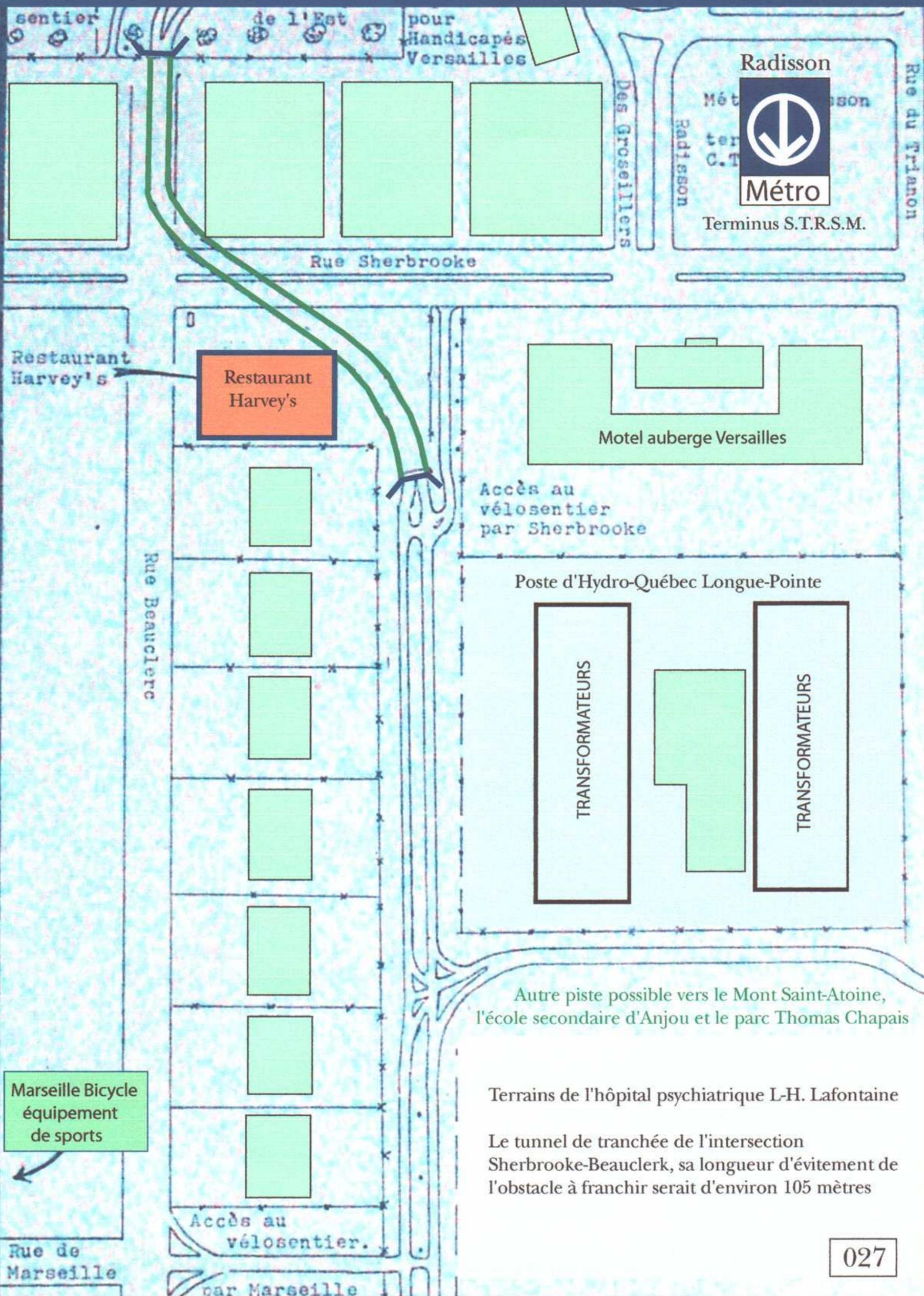
Vers le Cimetière du repos St-François 184

184- Le vélosentier passerait dans l'un des plus longs tunnels de tranchée du projet et qui sera par le fait même l'un des plus coûteux; celui-ci commencerait sa course sous le stationnement du restaurant Harvey's, la poursuivrait sous l'emprise de la rue Sherbrooke et de l'intersection de la rue Beauclerk afin de la terminer dans le repos Saint-François (cimetière de l'est). Ce tunnel aurait plus d'une centaine de mètres de longueur et décrirait une courbe en forme de "S".

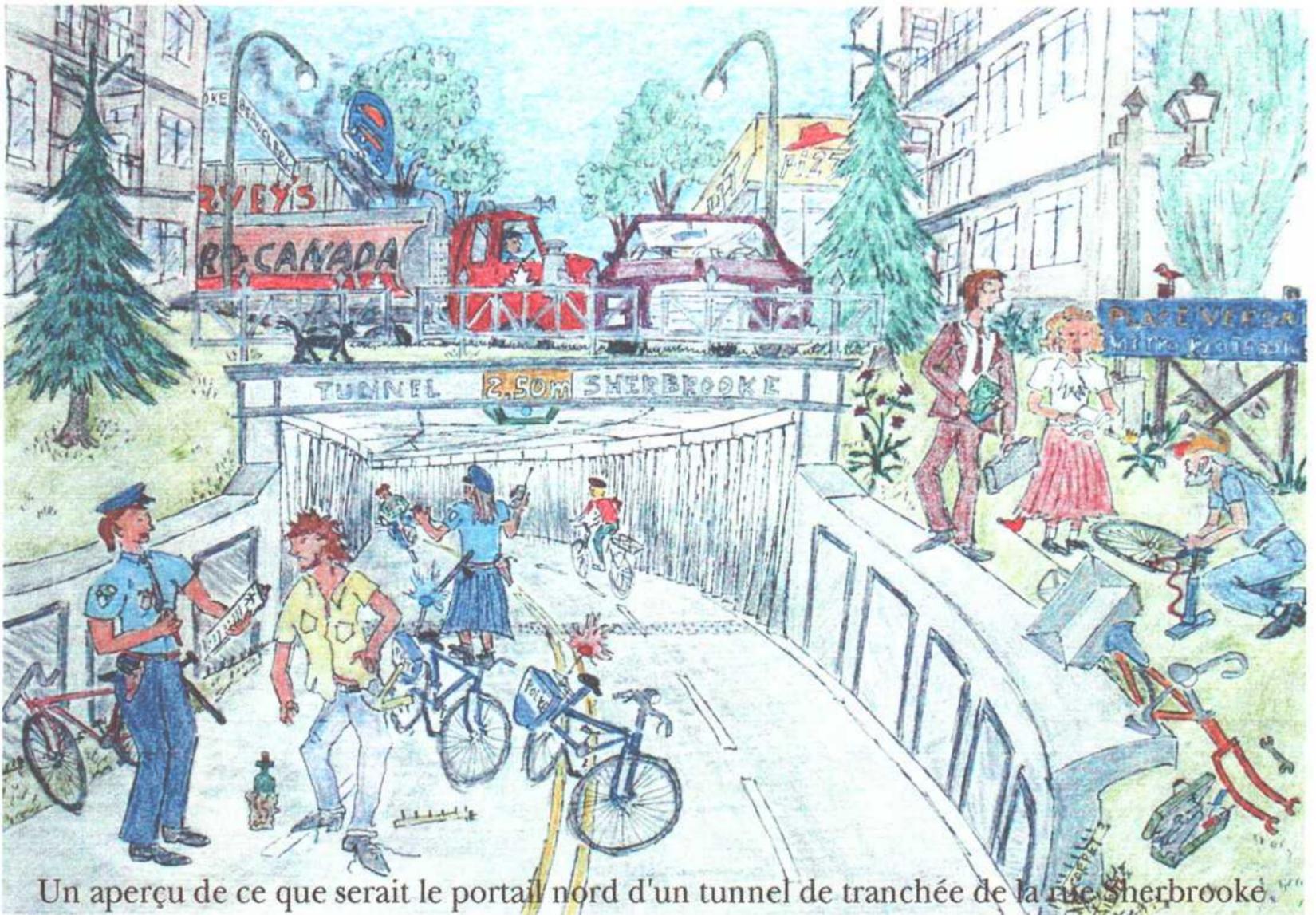
185- Le vélosentier décrirait une courbe en forme de "S" vers l'est et le nord afin d'atteindre et longer le côté est des terrains du repos Saint-François; il y aurait accès par le côté nord à la rue Sherbrooke.

186- Dans le triangle décrit par le coin sud-est du cimetière, et la courbe que ferait le vélosentier sortant du tunnel, pourrait être aménagé un relais avec des tables de pique-nique ainsi qu'un bloc sanitaire avec abreuvoirs. Notez bien que tout le côté est du cimetière ne comporte pas de sépultures.

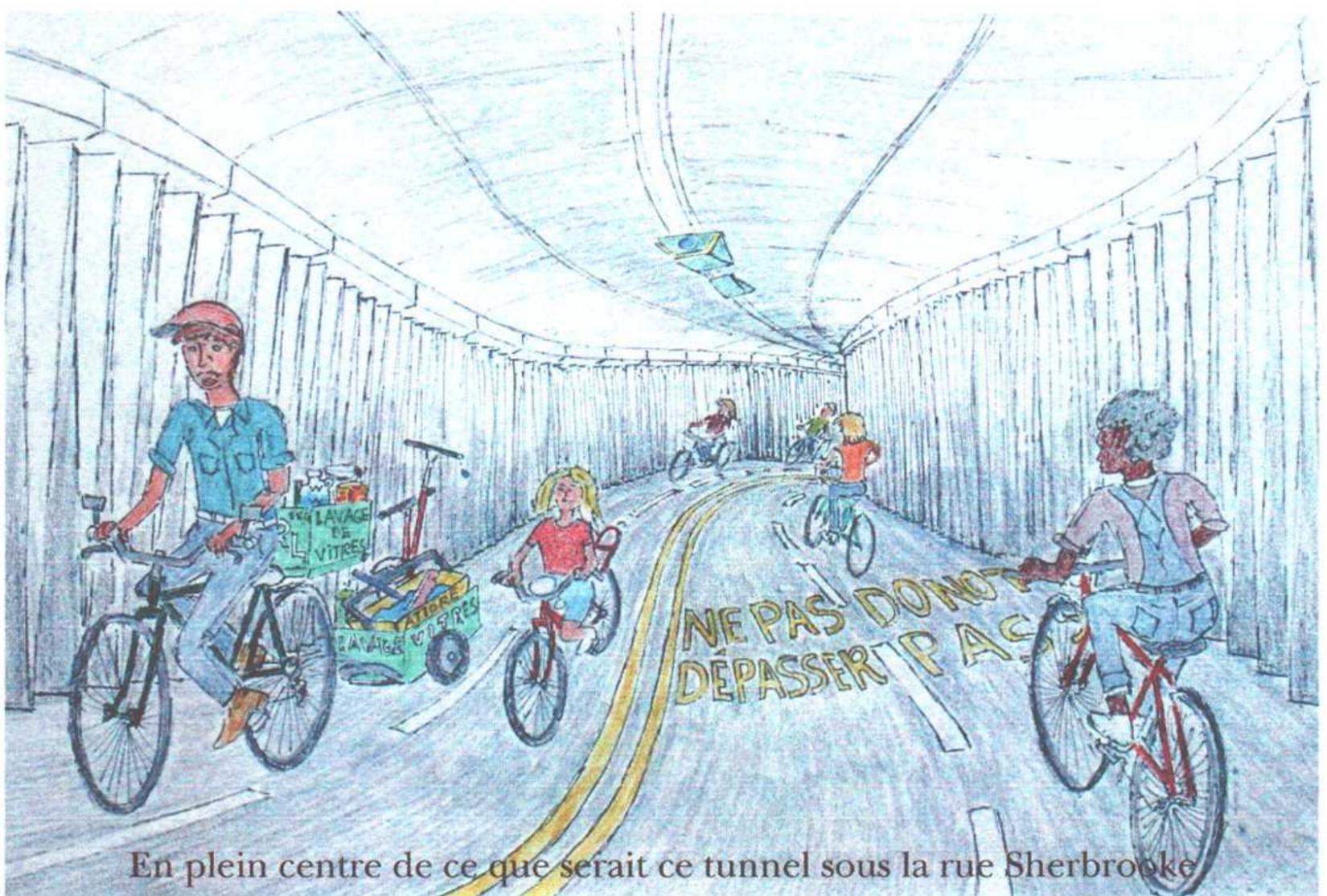
# Le Vélosentier Nord-Sud



# Le Vélosentier Nord-Sud

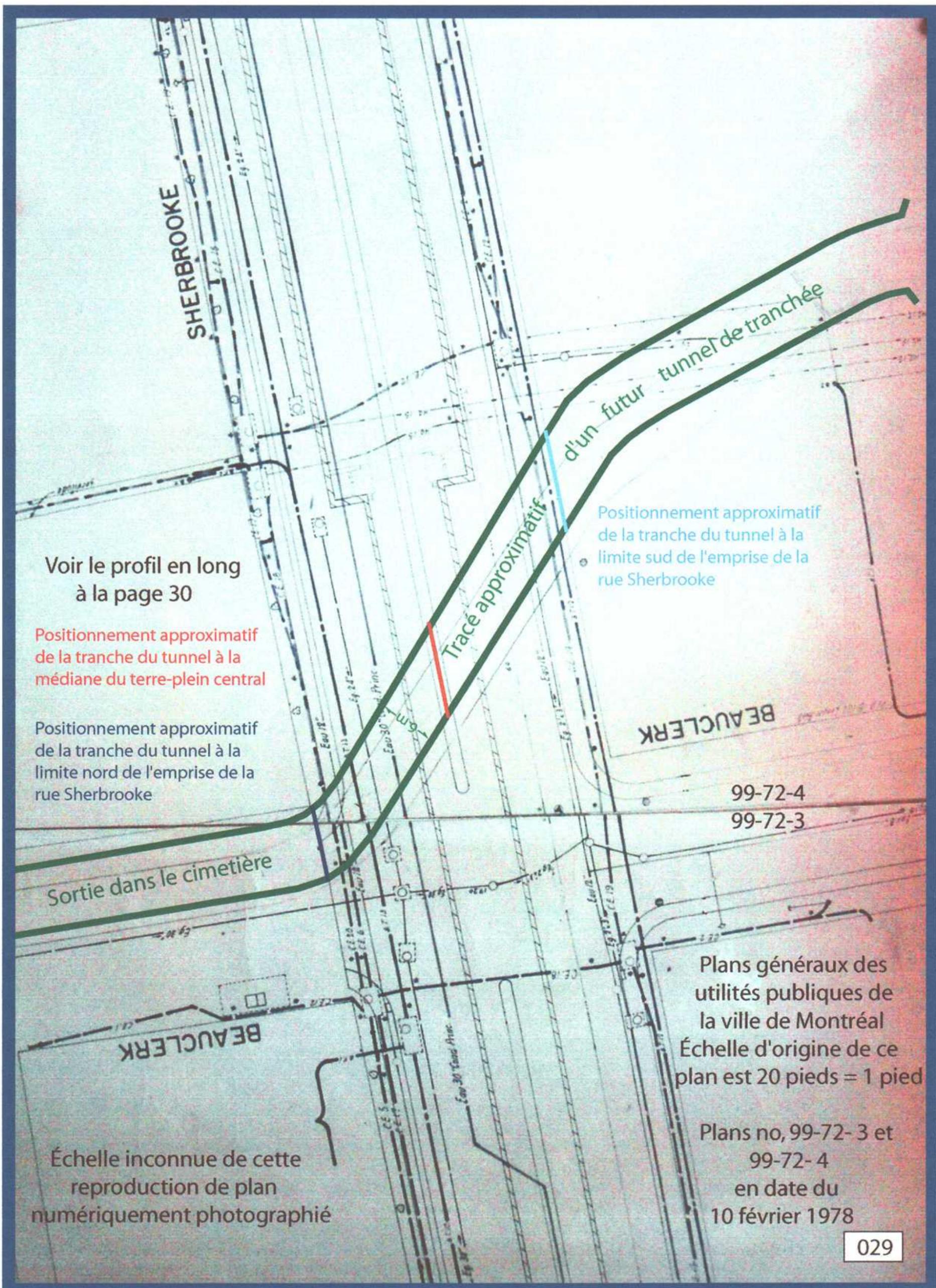


Un aperçu de ce que serait le portail nord d'un tunnel de tranchée de la rue Sherbrooke.



En plein centre de ce que serait ce tunnel sous la rue Sherbrooke

# Le Vélosentier Nord-Sud



Voir le profil en long  
à la page 30

Positionnement approximatif  
de la tranche du tunnel à la  
médiane du terre-plein central

Positionnement approximatif  
de la tranche du tunnel à la  
limite nord de l'emprise de la  
rue Sherbrooke

Positionnement approximatif  
de la tranche du tunnel à la  
limite sud de l'emprise de la  
rue Sherbrooke

Sortie dans le cimetière

Plans généraux des  
utilités publiques de  
la ville de Montréal  
Échelle d'origine de ce  
plan est 20 pieds = 1 pied

Plans no, 99-72- 3 et  
99-72- 4  
en date du  
10 février 1978

Échelle inconnue de cette  
reproduction de plan  
numériquement photographié

# Le Vélosentier Nord-Sud



## Profil en long des utilités publiques sous l'intersection des rues Sherbrooke et Beauclerk

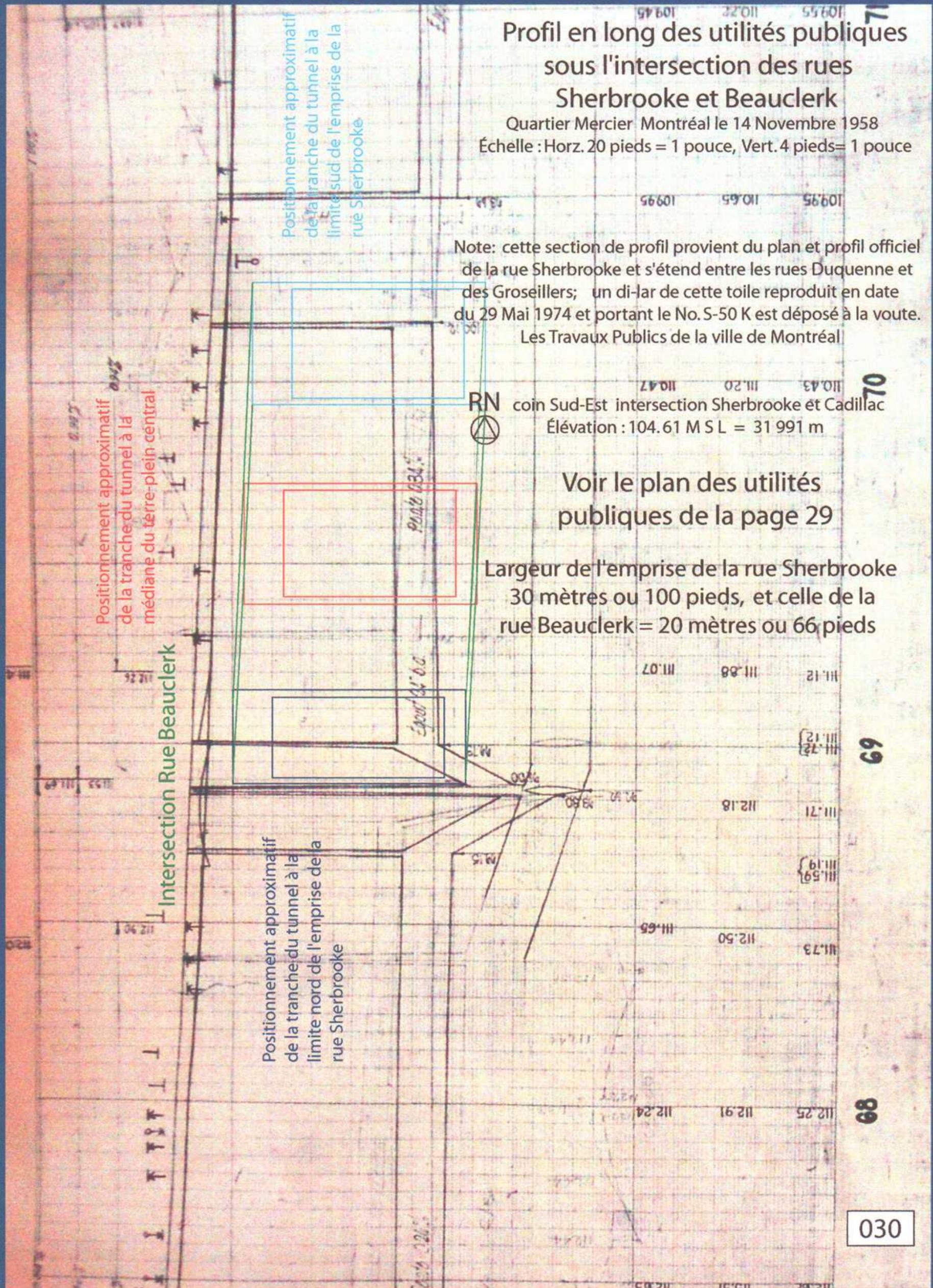
Quartier Mercier Montréal le 14 Novembre 1958  
Échelle : Horz. 20 pieds = 1 pouce, Vert. 4 pieds = 1 pouce

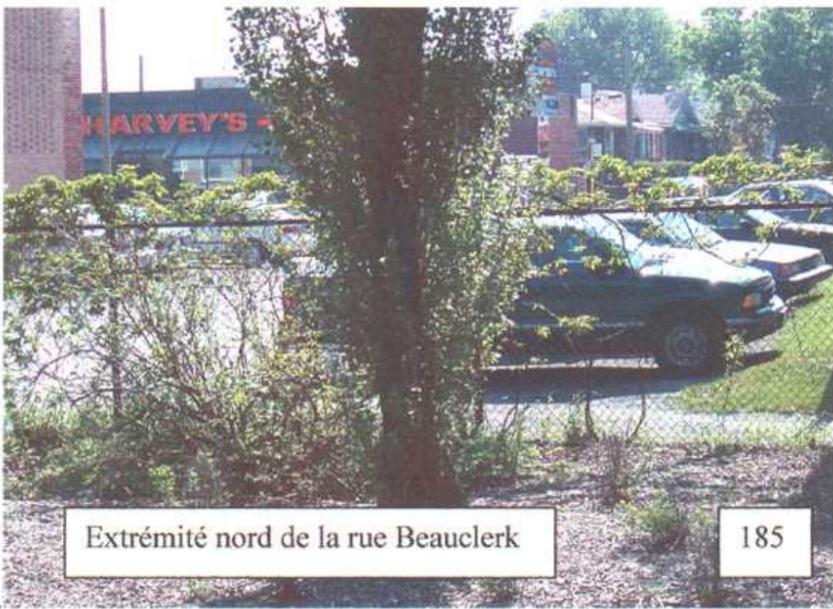
Note: cette section de profil provient du plan et profil officiel de la rue Sherbrooke et s'étend entre les rues Duquenne et des Groseillers; un di-lar de cette toile reproduit en date du 29 Mai 1974 et portant le No. S-50 K est déposé à la voute. Les Travaux Publics de la ville de Montréal

RN coin Sud-Est intersection Sherbrooke et Cadillac  
Élévation : 104.61 M S L = 31 991 m

Voir le plan des utilités  
publiques de la page 29

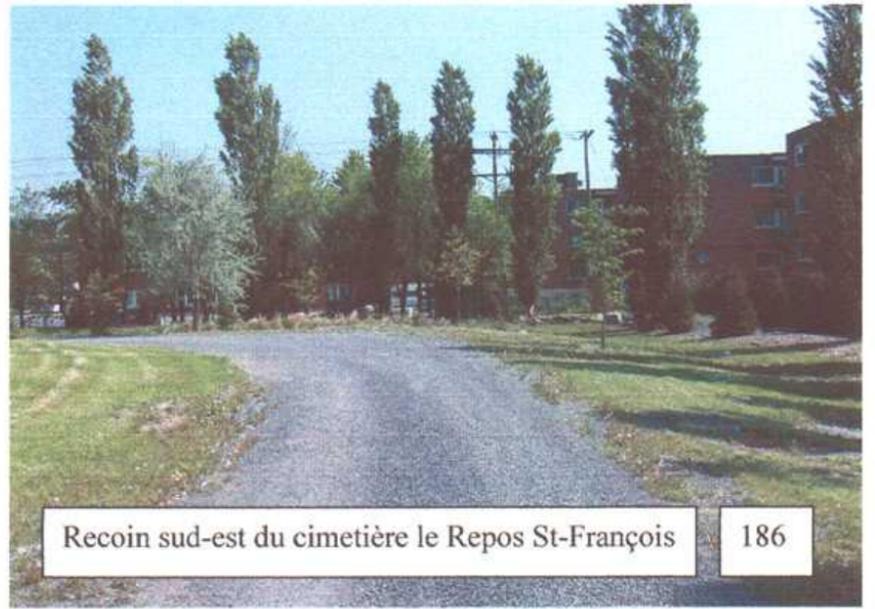
Largeur de l'emprise de la rue Sherbrooke  
30 mètres ou 100 pieds, et celle de la  
rue Beauclerk = 20 mètres ou 66 pieds





Extrémité nord de la rue Beauclerk

185



Recoin sud-est du cimetière le Repos St-François

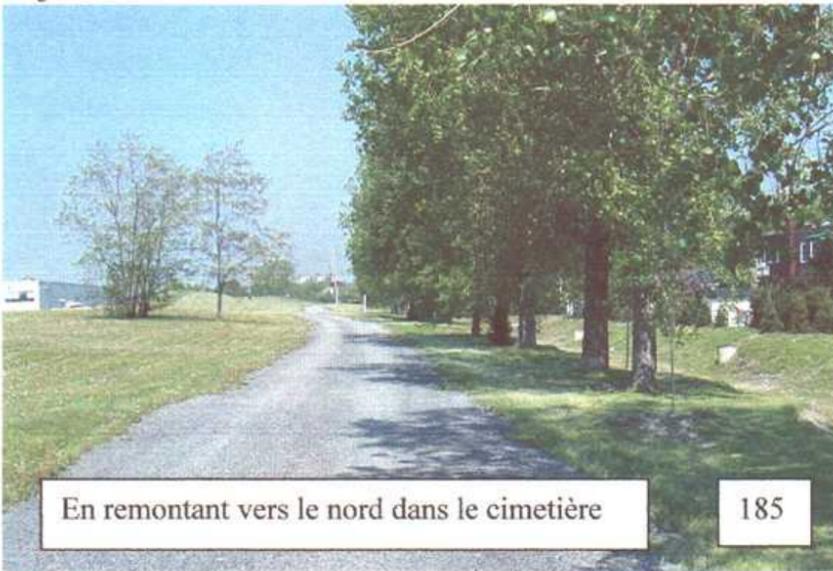
186

187- À environ 250 mètres plus au nord il y aurait accès avec la rue Davis.

188- Le vélosentier continuerait de longer le côté est des terrains du cimetière sur une distance d'au moins trois cents mètres; l'emprise pourrait facilement avoir une cinquantaine de mètres de largeur à cet endroit qui comporte déjà une butte de quatre à cinq mètres de hauteur et qui est bordée d'arbres.

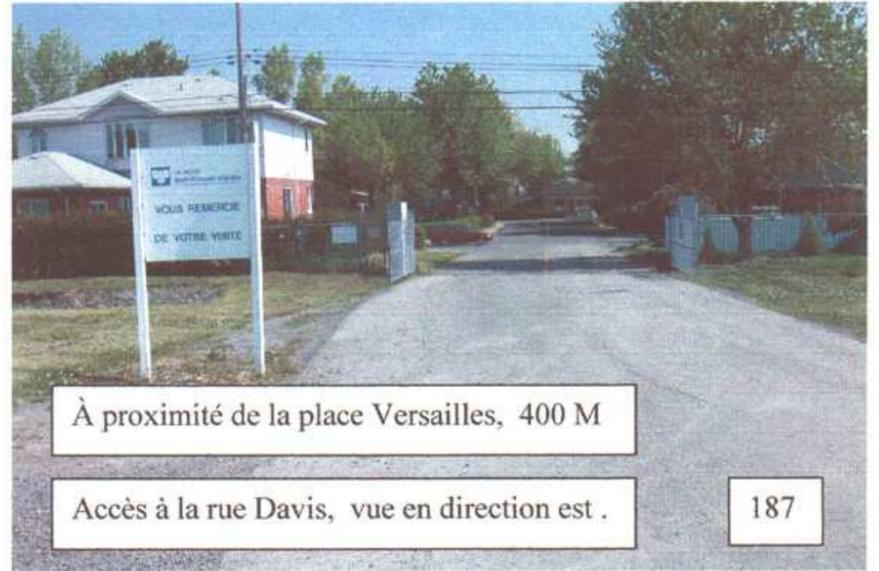
189- Le vélosentier décrirait une courbe à 90 degrés vers l'ouest et une autre de 90 degrés vers le nord pour se décaler de cent mètres vers l'ouest, cela par rapport à l'axe suivi précédemment; on pourrait agrémenter ce recoin de tables de pique-nique.

190- Après cette aire de repos, le vélosentier continuerait sa course vers le nord, longeant toujours le côté est du cimetière sur une distance de plus d'un kilomètre; il s'agit en même temps de la limite de l'arrondissement Anjou.



En remontant vers le nord dans le cimetière

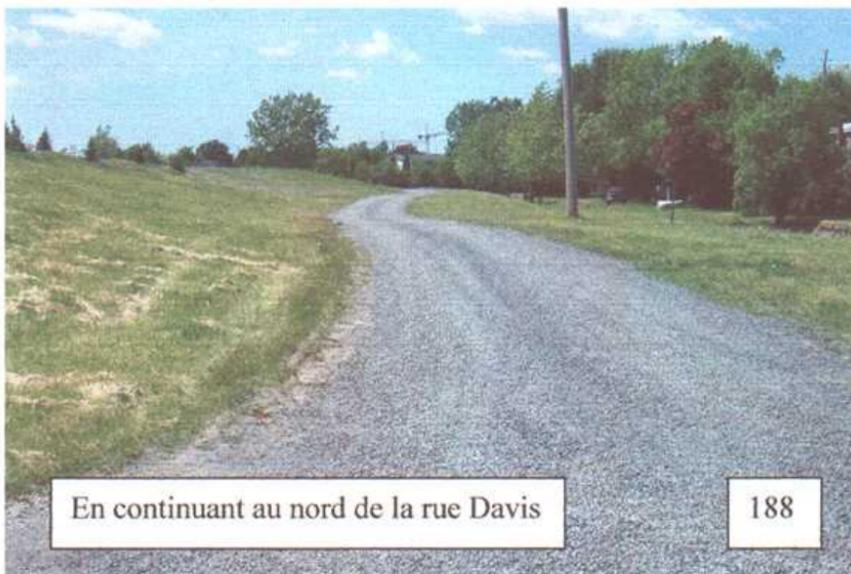
185



À proximité de la place Versailles, 400 M

Accès à la rue Davis, vue en direction est .

187



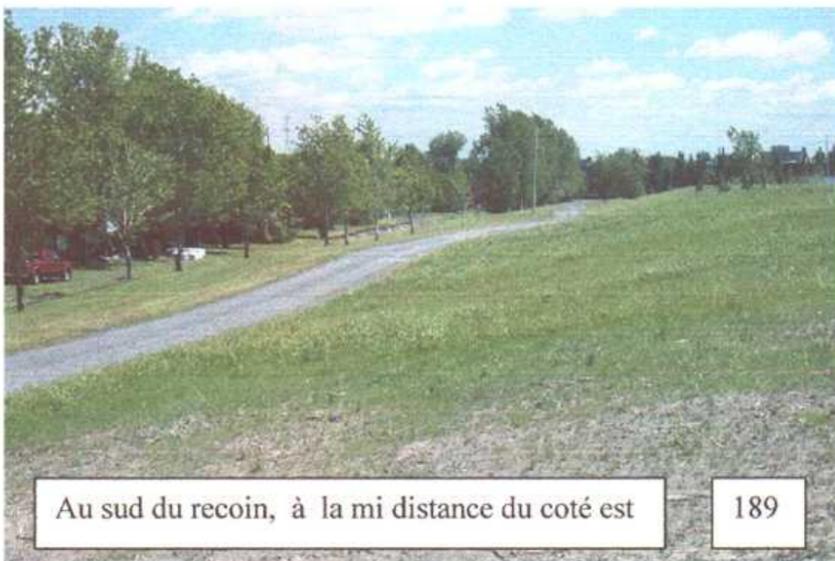
En continuant au nord de la rue Davis

188



Vers le nord, à cent mètres du recoin

188



Au sud du recoin, à la mi distance du coté est

189



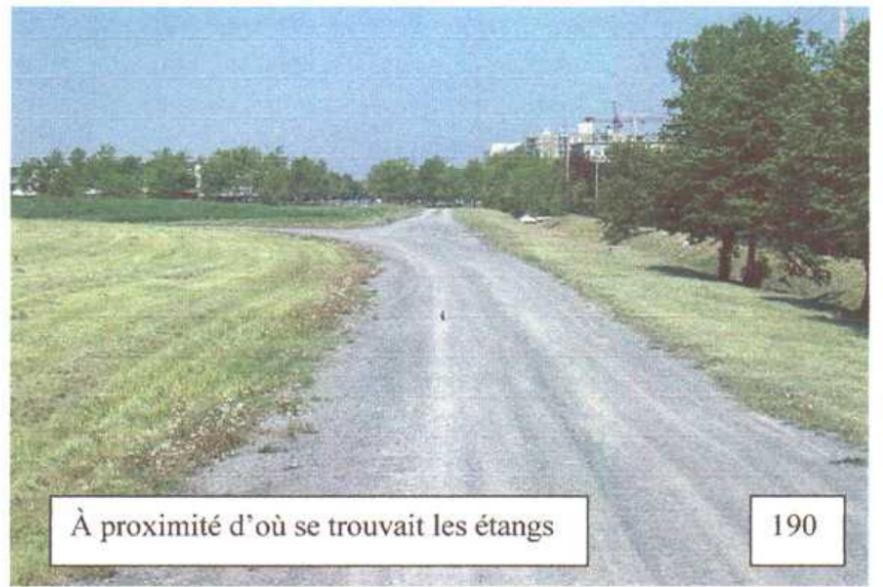
Recoin à mi distance sur le coté est du cimetière

190



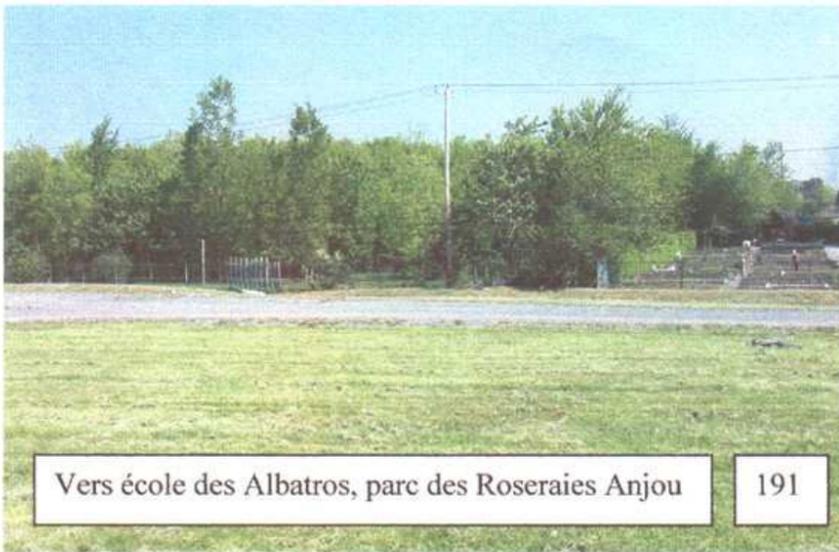
Un kilomètre à faire avant la rue Beaubien

190



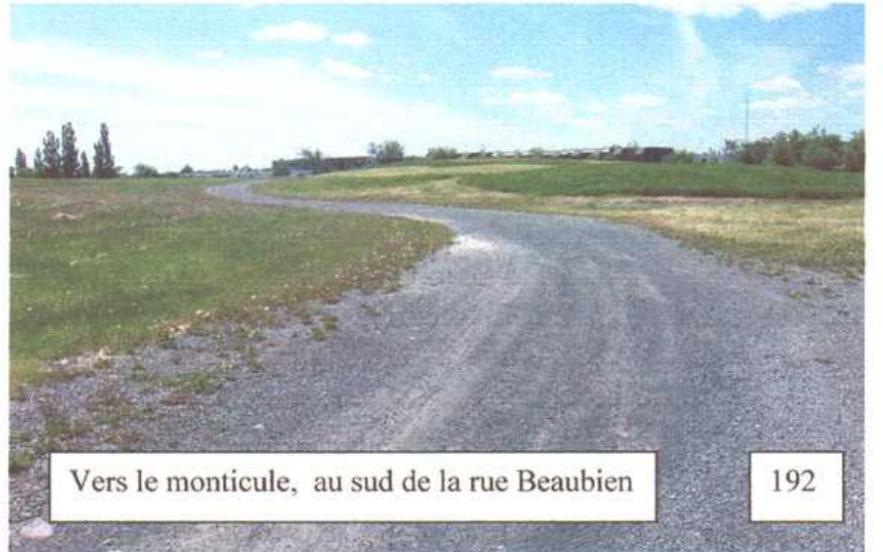
À proximité d'où se trouvait les étangs

190



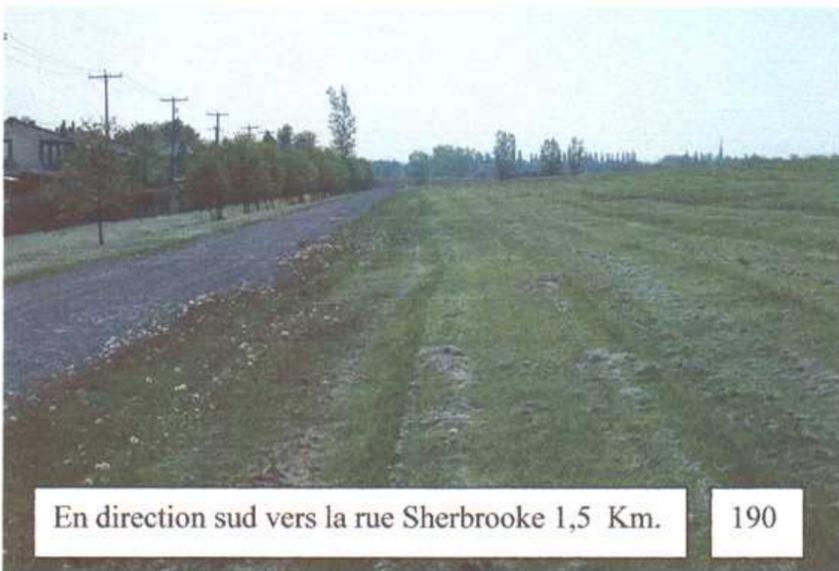
Vers école des Albatros, parc des Roseraies Anjou

191



Vers le monticule, au sud de la rue Beaubien

192



En direction sud vers la rue Sherbrooke 1,5 Km.

190



Du haut du monticule, à gauche Place-Versailles, et au centre

L'hôpital L-H Lafontaine puis les Montérégiennes

193

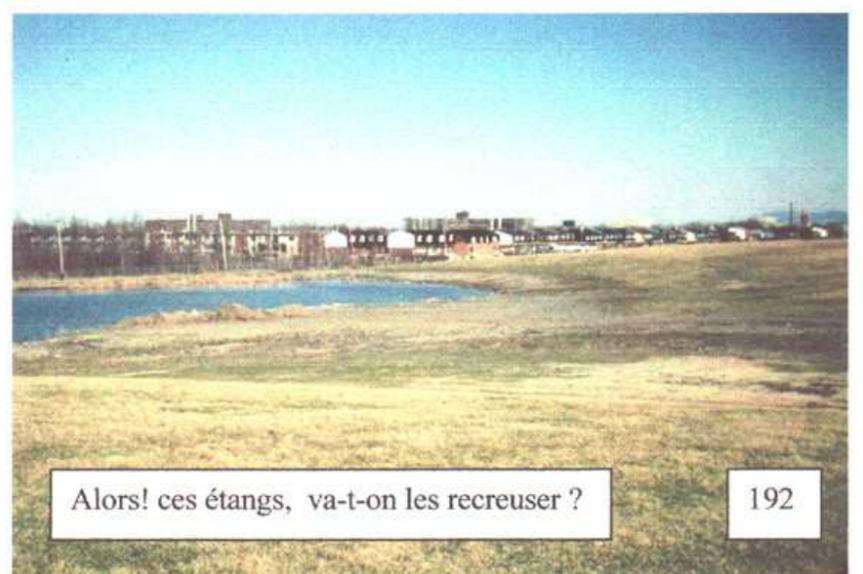
191- Il y aurait accès au parc boisé des roseraies ainsi qu'à l'école des Albatros de ville d'Anjou; ce parc comporte une piscine avec installations sanitaires toilettes, douches et abreuvoirs.

192- Le vélosentier tournerait vers l'ouest en suivant un chemin de terre qui contournait autrefois deux étangs, ces étangs furent remplis dans les années 1990, ( voir la photo de 1981 ). En acquérant cette partie de terrain on pourrait toujours recreuser et reconstituer ces deux petits plans d'eau où poussaient autrefois quenouilles et roseaux, ce qui attirait des canards,



Les étangs du cimetière de l'Est en avril 1981

192



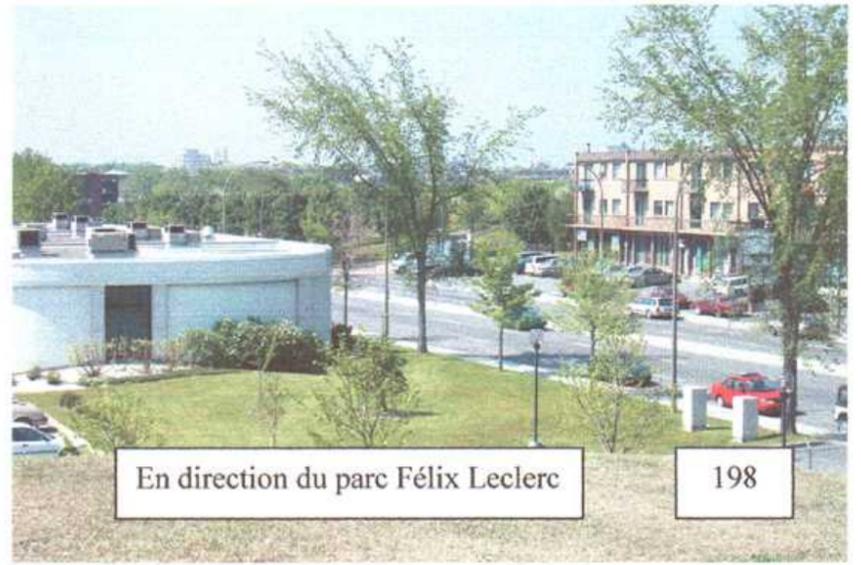
Alors! ces étangs, va-t-on les recreuser ?

192



En arrière du Mausolée St-François

194



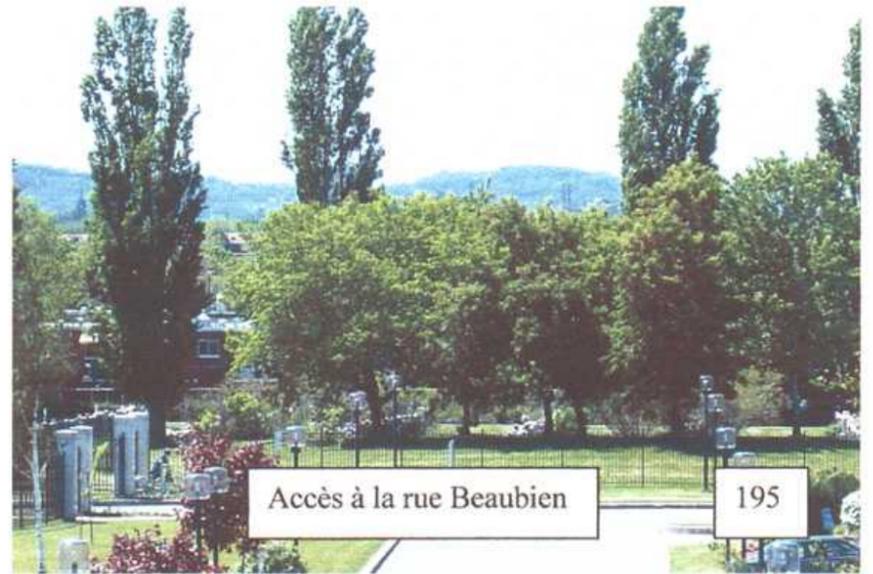
En direction du parc Félix Leclerc

198



En arrière du stationnement du Mausolée

194



Accès à la rue Beaubien

195

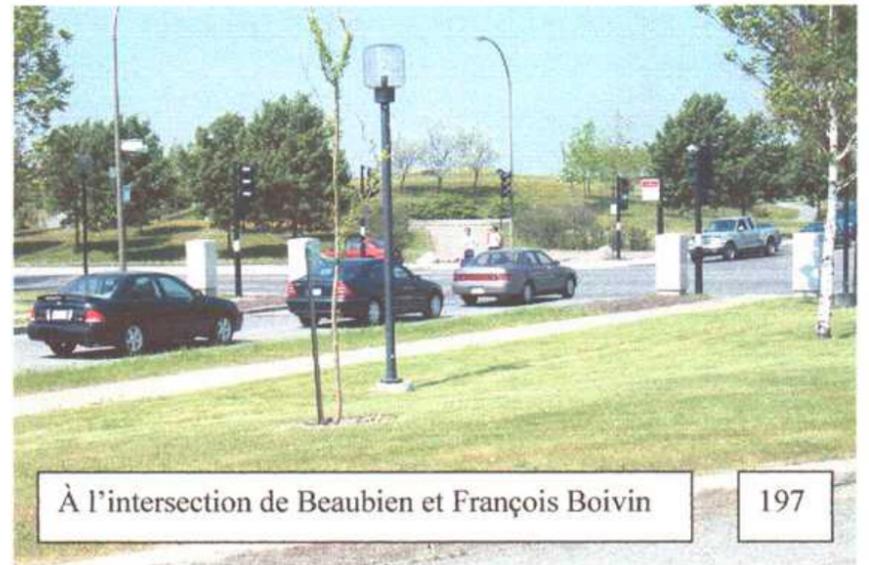
193- Tout juste à côté de cet endroit se trouve un monticule d'une dizaine de mètres d'élévation par rapport au terrain environnant; on pourrait y aménager un observatoire depuis lequel on y discernerait un panorama à deux points de vue, le premier vers le mont Royal ainsi que centre-ville et l'autre vers les Montérégiennes.

194- Le vélosentier continuerait sa course vers l'ouest sur une distance d'environ cent mètres, Il se trouverait à longer le côté sud du terrain de stationnement du mausolée le Repos Saint-François; on devra rétrécir ce stationnement d'une largeur d'environ cinq mètres ce qui enlèverait l'équivalent d'une rangée de voitures sur toute sa longueur étant donné qu'on ne pourra faire cela par le côté sud du projet compte tenu de la proximité de sépultures.



La bande de terrain à l'ouest du Mausolée

196



À l'intersection de Beaubien et François Boivin

197

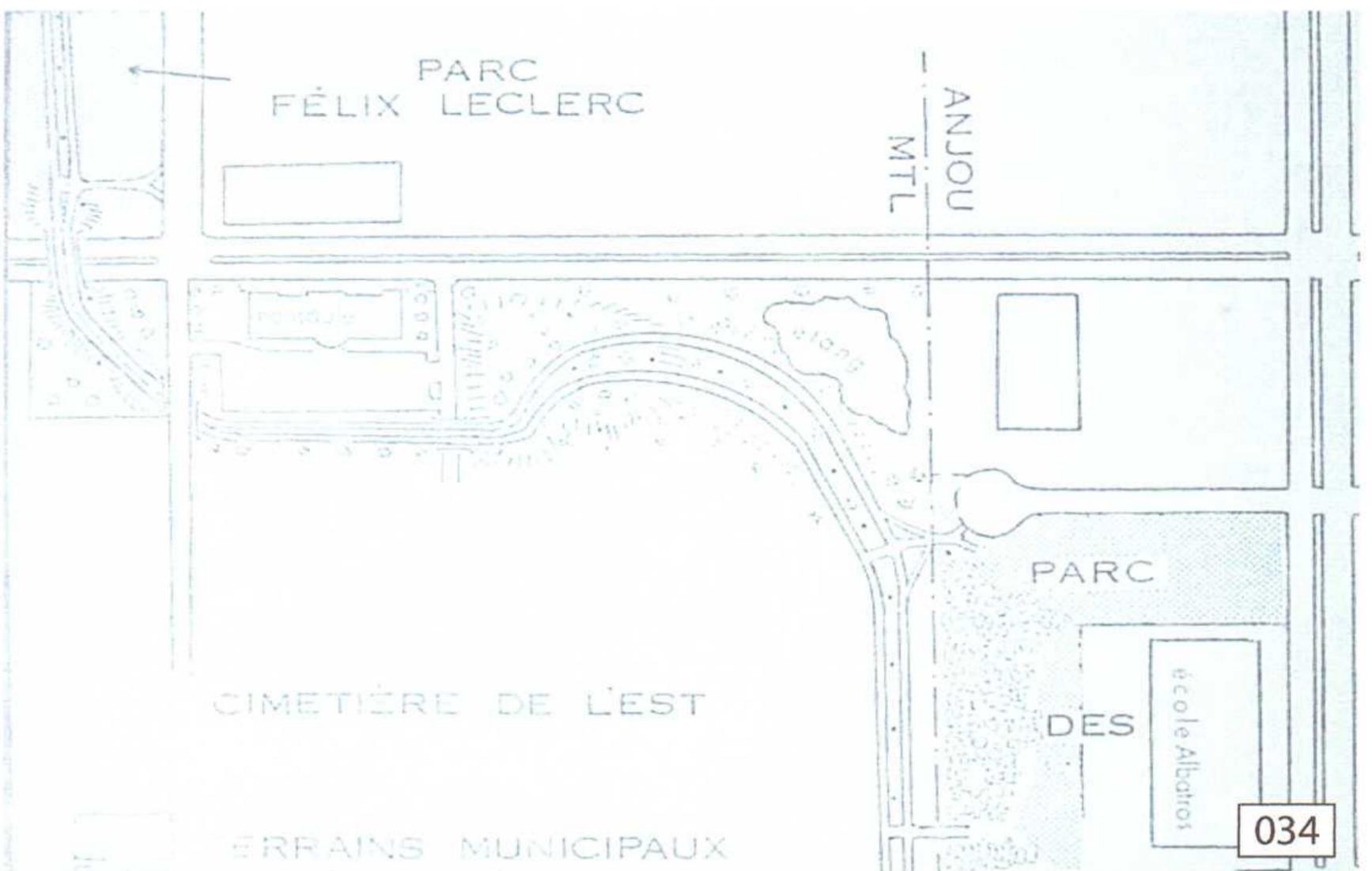
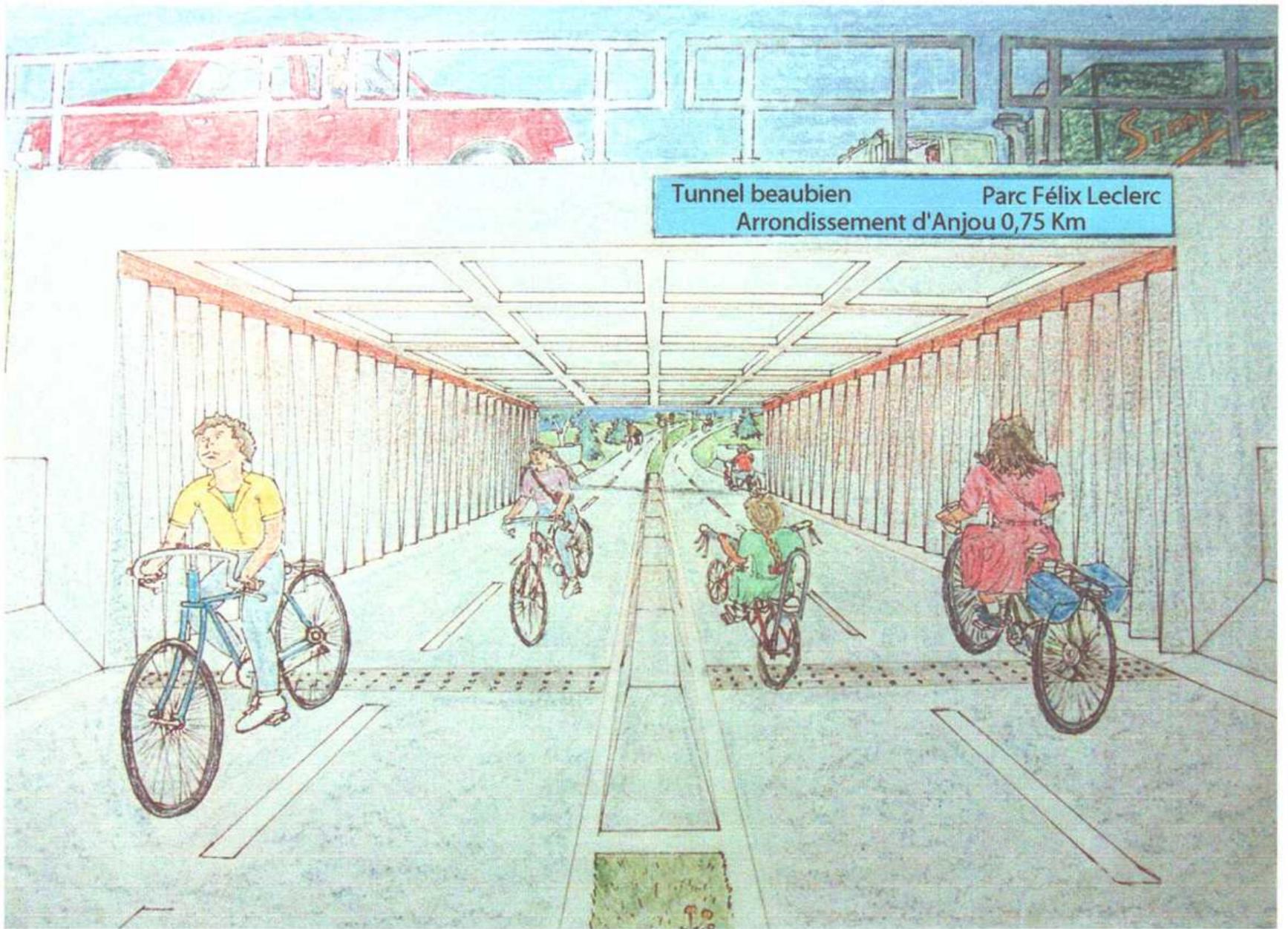
195- Le vélosentier décrirait une courbe de 90 degrés vers le nord en traversant le chemin donnant accès au cimetière par l'intersection des rues Beaubien et François Boivin.

196- Le vélosentier amorcerait sa descente dans un tunnel de tranchée sur un bout de terrain aménagé en espace vert et qui est situé juste à l'ouest du chemin d'accès du cimetière.

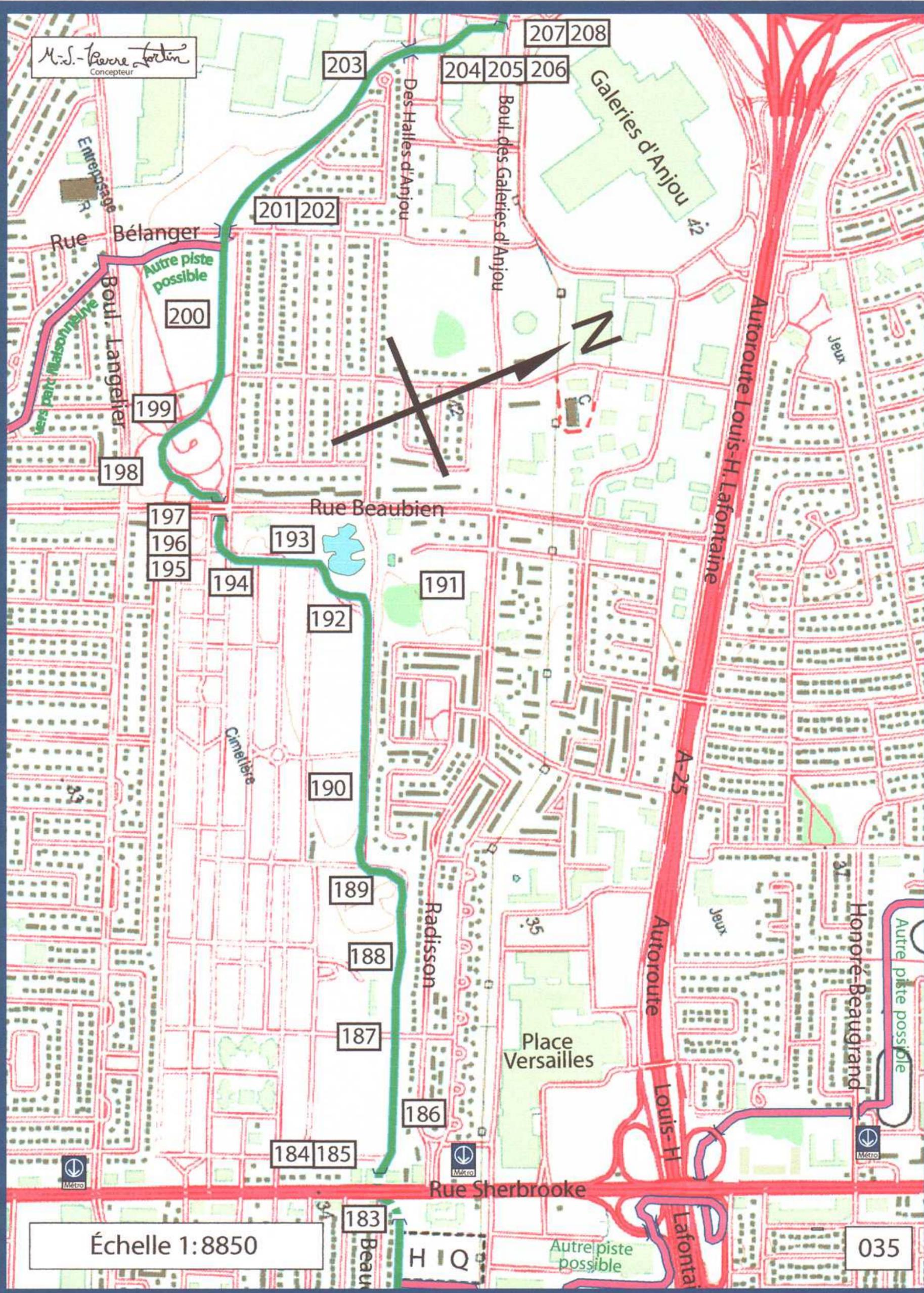
197- Le vélosentier croiserait la rue Beaubien à l'aide d'un tunnel de tranchée de six mètres de largeur; il y aurait accès pour les usagers de chaque côté de la rue.

198- Le vélosentier accéderait au parc municipal Félix Leclerc en gravissant une pente quelque peu accentuée; il sillonnerait vers l'ouest entre quelques monticules qui furent aménagés et boisés il y sept ou huit ans.

# Le Vélosentier Nord-Sud

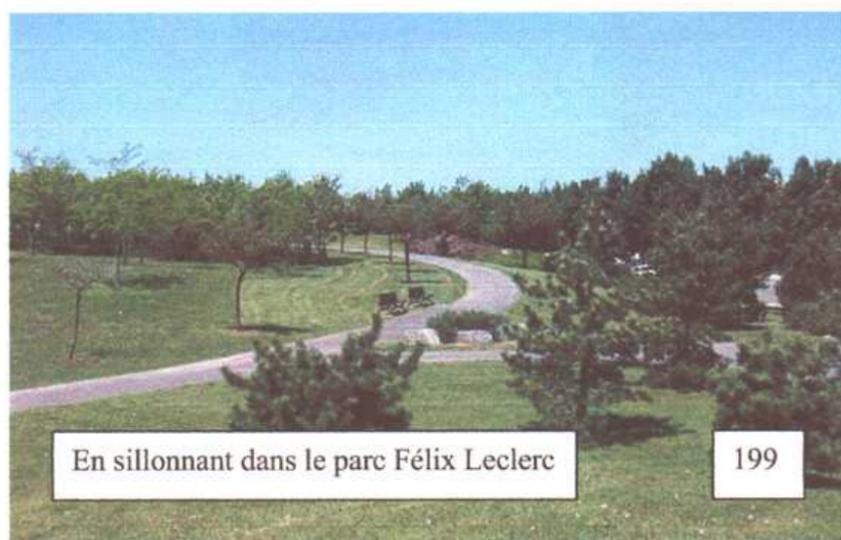


# Le Vélosentier Nord-Sud





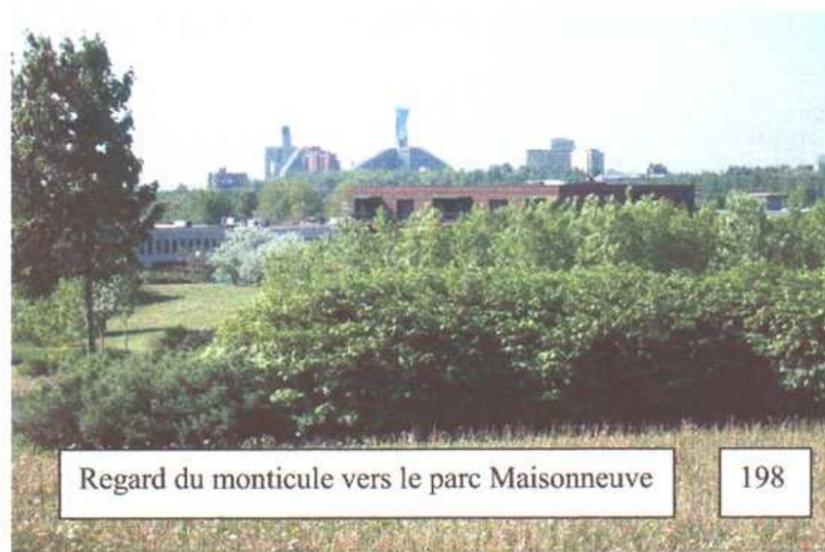
Regard au sud de Beaubien, vers le cimetière 198



En sillonnant dans le parc Félix Leclerc 199



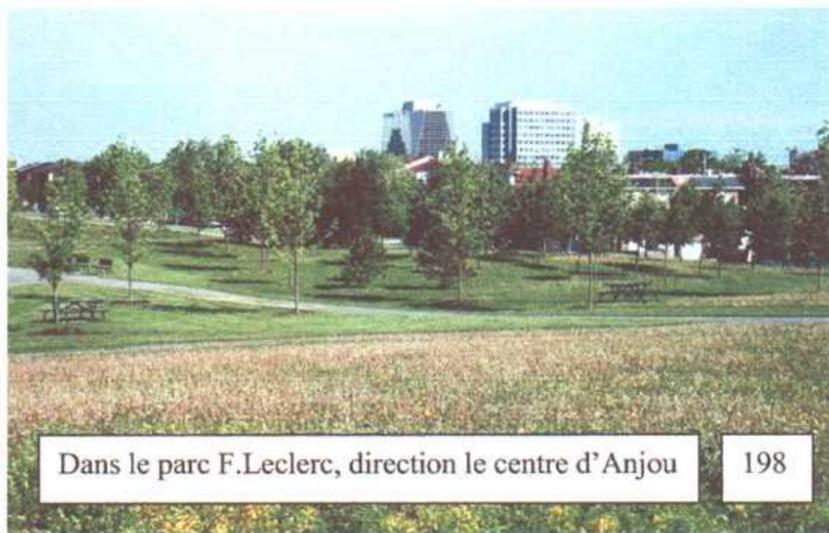
Vue du centre-ville sur le monticule du parc 198



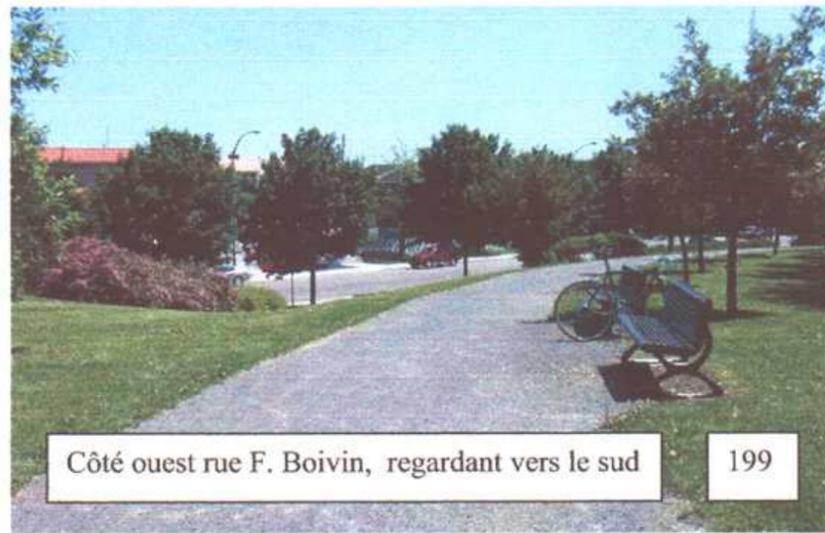
Regard du monticule vers le parc Maisonneuve 198

199- Le vélosentier décrirait une grande courbe vers l'est ainsi qu'une seconde vers le nord, (c'est un tracé de sentier qui est déjà existant); il passerait à proximité du chalet du parc qui comporte des toilettes et un point d'eau.

200- le vélosentier longerait, mais à une quinzaine de mètres de distance, la rue François Boivin dans un sentier qui est déjà aménagé; il ferait cela sur le reste de la longueur du parc. Il y a déjà au moins trois accès au parc qui sont aménagés; ce parc fait environ 0,65 kilomètre de longueur.

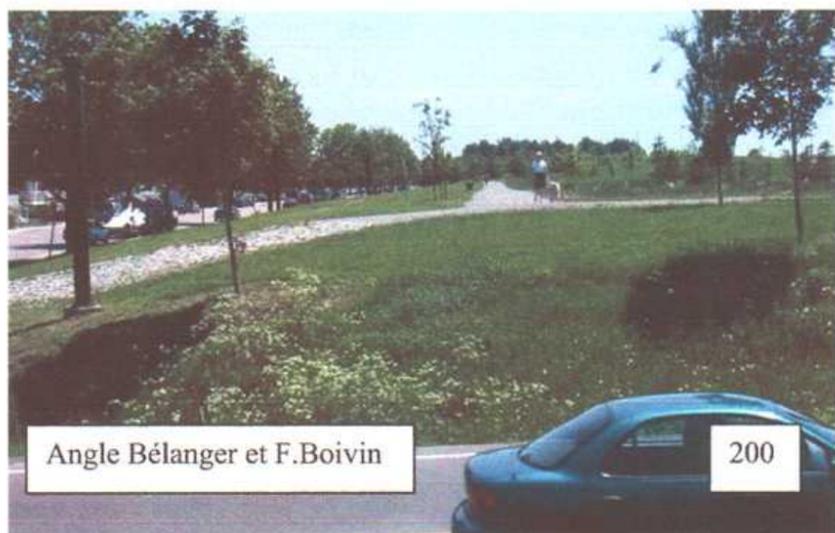


Dans le parc F.Leclerc, direction le centre d'Anjou 198



Côté ouest rue F. Boivin, regardant vers le sud 199

201- Le vélosentier croiserait la rue Bélanger à l'aide d'une passerelle de six mètres de largeur il y aurait accès de chaque côté de la rue.



Angle Bélanger et F.Boivin 200

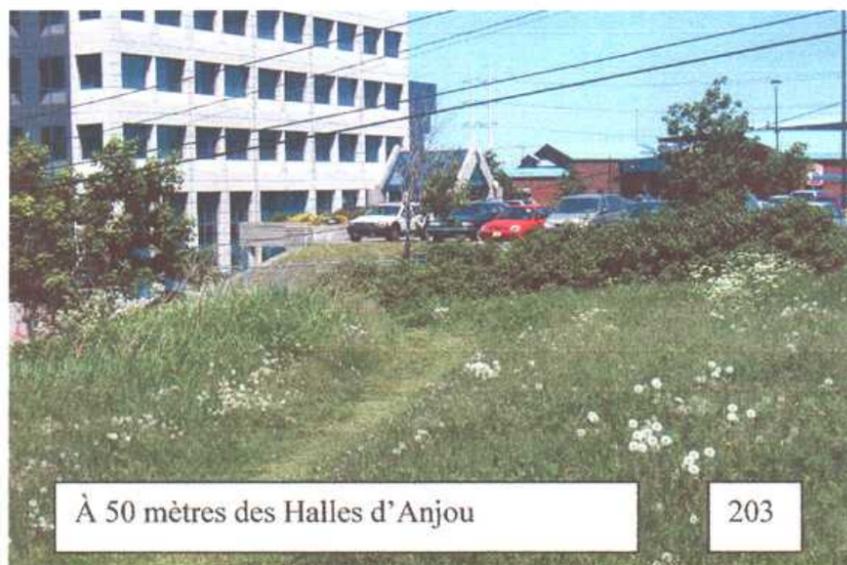
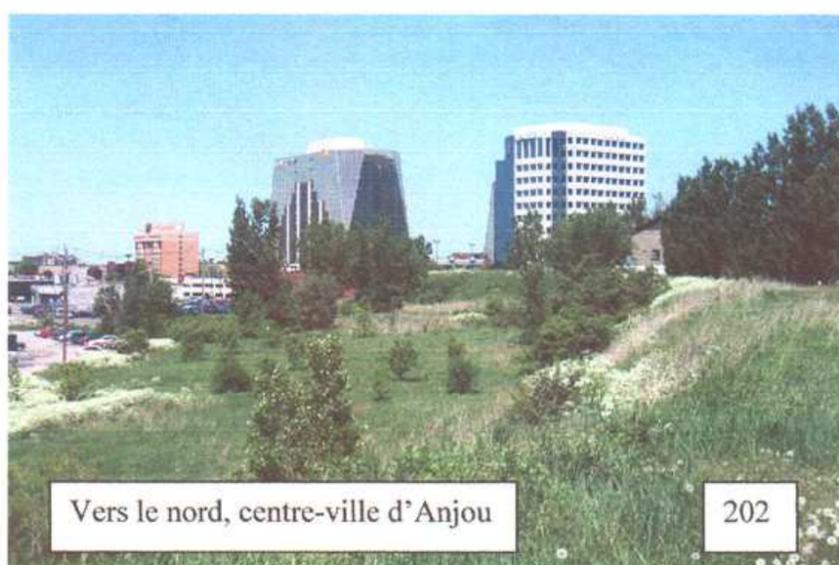
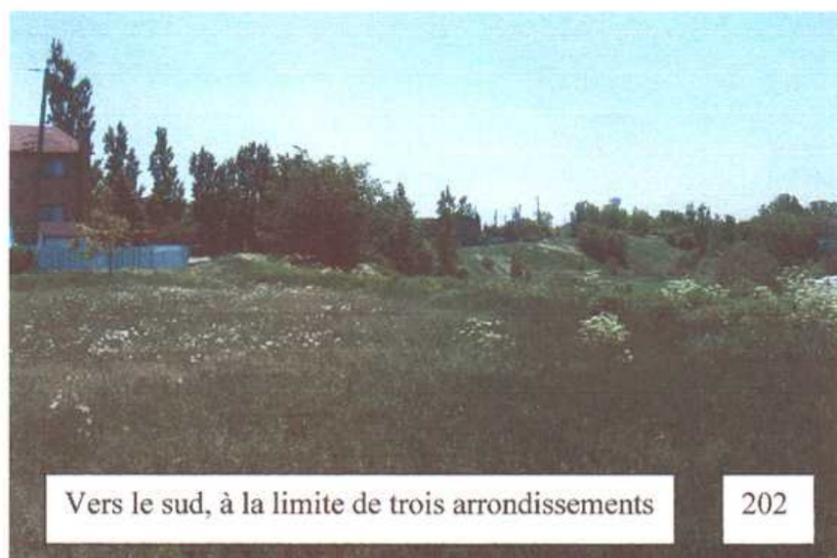


Rue Bélanger, une passerelle avec ça ? 200

202- Le vélosentier décrirait un virage d'environ 30 degrés vers le nord-est; il accéderait à une série de terrains en friche situés au nord de la rue Bélanger, ces terrains sont la propriété de l'ex C.U.M, ils sont à la limite des arrondissements de Saint-Léonard, Anjou et du Nouveau-Rosemont de Montréal. Ces terrains sont de par le fait même limitrophes à un talus naturel.

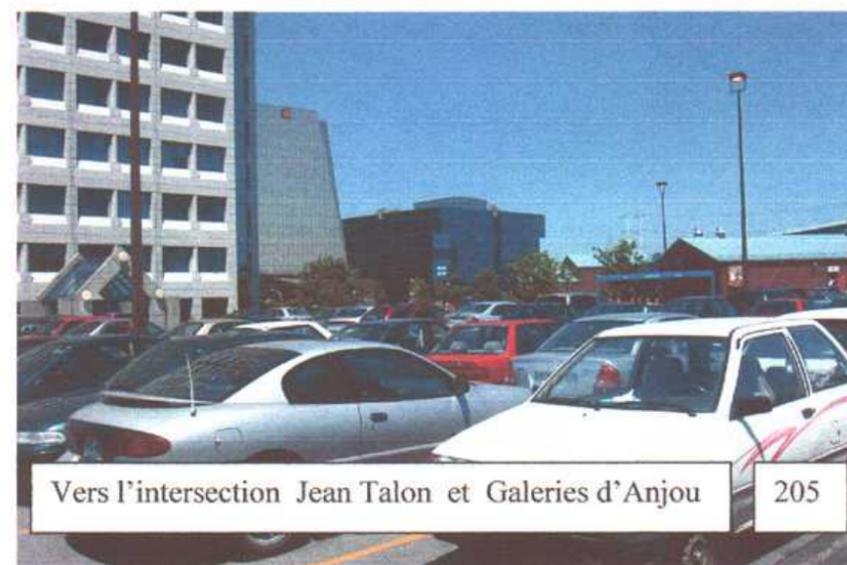
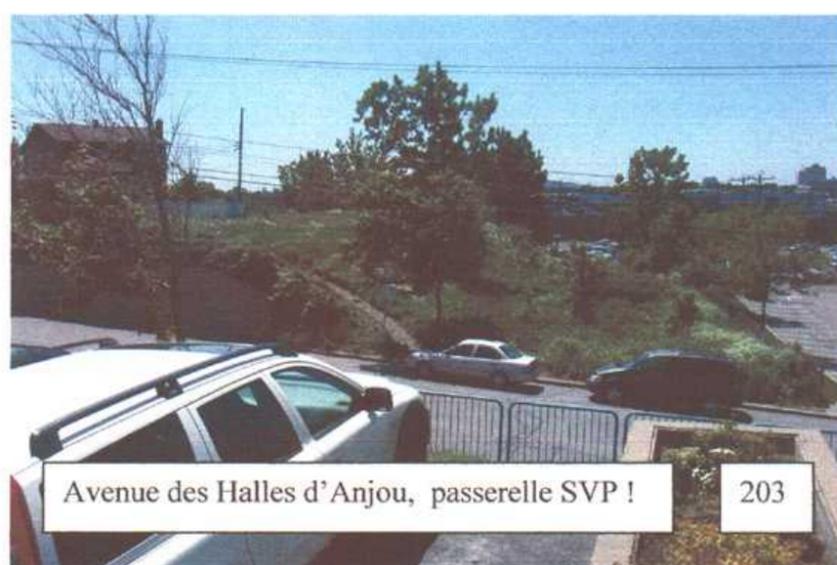
## Secteur de l'arrondissement Anjou

203- À environ 300 mètres plus au nord le vélosentier croiserait l'avenue des Halles d'Anjou à l'aide d'une passerelle de six mètres de largeur; compte tenu de la configuration géographique de ce secteur, il n'y aurait probablement pas d'accès à cet endroit ( la pente des accès serait trop abrupte pour gravir le talus).



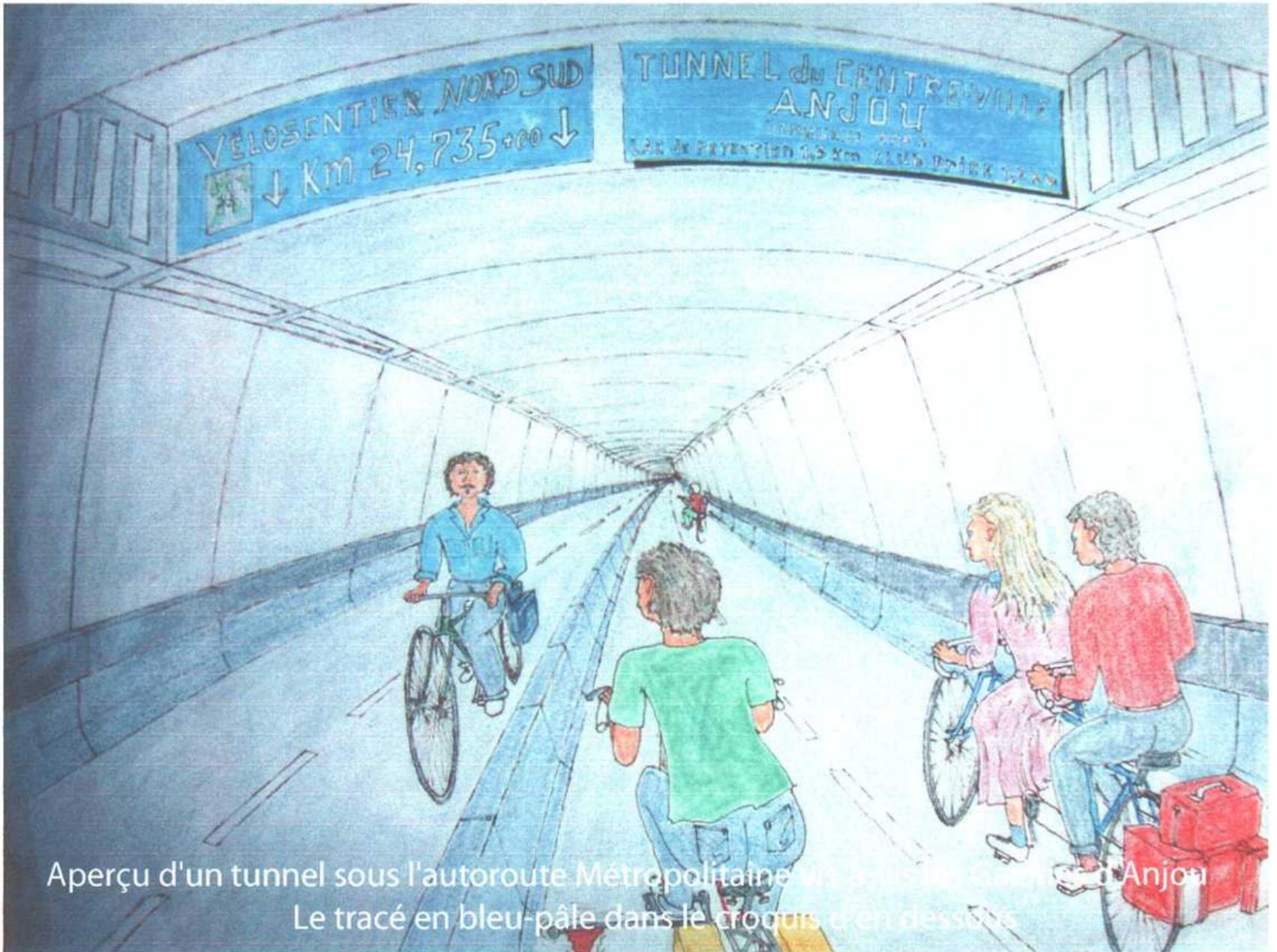
204- À partir de ce secteur, le vélosentier passerait dans ce qu'est devenu le sous centre-ville de l'ex municipalité d'Anjou, ce secteur qui est densément urbanisé comporte des tours à bureaux et du zonage commercial, comme les Halles d'Anjou par exemple; afin d'assurer la non-discontinuité du projet, plusieurs propositions de tracé sont possibles; certaines pouvant être plus onéreuses que d'autres.

205- Le vélosentier passerait par dessus l'extrémité nord d'un stationnement étagé des Halles d'Anjou, cet endroit est situé sur le côté sud de la tour à bureaux de la compagnie Esso.



206- Le vélosentier décrirait une petite courbe en S pour contourner l'extrémité nord des Halles d'Anjou.; en aménageant cela ainsi on pourrait interdire l'accès de la circulation motorisée par la rue Jean Talon, La clientèle des Halles pouvant toujours accéder au stationnement en passant par l'avenue des Halles ou par le boulevard des Galeries d'Anjou. Ceci réduirait la densité de la circulation automobile qui règne à proximité de l'intersection.

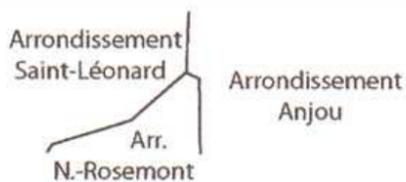
# Le Vélosentier Nord-Sud



Aperçu d'un tunnel sous l'autoroute Métropolitaine via la ligne G-d'Anjou  
Le tracé en bleu-pâle dans le croquis d'en dessous

## Légende

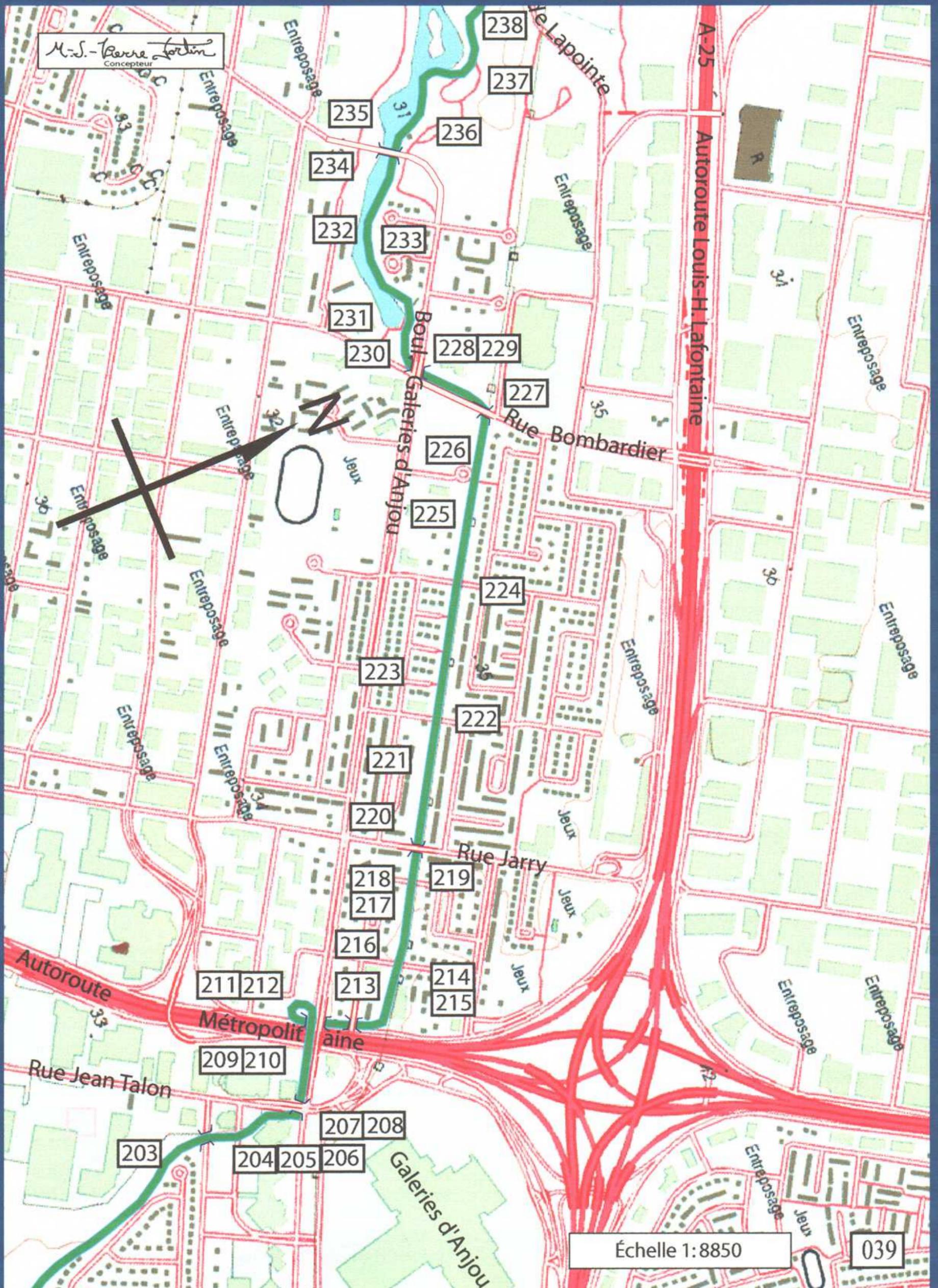
- Tracé initial du vélosentier
- proposition avec un tunnel
- Coté ouest viaduc G.-d'Anjou
- remblai butte
- limites municipales
- terrain à zoner espace vert
- emprise de ligne à haute tension
- bâtisses futures
- bâtisses existantes



Proposition de différents tracés ininterrompus dans le centre-ville de l'arrondissement Anjou; d'autres suggestions sont aussi possibles.



# Le Vélosentier Nord-Sud

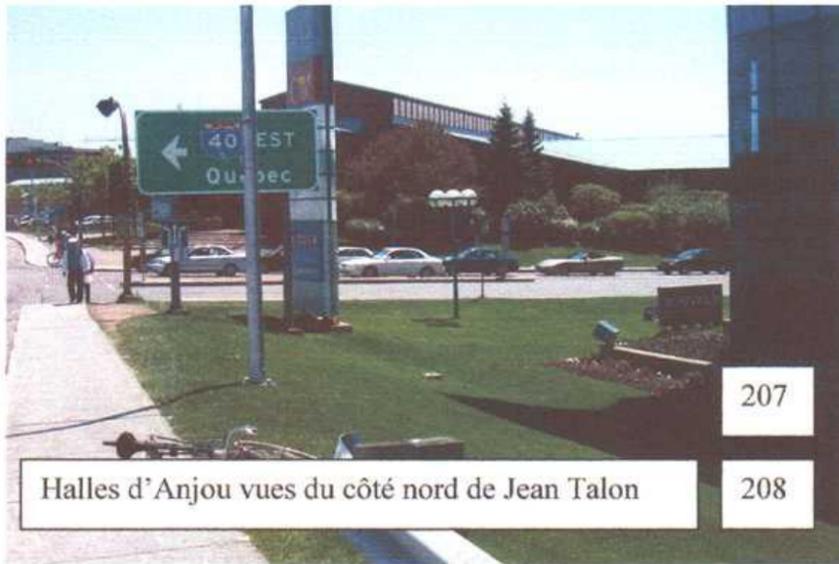


# Le Vélosentier Nord-Sud

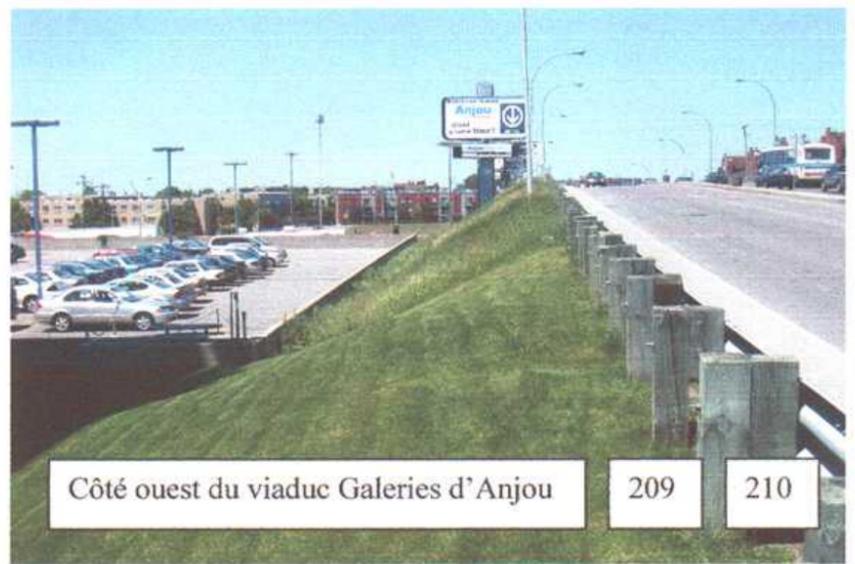


Aperçu d'une passerelle franchissant l'autoroute Métropolitaine à l'ouest du poste électrique Langelier dans le secteur des Galeries d'Anjou; aperçu d'en bas, vers les Halles d'Anjou; le tracé en bleu pâle de la proposition de tunnel de la page précédente





Halles d'Anjou vues du côté nord de Jean Talon 208



Côté ouest du viaduc Galeries d'Anjou 209 210

207- Le vélosentier longerait l'extrémité nord des Halles d'Anjou; il y aurait réaménagement du terrassement .

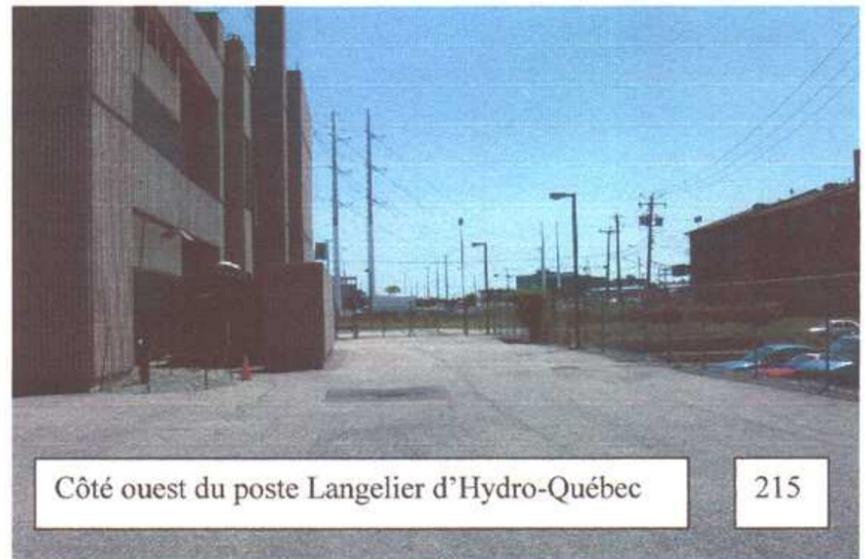
208- Le vélosentier croiserait La rue Jean Talon à l'aide d'un tunnel de tranchée de six mètres de largeur tout près de l'intersection du boulevard des Galeries d'Anjou; il y aurait accès la piste par le côté sud de la rue Jean Talon.

209- Le vélosentier longerait le côté ouest du boulevard des galeries d'Anjou, il serait physiquement séparé de celui-ci.

210- Le vélosentier croiserait l'autoroute métropolitaine A-40 à l'aide d'une passerelle de six mètres de largeur et serait parallèle au viaduc du boulevard des Galeries d'Anjou.



Regard vers l'est sur l'échangeur Anjou 210



Côté ouest du poste Langelier d'Hydro-Québec 215

211- Le vélosentier négocierait de cet endroit une boucle vers l'ouest de 270 degrés sur une pente descendante sur un terrain non urbanisé il faudrait faire du remplissage à ces endroit; en fin de boucle, le vélosentier serait orienté vers l'est et parallèle à la voie de service de direction ouest de l'autoroute Métropolitaine.

212- Le vélosentier passerait sous le viaduc du boulevard des Galeries d'Anjou entre la culée nord et la pile

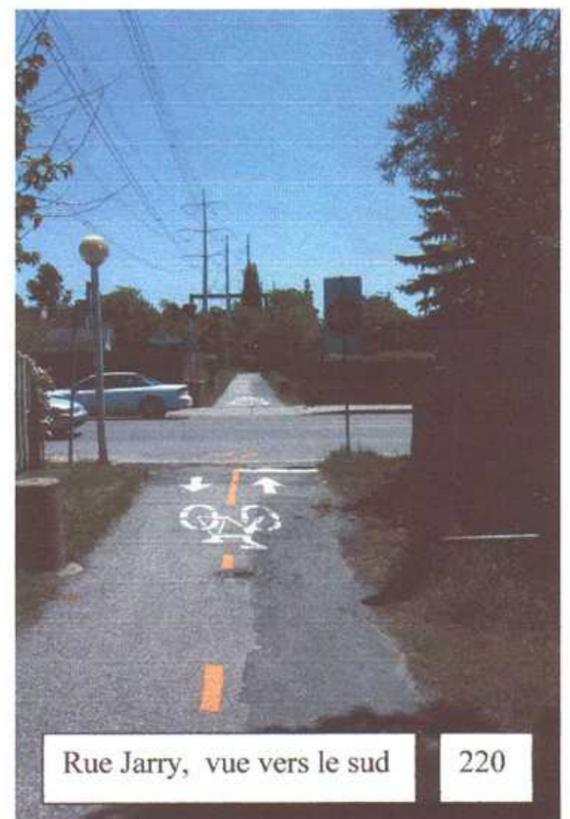
213- Le vélosentier croiserait l'avenue Champchevrier à l'aide d'un tunnel de tranchée de six mètres de largeur; il y aurait accès par le côté ouest seulement.



Avenue de Belfroy 216



Avenue Champchevrier 219



Rue Jarry, vue vers le sud 220

214- Le vélosentier négocierait une courbe de 90 degrés pour s'orienter vers le nord.

215- Le vélosentier passerait en voies unifiées de six mètres de largeur par le côté ouest du terrain du poste Langelier d'Hydro-Québec.

216- Le vélosentier croiserait l'avenue de Belfroy à l'aide d'un tunnel de tranchée de six mètres de largeur; il y aurait accès pour les usagers de la piste de chaque côté de la rue.

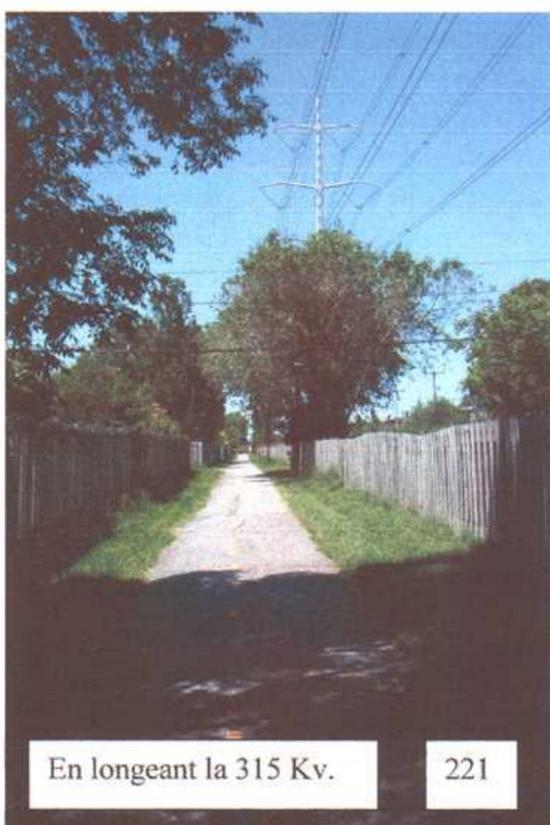
217- Le vélosentier suivrait l'emprise de la ligne à haute tension de 315 kilovolts d'Hydro-Québec; cette emprise est d'une largeur d'environ trente mètres.

218- Le vélosentier descendrait une petite côte d'environ trois mètres de dénivelée sur une distance d'environ cent mètres entre les rues de Belfroy et Champchevrier; emprise d'Hydro-Québec).

219- Croisement de l'avenue Champchevrier.

220- À cinquante mètres plus au nord, le vélosentier croiserait l'avenue Jarry à l'aide d'un tunnel de tranchée de six mètres de largeur; il y aurait accès de chaque côté de l'avenue.

221- À partir de cet endroit, existe une piste d'environ 600 mètres de longueur et de deux mètres de largeur. Cette piste n'a jamais été entretenue depuis sa conception en 1982, ce qui fait qu'au fil des années elle s'est affreusement détériorée; et tout ça, fut causé par un problème d'accumulation d'eau de pluie à cause de la proximité de la nappe phréatique. Pour intégrer cette piste au concept de vélosentier, il faudra élargir cette dernière à trois mètres et la rehausser d'environ un demi mètre afin d'éliminer le problème d'inondation causé par le sol argileux. Tout au long de ce tracé existant, on devra concevoir sur le côté est de l'emprise un deuxième de trois mètres de largeur, et devra être distant d'environ quatre à cinq mètres du premier.



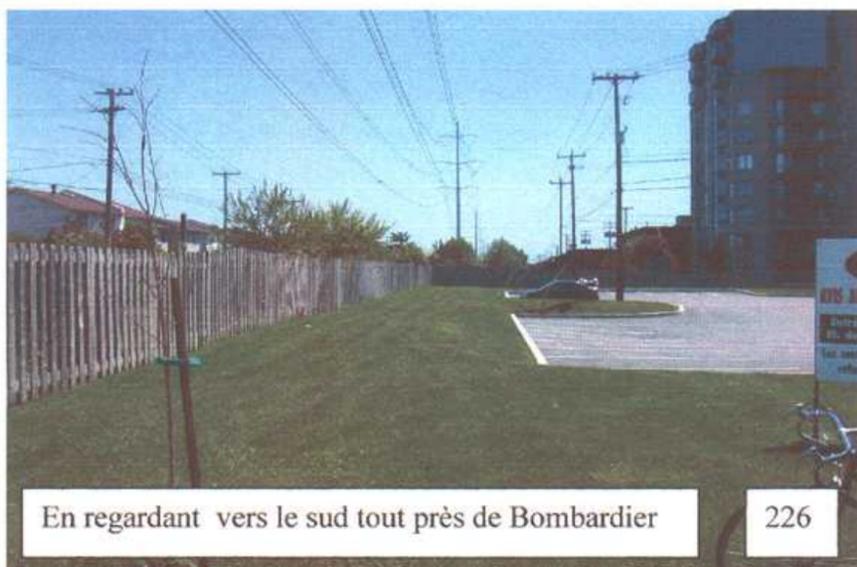
222- Le vélosentier croiserait l'avenue de Fontevrault à l'aide d'un tunnel de tranchée de six mètres de largeur, il y aurait accès de chaque côté de l'avenue

223- Cette section d'une longueur de 600 mètres comporte un accès à chacune des trois rues suivantes qui se termine toutes en cul-de-sac à la limite de l'emprise d'Hydro-Québec, il s'agit des avenues des Pruniers, du Pin et des Acacias .

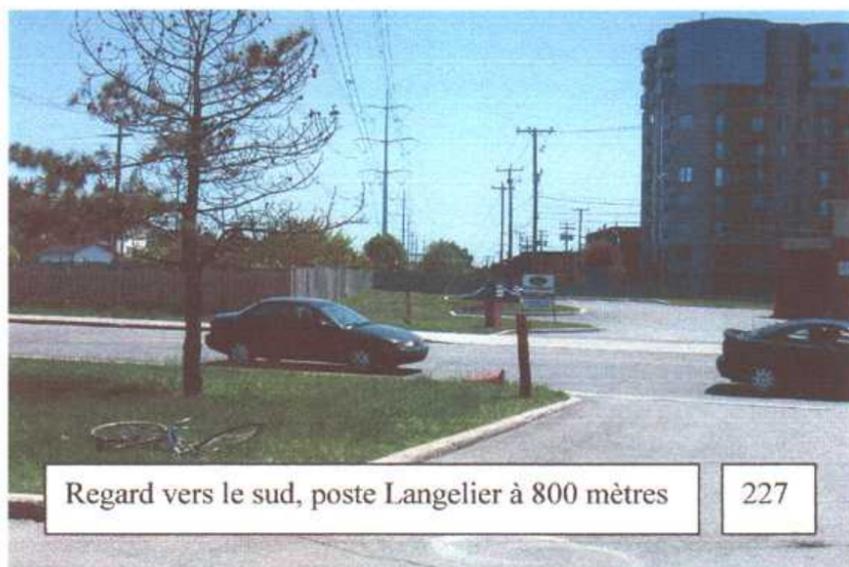
224- Le vélosentier passerait sous l'avenue de l'Alsace à l'aide d'un tunnel de tranchée de six mètres de largeur; il y aurait accès de chaque côté de l'avenue.

225- De cet endroit, on pourrait faire une piste perpendiculaire qui accéderait au parc Jean-XXIII situé à l'ouest du boulevard des galeries d'Anjou; cette piste secondaire serait adjacente à l'avenue M.-B. Jodoin.

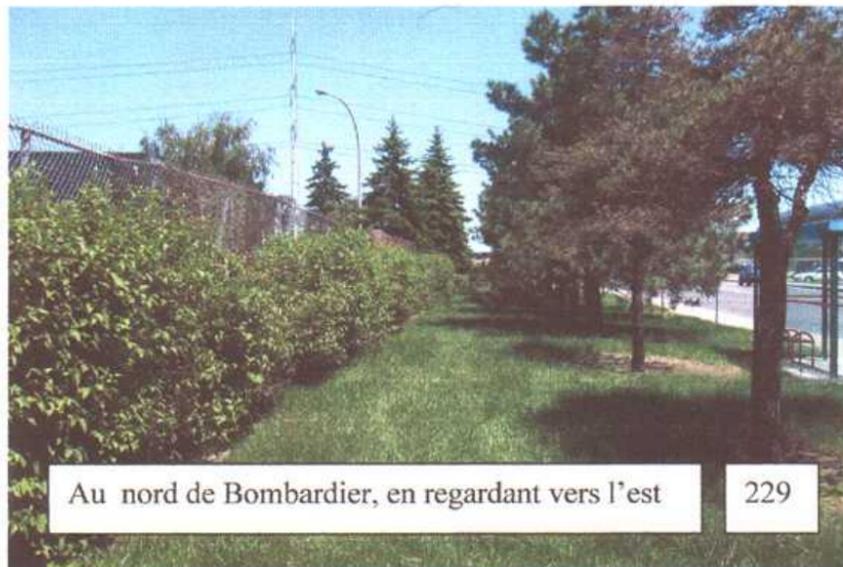
226- Le vélosentier passerait sur l'extrémité est d'un terrain de stationnement d'une épicerie Métro qui a été construit au printemps 2000, ce stationnement empêche dans l'emprise de la ligne électrique d'Hydro-Québec; on devra y récupérer la portion d'espace s'étalant sur cette emprise



227- Le vélosentier croiserait l'avenue Bombardier à l'aide d'un tunnel de tranchée de six mètres de largeur il y aurait accès de chaque côté de l'avenue.

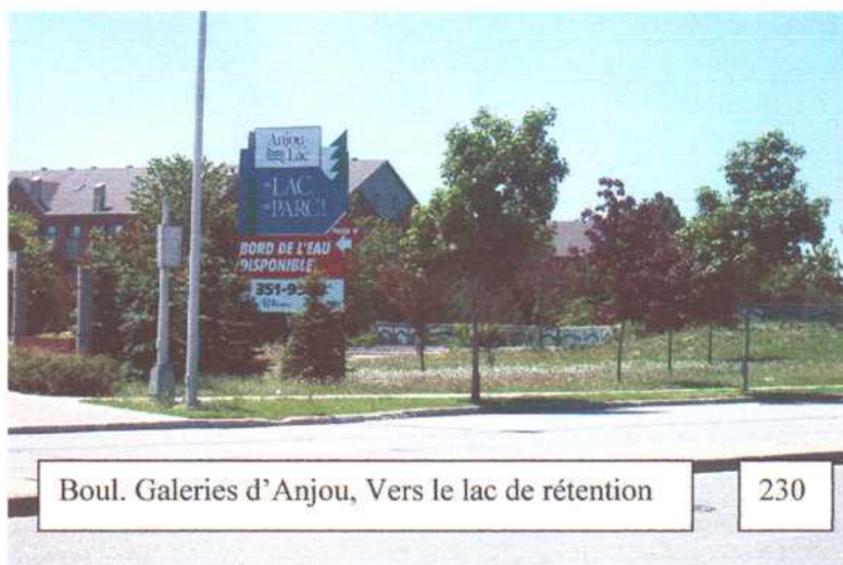


Regard vers le sud, poste Langelier à 800 mètres 227

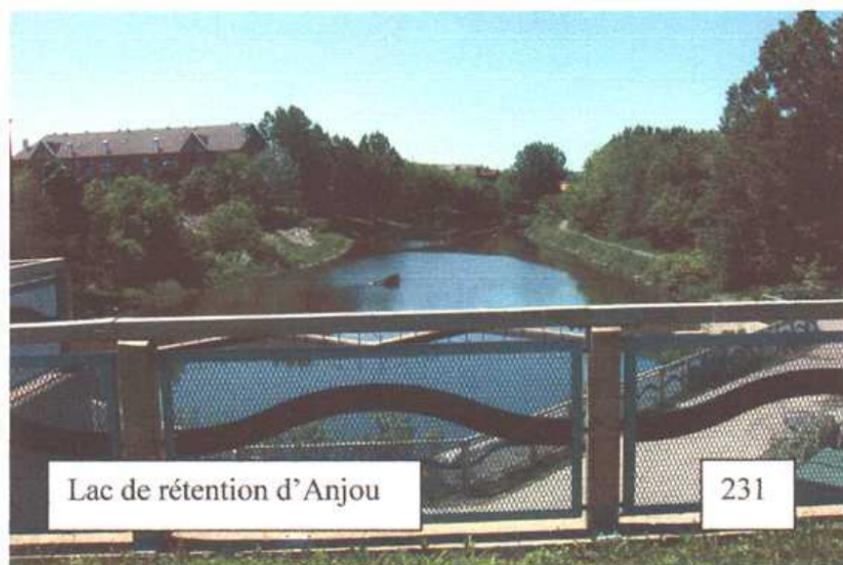


Au nord de Bombardier, en regardant vers l'est 229

228- Contrairement à ce que proposait le plan d'urbanisme de l'ex municipalité d'Anjou (continuer la piste dans l'emprise de la ligne d'Hydro-Québec), il serait préférable de la faire tourner tout de suite, ainsi le vélosentier décrirait une courbe de 75 degrés vers l'ouest pour passer le long du côté sud des services techniques de l'arrondissement Anjou afin d'accéder au lac de rétention.



Boul. Galeries d'Anjou, Vers le lac de rétention 230



Lac de rétention d'Anjou 231

229- Le vélosentier longerait sur une longueur d'environ 300 mètres mais à distance le côté nord de l'avenue Bombardier, il ferait cela sur l'extrémité sud des terrains des services techniques; on devra cependant préserver le mieux possible l'aménagement paysager devant ce bâtiment et y conserver les arbres qui vivent.

230- Le vélosentier passerait sous le boulevard des galeries d'Anjou à l'aide d'un tunnel de tranchée de six mètres de largeur, il y aurait accès pour les usagers de chaque côté du boulevard.

231- Le vélosentier entrerait à l'extrémité sud d'un parc linéaire, pour tourner vers le nord; (le parc du lac de rétention d'Anjou). Compte tenu qu'il est maintenant impossible de suivre le lac en haut du talus, en raison d'un projet domiciliaire qui est en voie de réalisation; il amorcerait sa descente sur une dénivelée d'environ quatre mètres pour atteindre des rives du lac.

232- Les deux voies du vélosentier se sépareraient l'une de l'autre près de l'exutoire d'un réseau d'égouts pluviaux, La voie de la direction nord suivrait à 1,5 mètre de la face de l'eau la rive est du lac, tandis que venant en direction sud suivrait la rive ouest du lac.

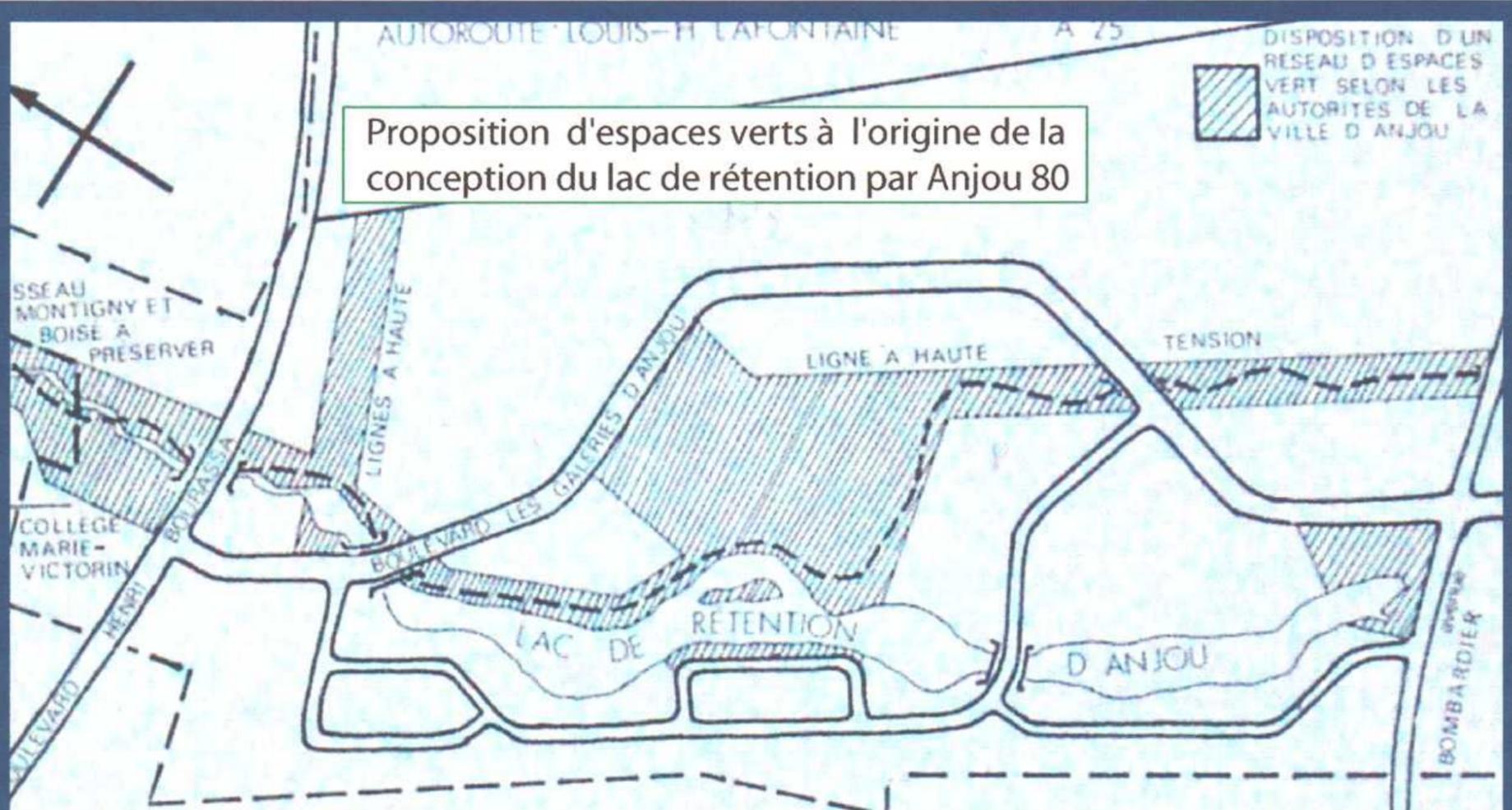


En allant vers le nord sur la rive est 232



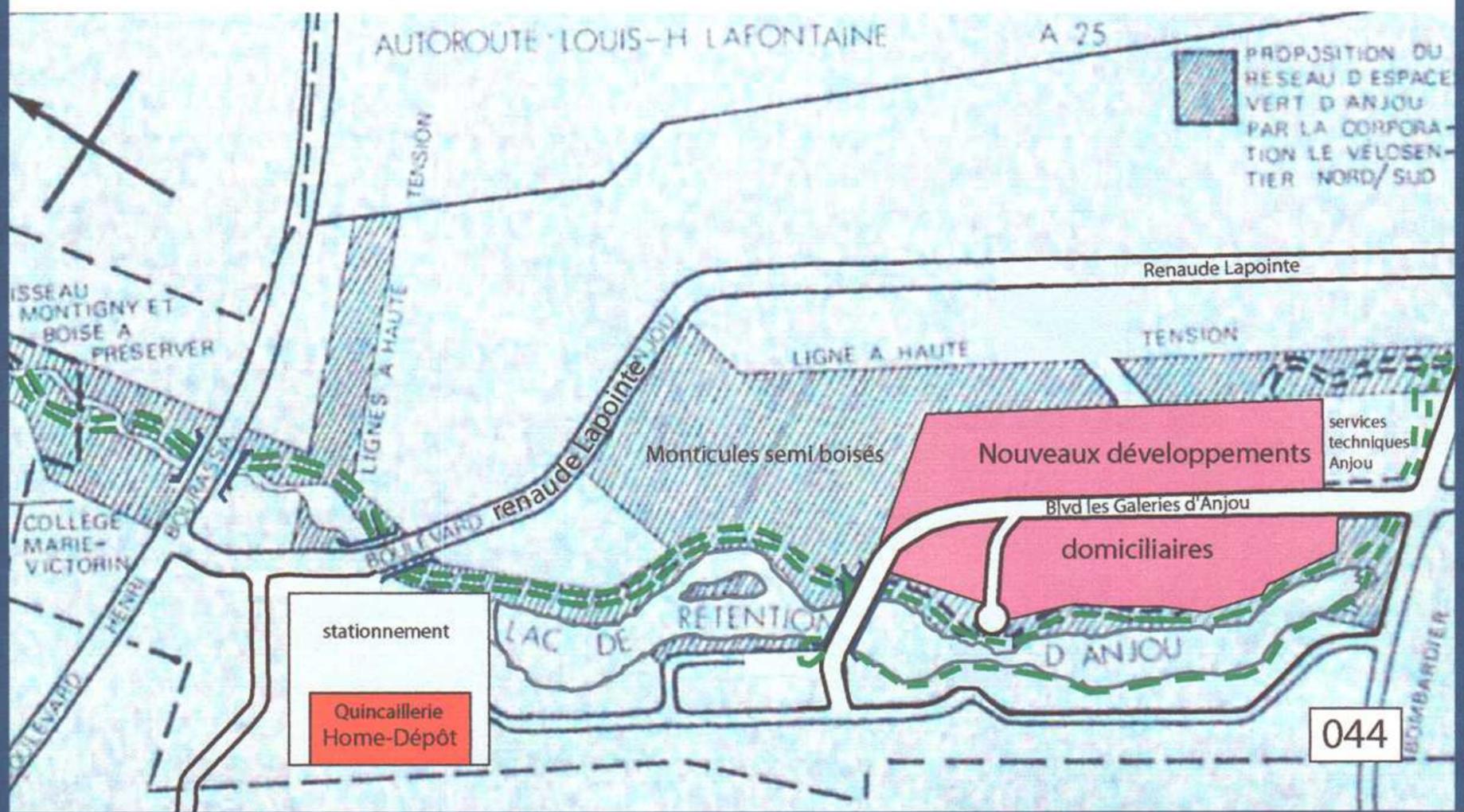
Le retour vers le sud sera sur la rive ouest 233

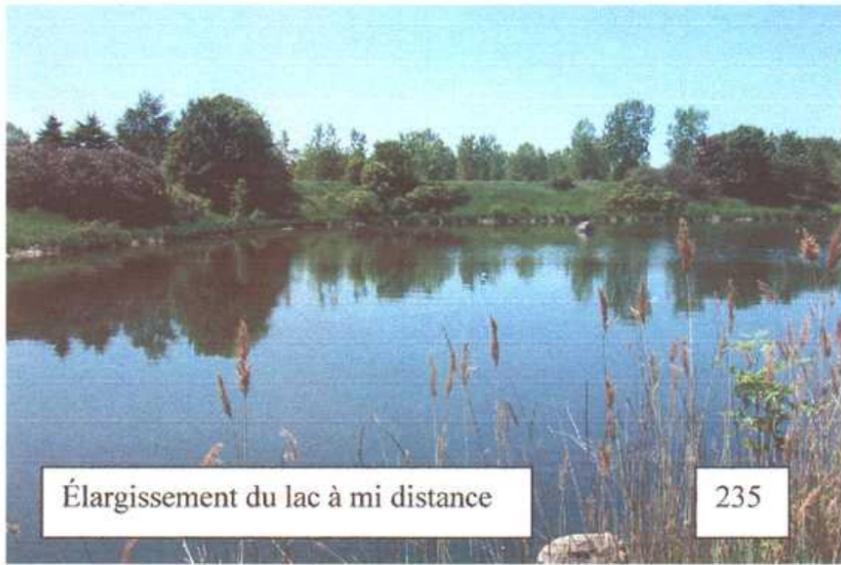
# Le Vélosentier Nord-Sud



## Proposition de tracé le long du lac de rétention d'Anjou

Malgré maintenant que les environs du lac soient urbanisés, il subsiste toujours une bande d'espace vert dans les talus le long de chaque rive de ce lac, il semble que les limites des propriétés privées se termine juste avant le début de la descente de talus; ce qui fait qu'il est toujours possible de faire passer les voies du vélosentier sur chaque rive du plan d'eau, Il est par contre regrettable de constater que l'extrémité nord du lac fut enfouie dans un égout afin de maximiser l'espace de stationnement d'une zone commerciale qui n'était pas prévue lors de la conception du lac, ce qui brise la continuité du parc linéaire pour le moment; mais on pourra toujours revoir ça dans quelques années lorsque la majorité des emprises de ce corridor vert seront acquises





Élargissement du lac à mi distance

235

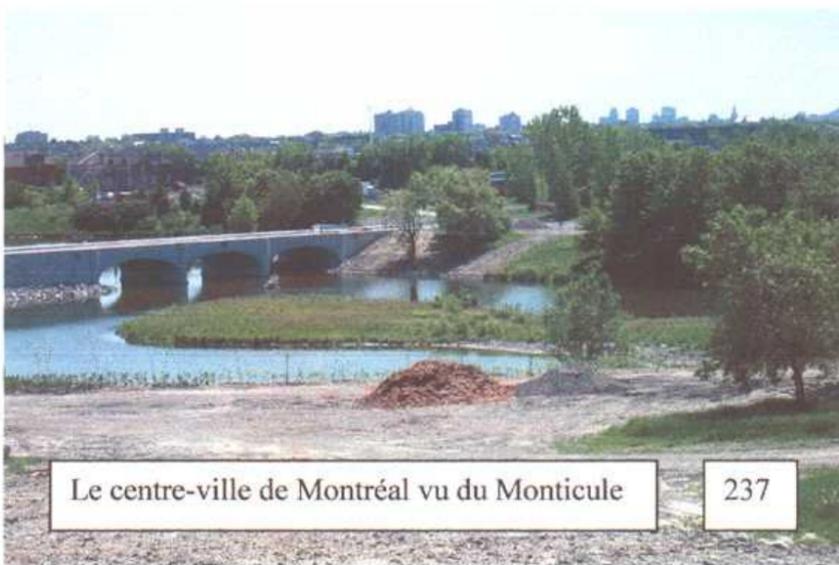


234

233- Le vélosentier continuerait de suivre chacune des rives du lac sur une distance d'environ 400 mètres; il pourrait y avoir accès pour les usagers du projet aux endroits où la configuration du terrain le permet; (croissants de fin de rue aux abords du lac par exemple).

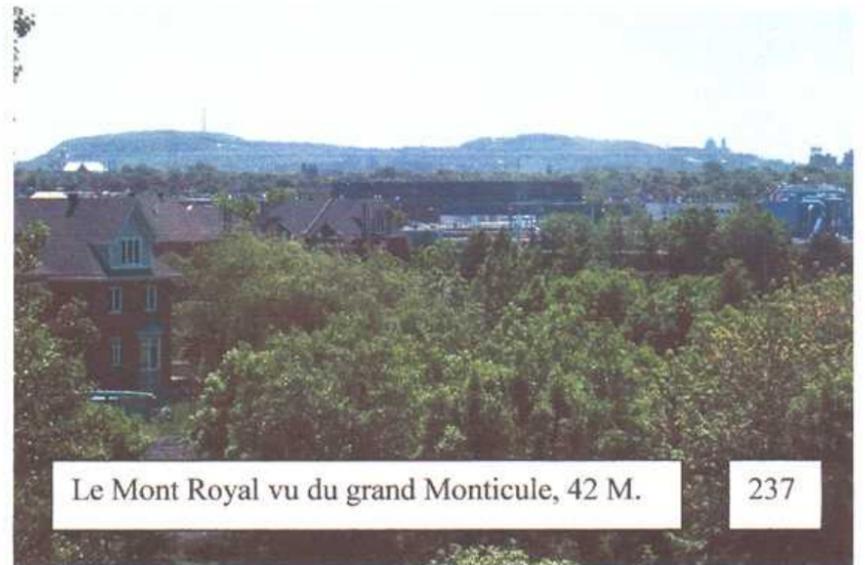
234- Les deux voies du vélosentier passeraient sous un pont nouvellement aménagé sur le lac.

235- Pour ce qui est de la piste de la direction sud, celle-ci remonterait le talus de la rive ouest du lac en décrivant une boucle de 270 degrés pour s'orienter vers l'est et passer sur le trottoir nord du pont, (trottoir qu'on devra élargir à trois mètres); tandis que la piste de la direction nord exécutera un virage serré vers la droite aussitôt après avoir franchi le dessous du pont, celle là remontera aussi le talus afin d'accéder à un élargissement du parc.



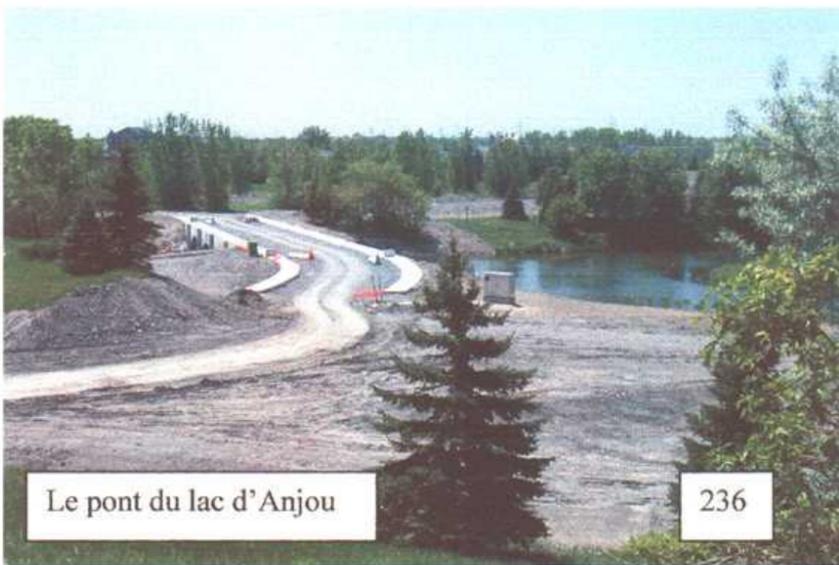
Le centre-ville de Montréal vu du Monticule

237



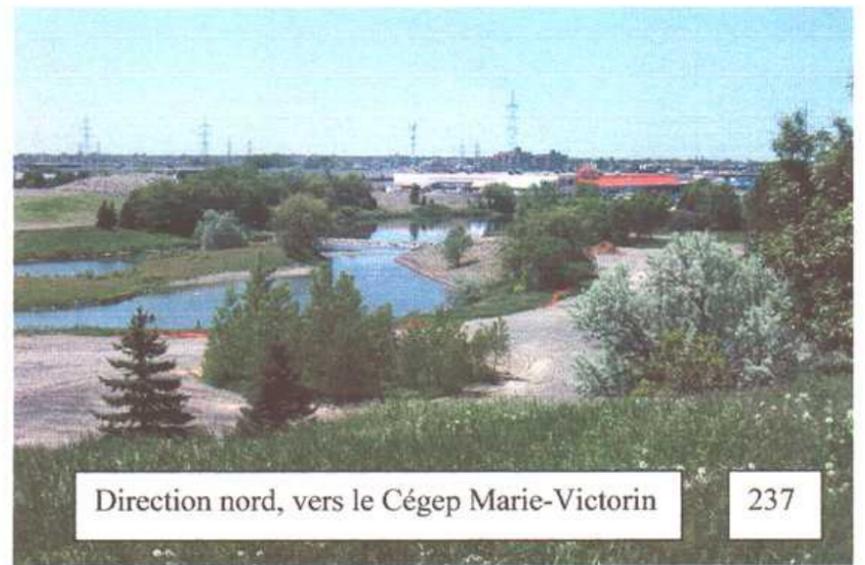
Le Mont Royal vu du grand Monticule, 42 M.

237



Le pont du lac d'Anjou

236



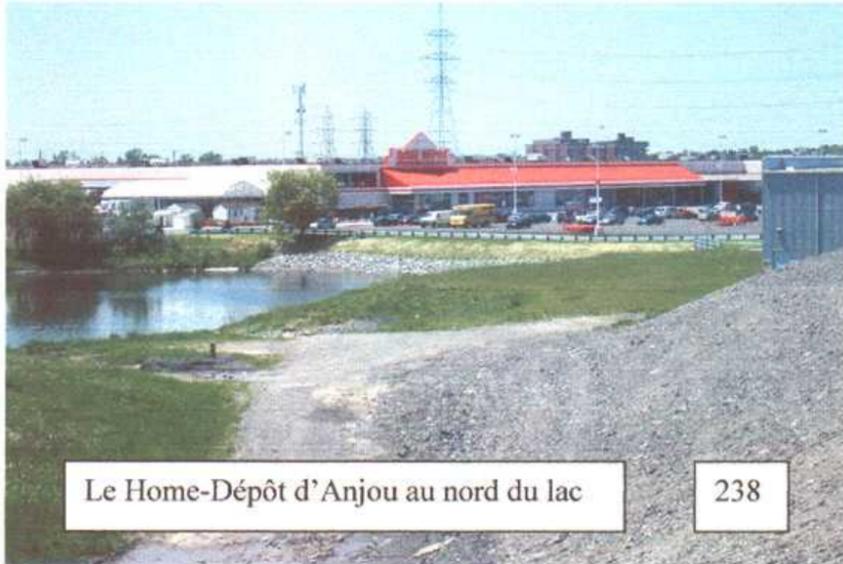
Direction nord, vers le Cégep Marie-Victorin

237

236- À la fin du pont, les deux pistes se croiseront à des niveaux différents afin de rétablir le sens de circulation normal.

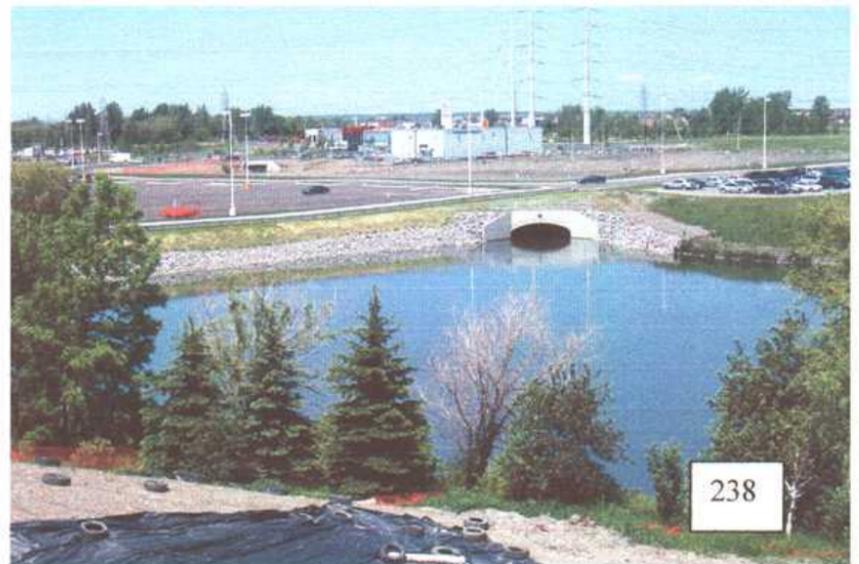
237- Le vélosentier serpenterait dans un élargissement du parc au travers de quelques monticules aménagés et boisés, on pourrait y aménager un observatoire afin que les usagers de la piste puissent contempler le panorama de ce secteur; le principal monticule a une vingtaine de mètres d'élévation par rapport au terrain environnant mais son altitude réelle est de 42 mètres.

238- Le vélosentier continuerait de suivre le côté est du lac de rétention d'Anjou jusqu'à son extrémité nord.



Le Home-Dépôt d'Anjou au nord du lac

238

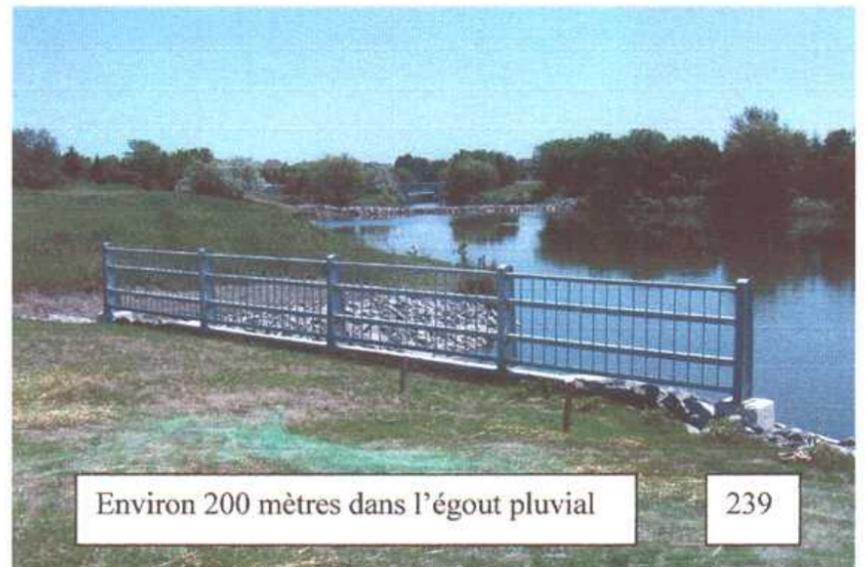


238

239- Rendu à cet endroit, il est regrettable de noter que le lac fut amputé d'environ 150 mètres de sa longueur d'origine; d'importants travaux de remplissage du site ont été exécuté durant l'automne 2000, le zonage d'origine qui était résidentiel et récréatif fut changé pour celui de commercial. Le lac se déversant maintenant dans un égout vers le ruisseau de Montigny est recouvert d'un gigantesque terrain de stationnement pour la quincaillerie Home-Dépôt. Toutefois, afin d'assurer la continuité du vélosentier dans ce secteur, nous revendiquerons une emprise rectiligne d'une quinzaine de mètres de largeur à l'extrémité est de ce stationnement jusqu'au niveau du ruisseau dans lequel le lac se déversait à l'origine.

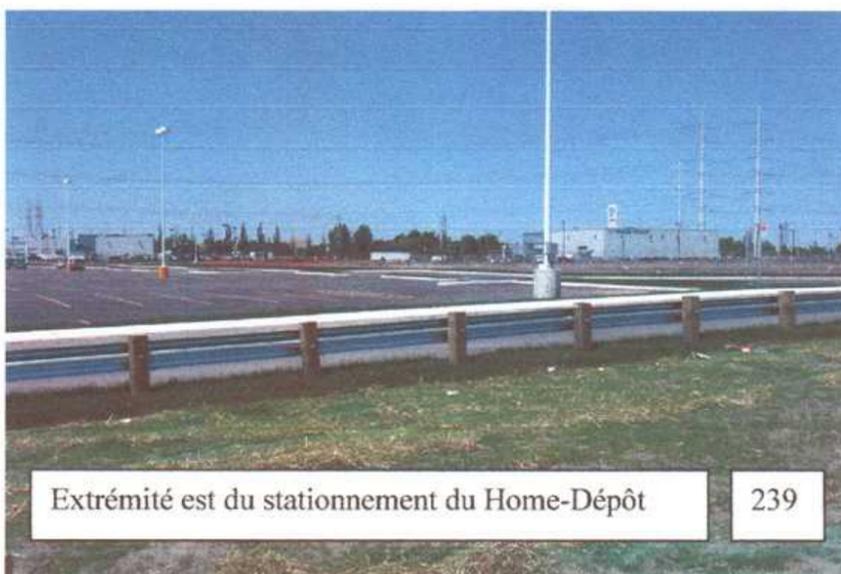


239



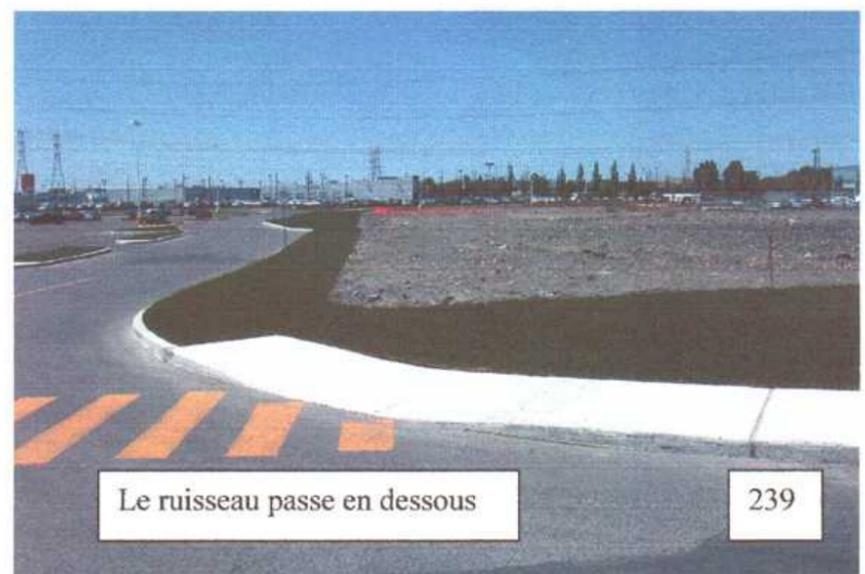
Environ 200 mètres dans l'égout pluvial

239



Extrémité est du stationnement du Home-Dépôt

239



Le ruisseau passe en dessous

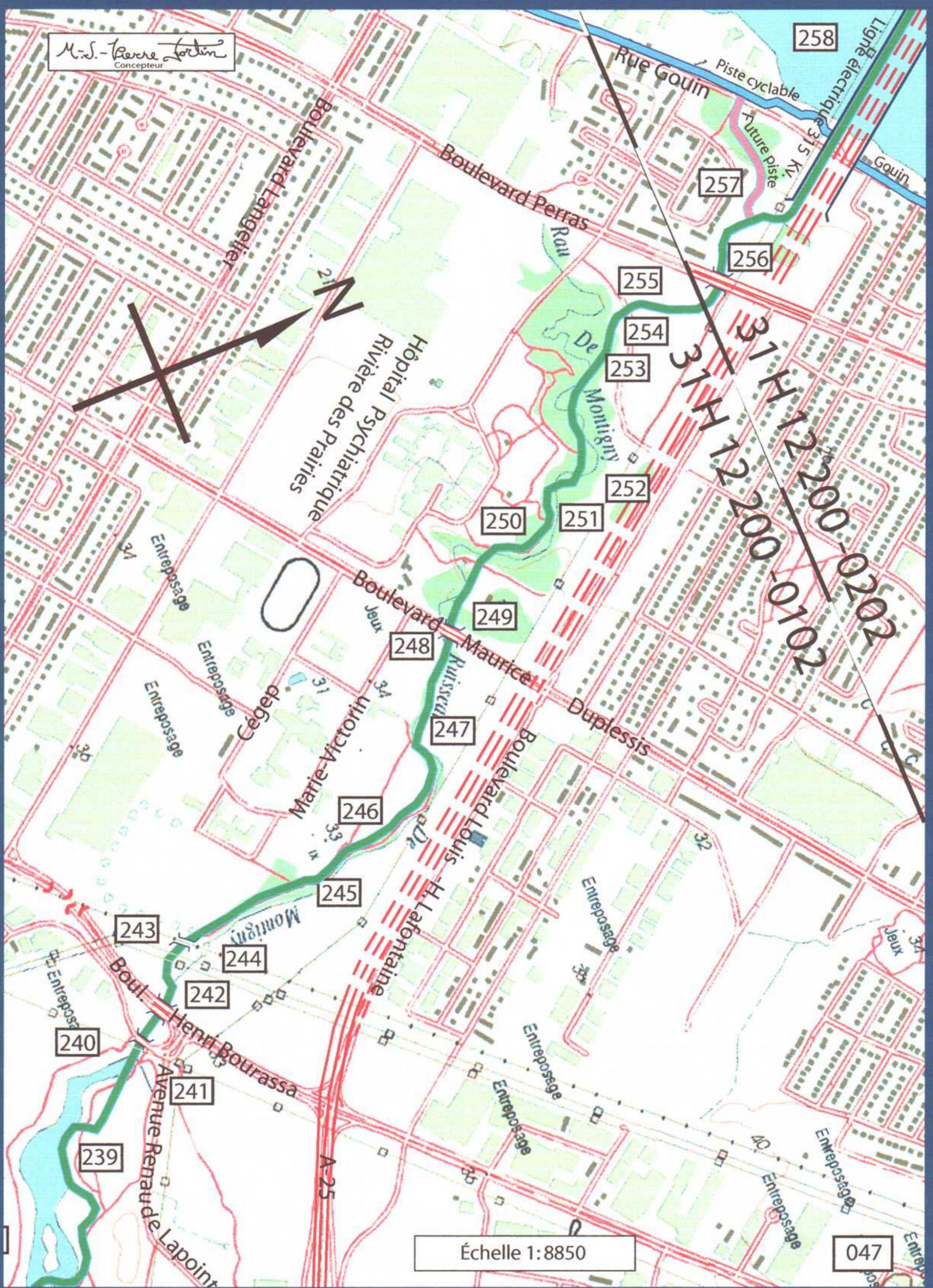
239

240- À environ 200 mètres plus au nord, de vélosentier suivrait le ruisseau de Montigny à partir de l'exutoire de l'égout dans lequel se déverse maintenant le lac d'Anjou, il longerait le ruisseau par la rive est..

241- Le vélosentier passerait dans un tunnel de tranchée de six mètres de largeur pour passer dessous les bretelles d'accès de la rue Pascal Gagnon, qui aboutissent sur l'avenue Renaude Lapointe afin de se raccorder au boulevard Henri Bourassa; il y aurait accès par le côté sud seulement à cet endroit..

242- À cinquante mètres plus au nord, le vélosentier passerait dans un tunnel de tranchée de six mètres de largeur, il y aurait accès de chaque coté du boulevard.

# Le Vélosentier Nord-Sud



Échelle 1:8850

047

# Le Vélosentier Nord-Sud



## Les boisés du ruisseau de Montigny

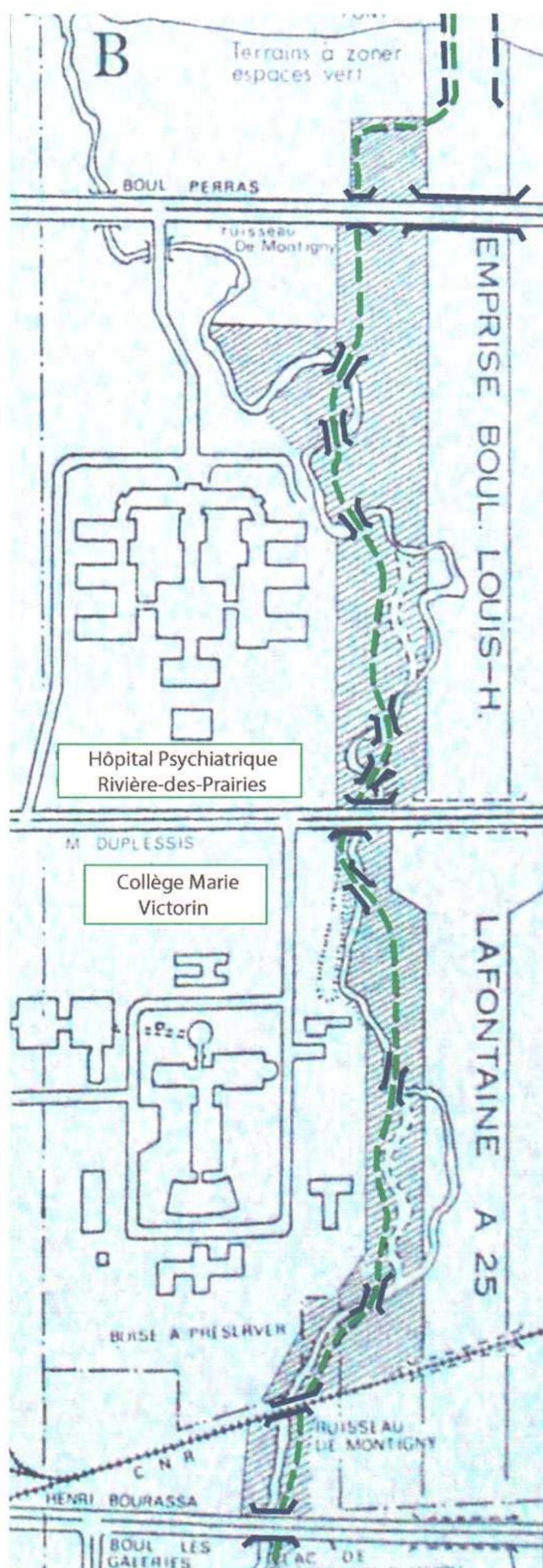
Ils sont approximativement représentés par la zone hachurée dans le croquis ci-contre; tout comme les terrains de l'hôpital L.-H. Lafontaine et du cimetière de l'Est, cette zone doit être protégée des spéculateurs et des promoteurs immobiliers, car c'est un des rares ruisseaux qui existe encore sur l'île de Montréal.

Ces boisés sont situés d'une part entre les terrains du cégep Marie-Victorin et de l'hôpital Rivière-des-Prairies puis d'autre part entre ceux de l'emprise de l'autoroute Louis-H. Lafontaine, la A-25; tout ça totalise une longueur d'environ 2,5 kilomètres. Ils s'étendent du lac de rétention d'Anjou qui est situé au sud du boulevard Henri-Bourassa et vont jusqu'à Gouin.

La ligne pointillée verte représente quant à elle un éventuel tracé du vélosentier dans cette section du futur grand parc linéaire, la piste proviendrait du sud par les rives du lac d'Anjou et continuerait vers Laval en empruntant le futur pont de l'autoroute L-H Lafontaine.

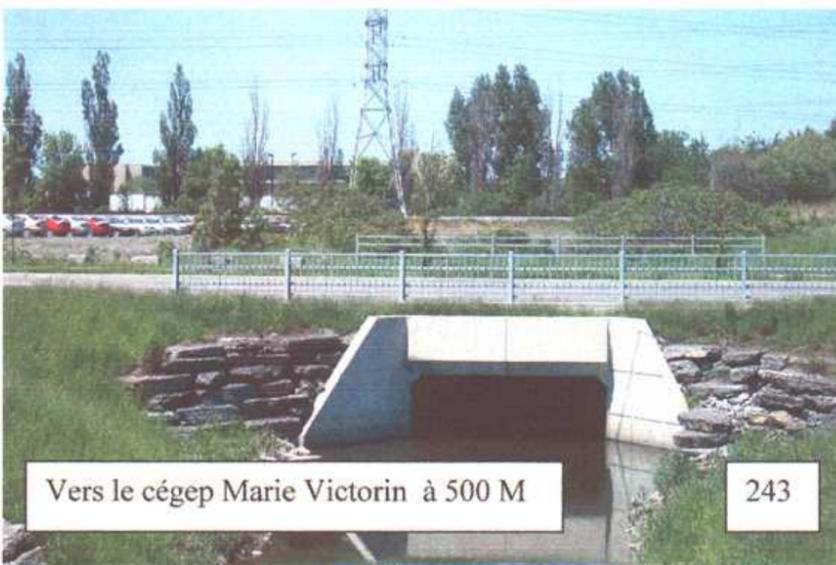
À Laval, le vélosentier délaierait à la sortie du pont, l'emprise de l'autoroute afin de suivre le ruisseau Corbeil qui coule sur le côté ouest, il suivrait ce dernier jusqu'au niveau de l'école secondaire régionale Leblanc; cette partie de l'est de Laval est encore sous la protection de la loi du zonage agricole, mais cela risquerait de changer lorsque ce pont sera réalisé.

C'est pourquoi Il faudra alors songer à réaliser une emprise verte le long de la A-25, cette emprise devra traverser l'est de l'île de Laval jusqu'à l'île St-Jean de Terrebonne.

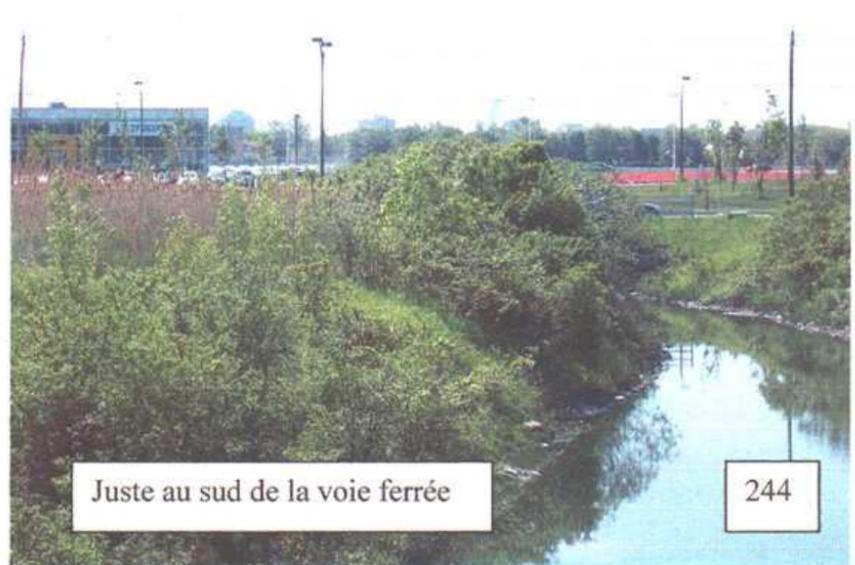




243- Le vélosentier croiserait à environ 75 mètres au nord du boulevard Henri Bourassa, le ruisseau de Montigny, il continuerait sa course sur la rive ouest du dit ruisseau; il ferait cela à l'aide de passerelles à structure métallique et à tablier de bois, d'une largeur de trois mètres chacune; (tablier en dormants de chemin de fer).

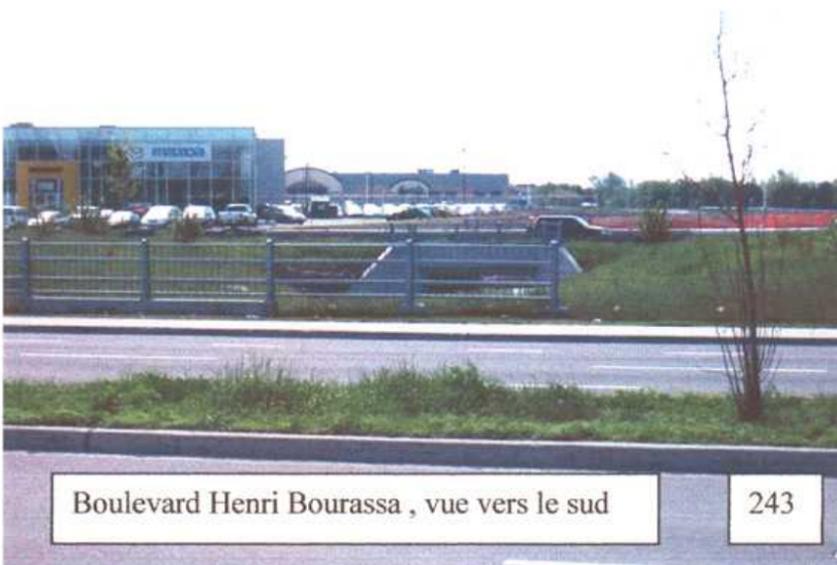


Vers le cégep Marie Victorin à 500 M

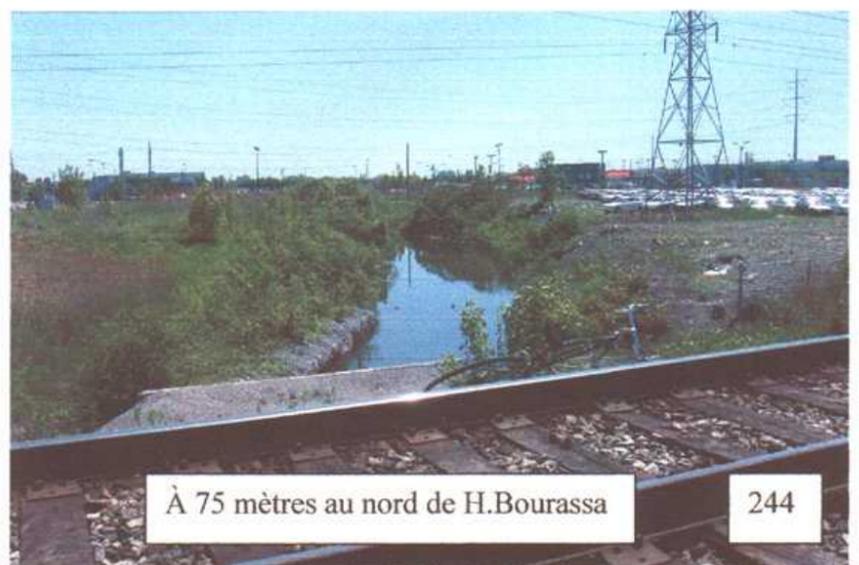


Juste au sud de la voie ferrée

244- À environ 75 mètres après les passerelles le vélosentier croiserait la voie ferrée du Canadien- National à l'aide d'un tunnel de tranchée de six mètres de largeur.



Boulevard Henri Bourassa , vue vers le sud

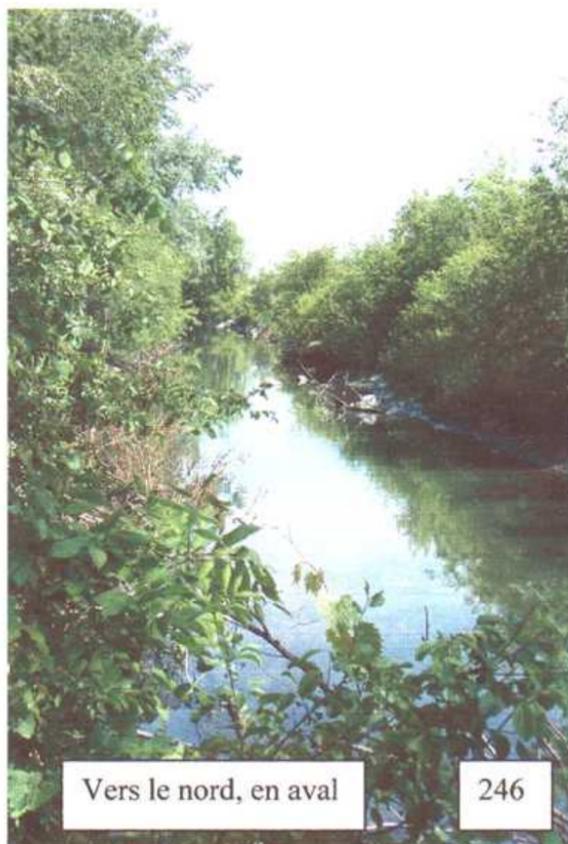


À 75 mètres au nord de H.Bourassa

245- Au nord de la voie ferrée, le vélosentier accéderait à une zone boisée où coule le ruisseau de Montigny; cette zone faisait l'objet d'un moratoire de la défunte C.U.M. contre la spéculation foncière. Ce serait un futur parc régional qui aurait une longueur approximative de trois kilomètres.

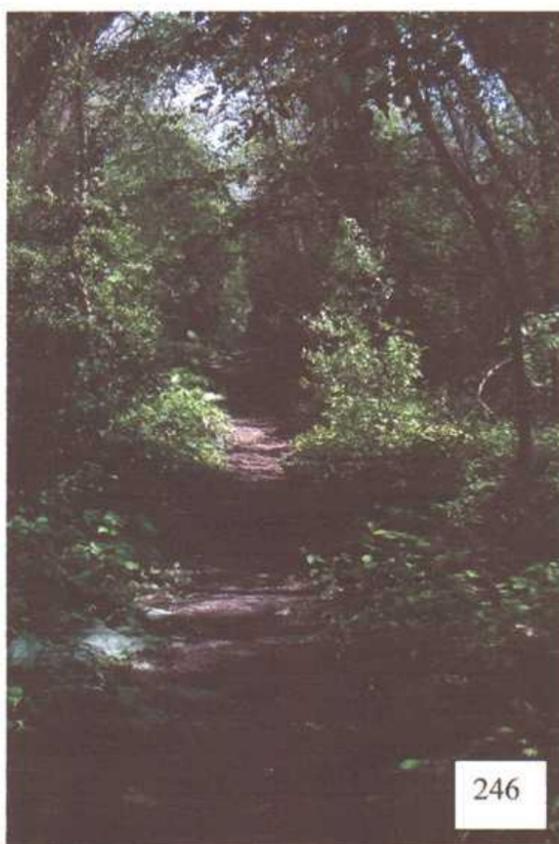
246- Le vélosentier pourrait serpenter tantôt à gauche et tantôt à droite du ruisseau qui coule à l'aide de passerelles, d'une part il ferait cela entre les terrains du cégep Marie-Victorin où il pourrait y avoir un ou deux accès pour les étudiants voulant y venir à bicyclette et d'autre part entre l'emprise de l'autoroute Louis-Hippolyte Lafontaine A-25. Il ferait cela tout au long de ce que pourrait être le futur parc régional du ruisseau de Montigny.

# Arrondissement de Rivière des Prairies



Vers le nord, en aval

246



246



Vis-à-vis du Pavillon Triest

246

247- À la hauteur du pavillon Triest (cégep Marie-Victorin et à environ 600 mètres au nord de la voie ferrée), le vélosentier traverserait le ruisseau pour continuer sa course sur le rive est.



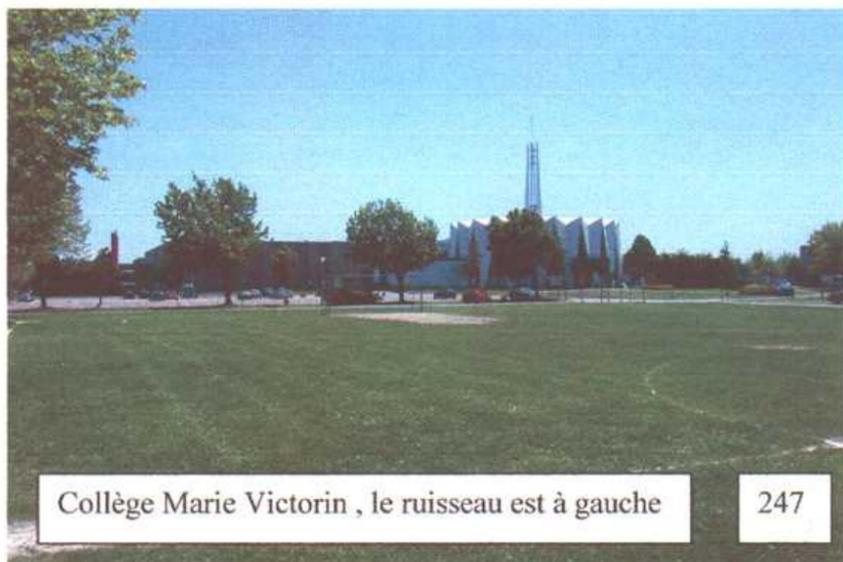
245

Les Trappeurs du C.M.V. 3 terrains de foot. pour pratiquer



La piscine semi olympique du C.M.V.

247



Collège Marie Victorin , le ruisseau est à gauche

247

Le ruisseau passe dans le boisé en arrière de la pancarte



Au sud de M.Duplessis, vue vers l'est

248

248- À plus d'un kilomètre au nord de la voie ferrée du C.N. le vélosentier croiserait le boulevard Maurice Duplessis à l'aide d'un tunnel de tranchée de six mètres de largeur; il y aurait accès pour les usagers de la piste de chaque côté du boulevard.



Boul. M.Duplessis au nord du C.M.V.

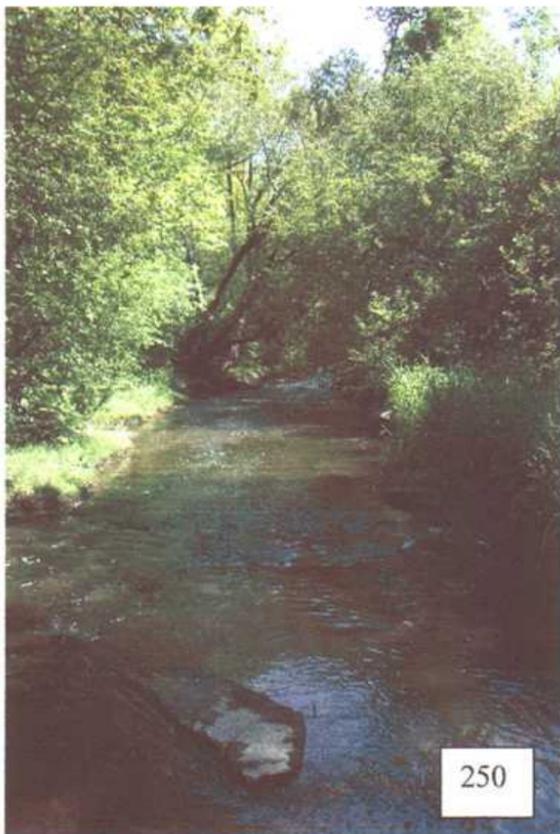
248



Hôpital Rivière des Prairies à l'ouest du ruisseau

249

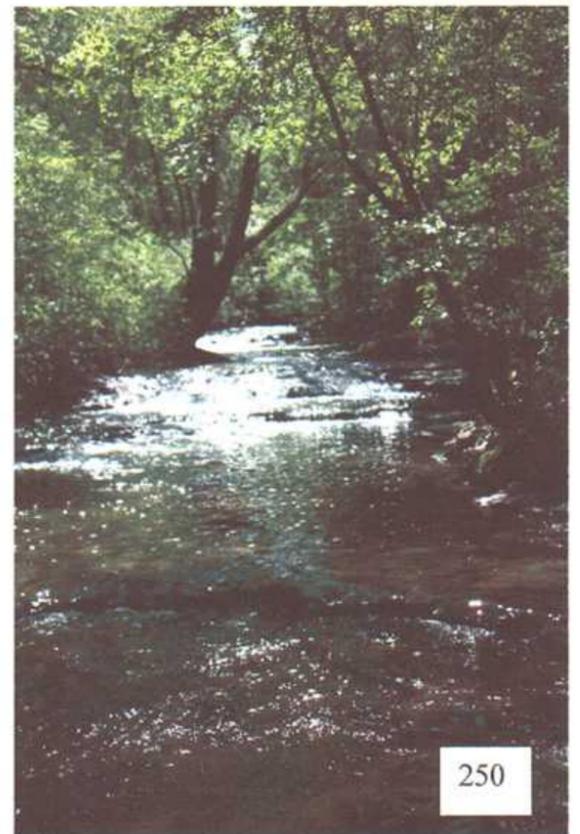
249- Le vélosentier continuerait sa progression dans ce futur parc régional en continuant de serpenter tantôt à gauche et tantôt à droite du ruisseau entre les terrains de l'Hôpital psychiatrique Rivière des Prairies et ceux de l'autoroute L-H Lafontaine A-25. Il pourrait y avoir là aussi, un ou deux accès à la piste pour le personnel de l'hôpital venant y travailler à bicyclette



250



250



250

250- À environ 300 mètres au nord de Maurice Duplessis, le vélosentier traverserait le ruisseau de Montigny afin de continuer sur une distance d'environ 400 mètres sa progression sur la rive ouest.

251- À partir de cet endroit, le ruisseau commence à s'enfoncer profondément dans le terrain.

252- À 300 ou 400 mètres plus au nord, le vélosentier traverserait une dernière fois le ruisseau de la rive ouest vers la rive est, il ferait cela à l'aide de passerelles à structure métallique, elles seraient situées à une quinzaine de mètres en aval d'une petite cataracte.

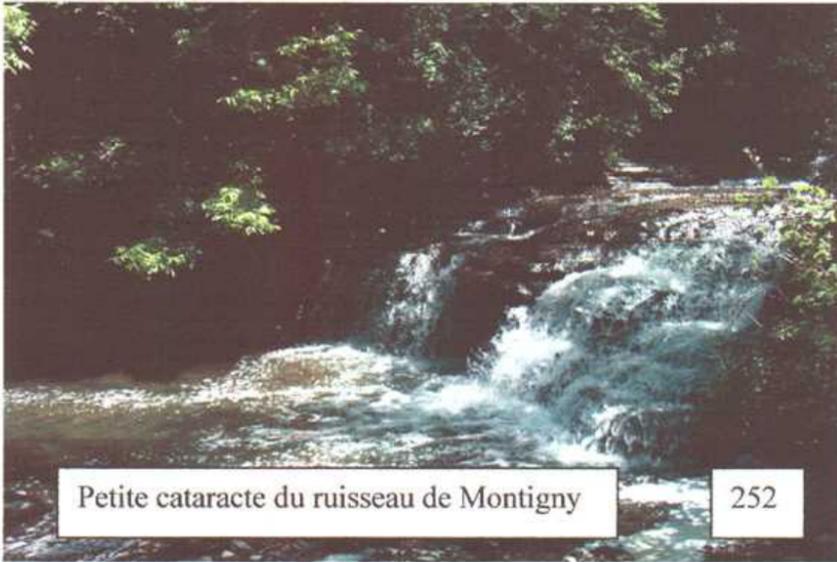
253- Le vélosentier longerait la rive est du ruisseau sur une distance d'environ 150 mètres; de là, il commencerait à gravir une pente d'environ une dizaine de mètres de dénivelée.



251



252

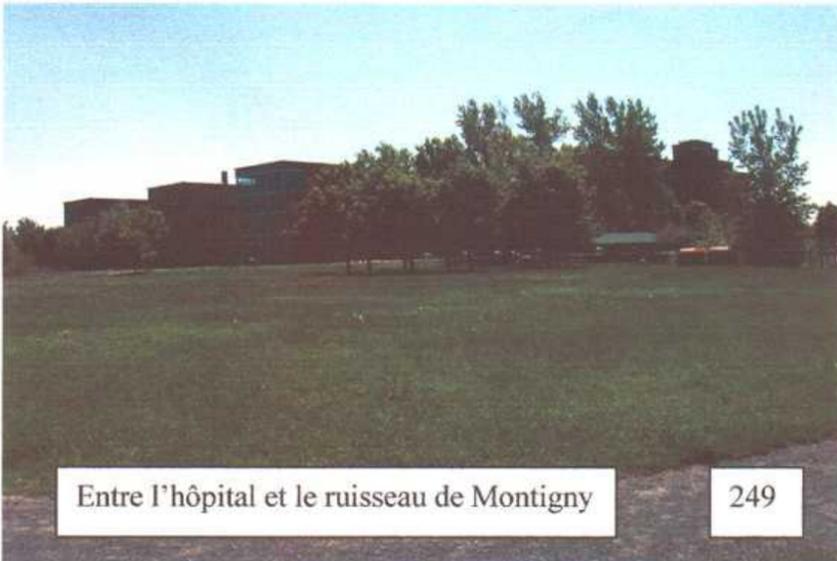


Petite cataracte du ruisseau de Montigny

252

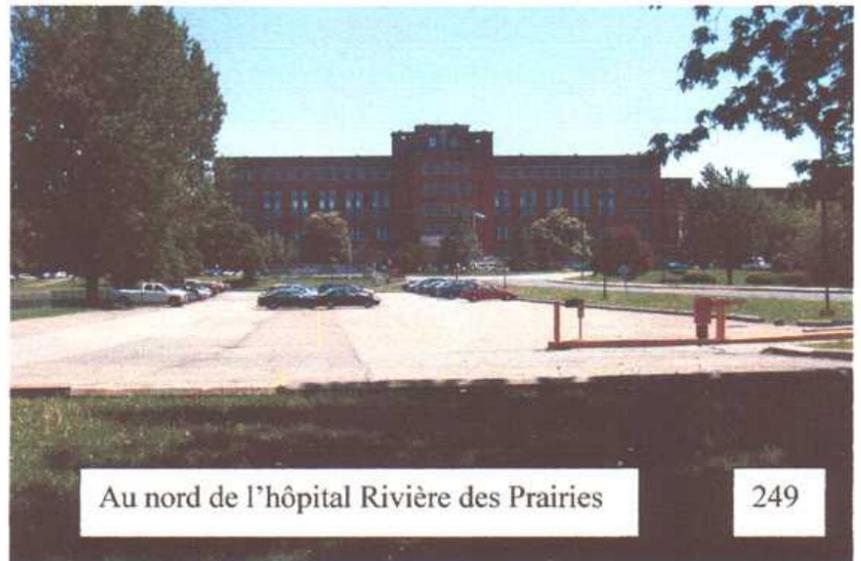


254



Entre l'hôpital et le ruisseau de Montigny

249

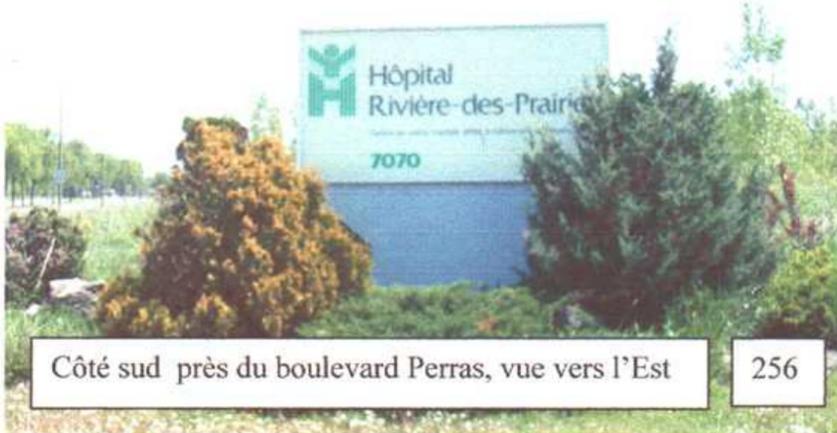


Au nord de l'hôpital Rivière des Prairies

249

254- Tout en haut de la vallée du ruisseau, le vélosentier décrirait une courbe vers l'est jusqu'à l'emprise de la ligne à haute tension de 315 Kilovolts.

215- Le vélosentier décrirait une courbe d'environ 90 degrés vers le nord afin de s'aligner parallèlement avec le futur pont de l'autoroute L-H Lafontaine qui traversera la rivière des Prairies A-25.



Côté sud près du boulevard Perras, vue vers l'Est

256



À l'est des résidences de la rue G. Gendreau

257

256- Le vélosentier croisera le boulevard Perras à l'aide d'un tunnel de tranchée de six mètres de largeur; il y aura accès pour les usagers de la piste de chaque côté du boulevard.



L'autoroute L-H Lafontaine vers Laval, à quand ?

258



Parc riverain de la piste cyclable Gouin

257

257- Le vélosentier continuerait sa course dans un corridor semi boisé d'environ trente mètres de largeur, ce corridor boisé qui est long d'environ 300 mètres, est situé entre un développement domiciliaire et l'emprise de la ligne à haute tension; De là. Il y aurait un accès majeur qui assurerait le raccordement du projet avec la piste Gouin.



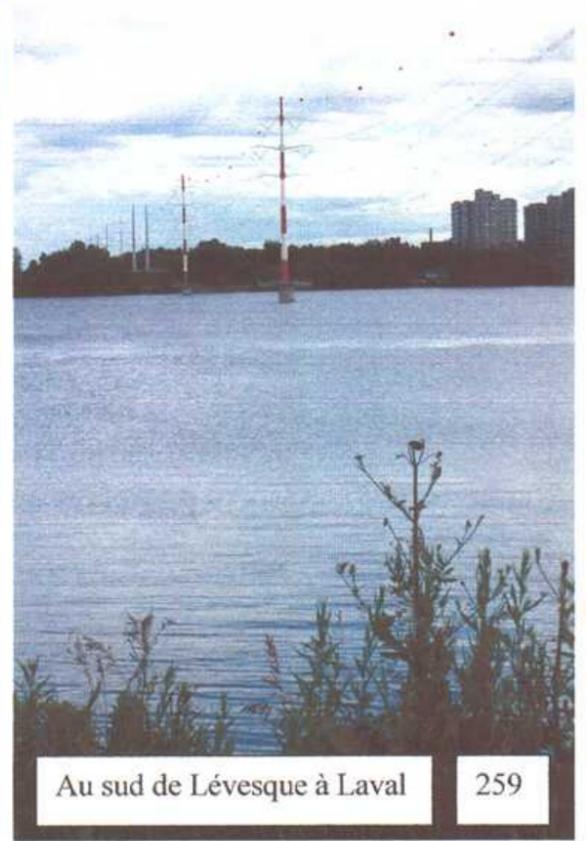
Au nord de Perras

257



Au nord de Gouin

258



Au sud de Lévesque à Laval

259

258- Le vélosentier accéderait au futur pont de l'autoroute L-H Lafontaine A-25 pour atteindre mille huit-cents mètres plus loin la ville de Laval. La voie de la direction nord passerait sous le tablier du pont pour ensuite décrire une boucle ascendante de 270 degrés afin de longer le côté est du pont, (piste de trois mètres de largeur). Quant à la piste de la direction sud, celle-là longerait le côté ouest du pont. Chacune des deux pistes serait séparée de la circulation motorisée à l'aide d'un parapet d'acier sur toute la longueur de l'ouvrage.

## Laval secteur Saint-Vincent de Paul

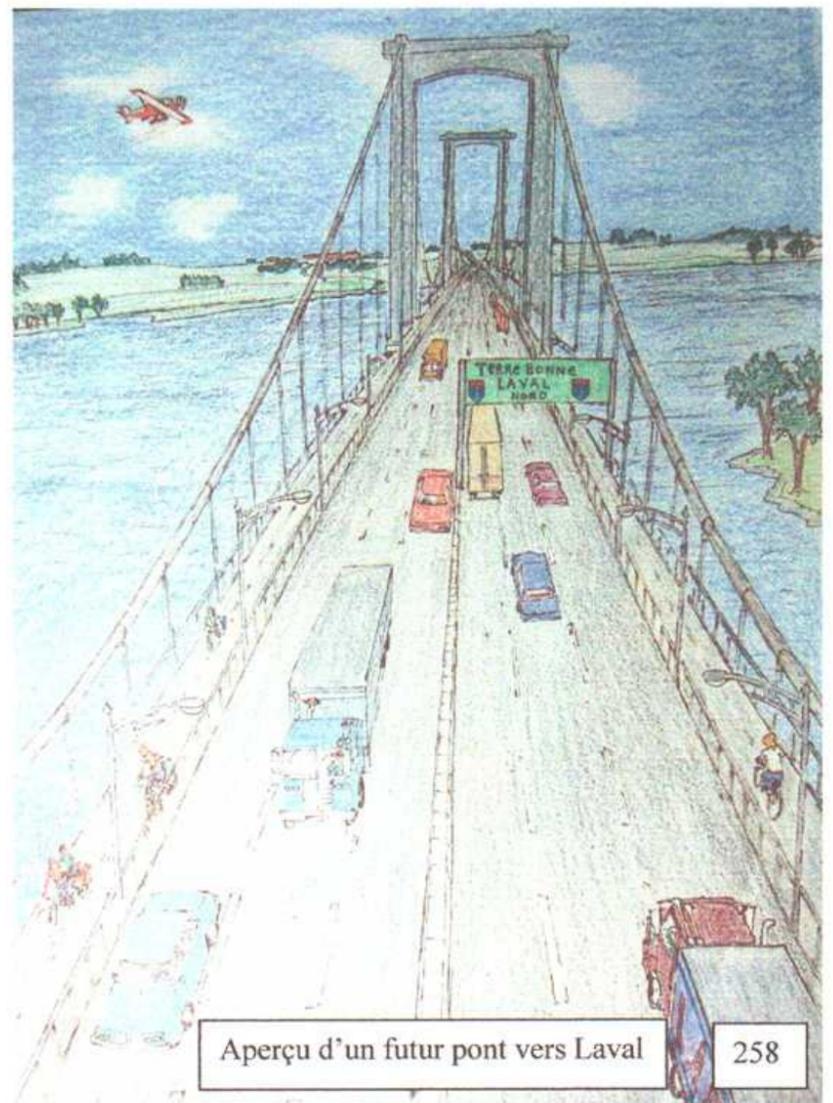
259- Après être entré à Laval, la voie de la direction nord décrirait une autre boucle de 270 degrés pour passer sous le pont mais descendante cette fois-ci, elle irait de ce fait rejoindre l'autre voie du projet.

260- Le vélosentier suivrait à distance (environ cinq mètres) la courbe de la bretelle d'accès au pont (celle du côté ouest provenant du boulevard Lévesque).

261- Dépendant de la configuration qu'aura l'échangeur lors qu'il sera construit; le vélosentier croiserait les deux bretelles de l'autoroute, il le fera soit à l'aide d'une passerelle ou d'un tunnel de tranchée.

262- Il y aura accès entre le vélosentier et la piste cyclable qui longe le boulevard Lévesque.

263- Le vélosentier tournerait vers le nord pour longer sur une distance d'environ un kilomètre le ruisseau Corbeil; ce ruisseau serpente dans une zone de vallonnements. C'est à proximité de ces terrains que pourrait être implantée la future usine d'épuration de Laval. D'après le plan de zonage de Laval, il s'agirait d'une zone d'utilités publique qui pourrait être agrémentée d'espaces verts. être agrémentée d'espaces verts.

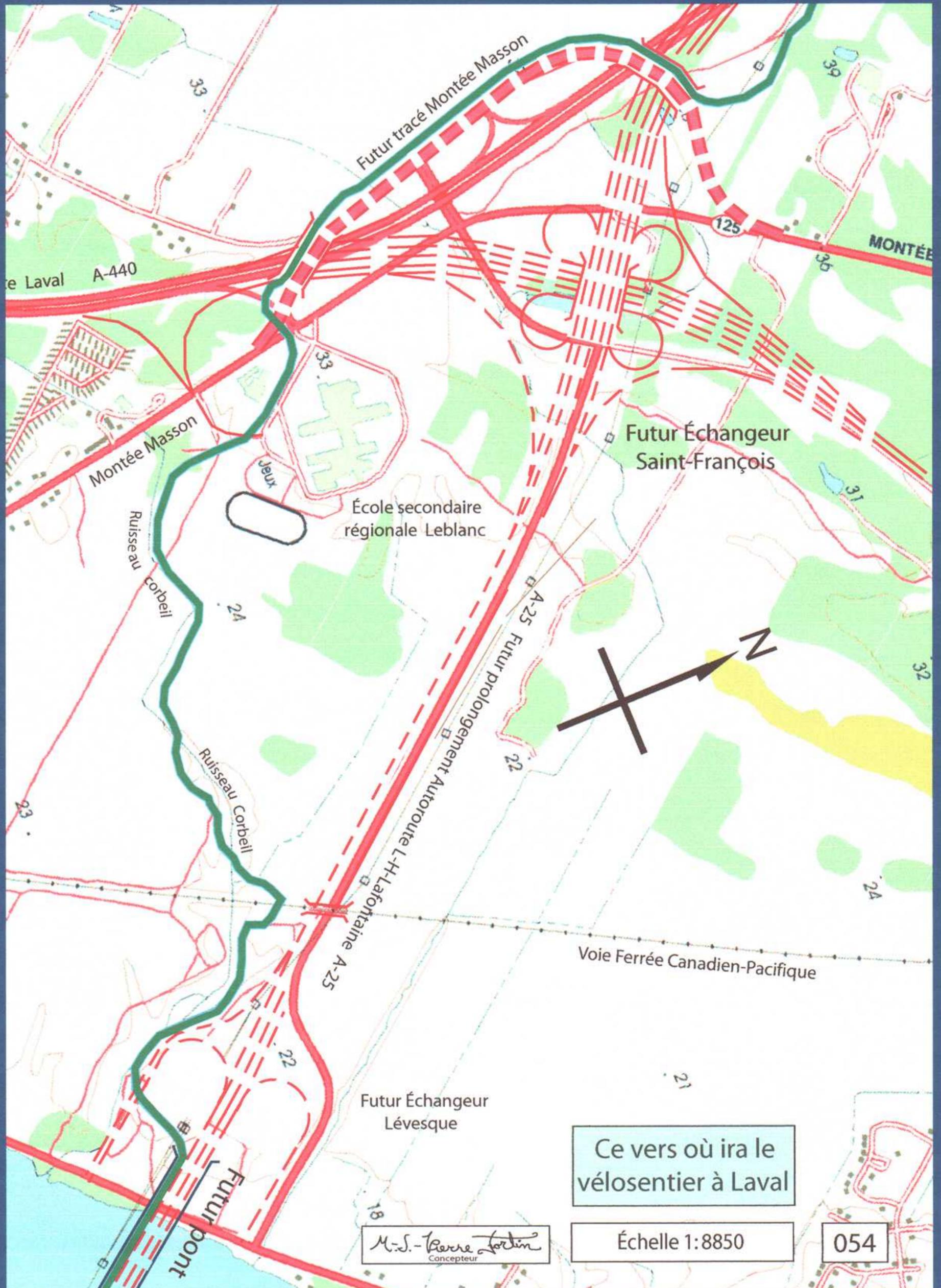


Aperçu d'un futur pont vers Laval

258

264- Le vélosentier croiserait la voie ferrée du Canadien-Pacifique à l'aide d'un tunnel de tranchée de cinq mètres de largeur.

# Le Vélosentier Nord-Sud



M.-S. - Pierre Fortin  
Concepteur

Ce vers où ira le vélosentier à Laval

Échelle 1:8850

054

# Le Vélosentier Nord-Sud



Voici une coupe transversale de ce que pourrait être un vélosentier, il comporterait deux voies unidirectionnelles de trois mètres de largeur chacune; elles sont conçues d'après la technique de remblais de Parcs-Canada. Cette double piste comporterait en son centre un système d'éclairage, lampadaires de type promenade de quatre mètres de hauteur à éclairage au sodium haute pression.

En plus de l'éclairage, le terre-plein du vélosentier qui aurait une largeur moyenne de cinq mètres, pourrait être agrémenté de tables de pique-nique, d'abris contre la pluie d'une signalisation adéquate, de bancs et d'abreuvoirs.

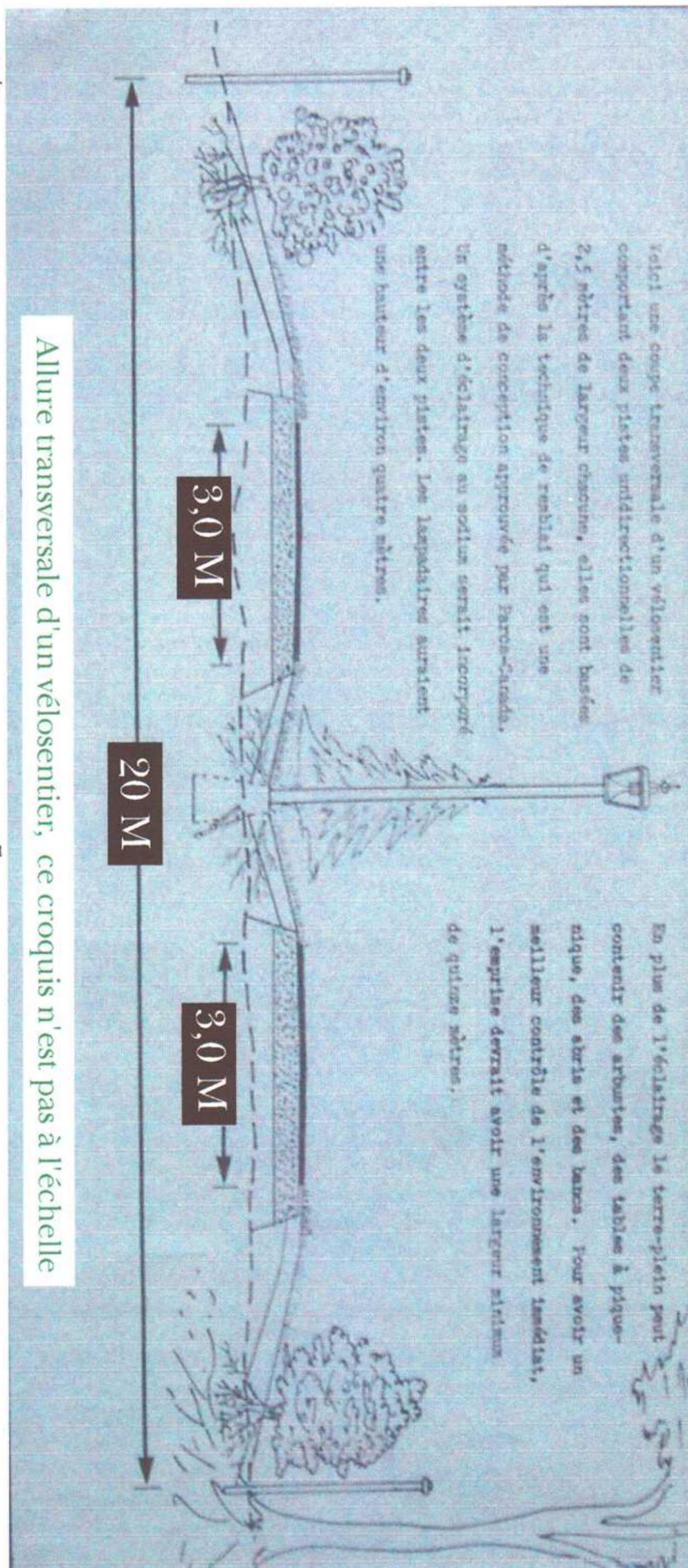
L'emprise de ce vélosentier devrait avoir une largeur minimale d'au moins vingt mètres, mais pour de ce qui est de la largeur de l'emprise du parc linéaire en général, elle devrait varier de trente à cinquante mètres, celle-ci conférerait un meilleur contrôle de l'environnement immédiat, ce qui offrirait à ses éventuels usagers, l'agréable impression de se trouver dans un site champêtre.

Le site pourra éventuellement être planté de différentes espèces d'arbres comme des bouleaux blancs, des épinettes vertes et bleues du Colorado, des corbusiers, des ifs des pins, des tuyas et certains arbres fruitiers.

Dans les endroits où le parc linéaire s'élargit, le vélosentier pourrait quelque peu serpenter afin d'éliminer l'effet de monotonie que donne les grands tracés rectilignes.

La fondation de chacune des deux pistes devra être conçue de manière à ce qu'elle puisse porter le poids des véhicules d'entretien et de voitures de police.

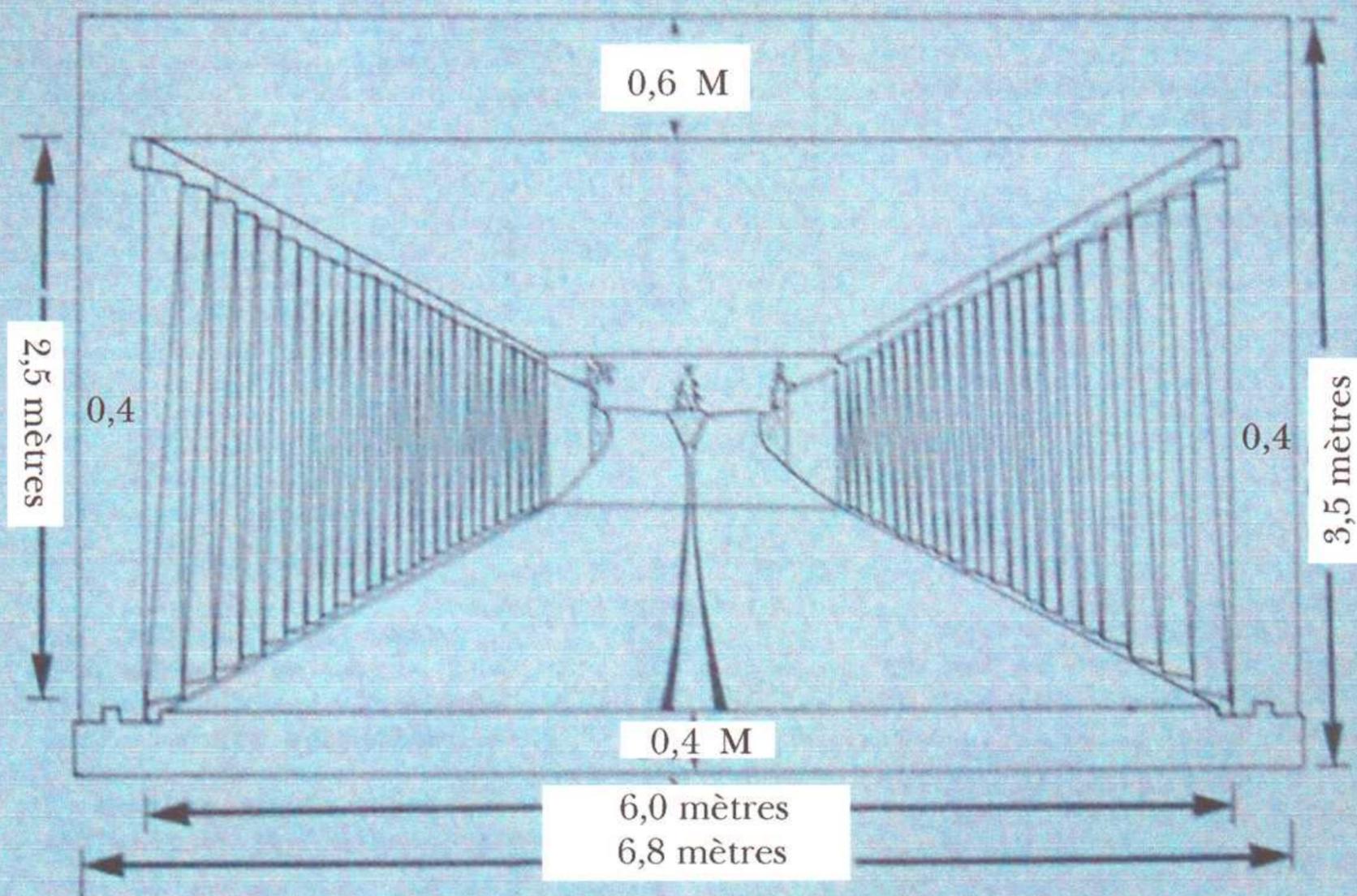
À maints endroits, un système d'entrées et de sorties donnerait aux différents usagers qui l'emprunteraient, l'accessibilité au vélosentier.



Allure transversale d'un vélosentier, ce croquis n'est pas à l'échelle



## Tunnel de tranchée en béton armé



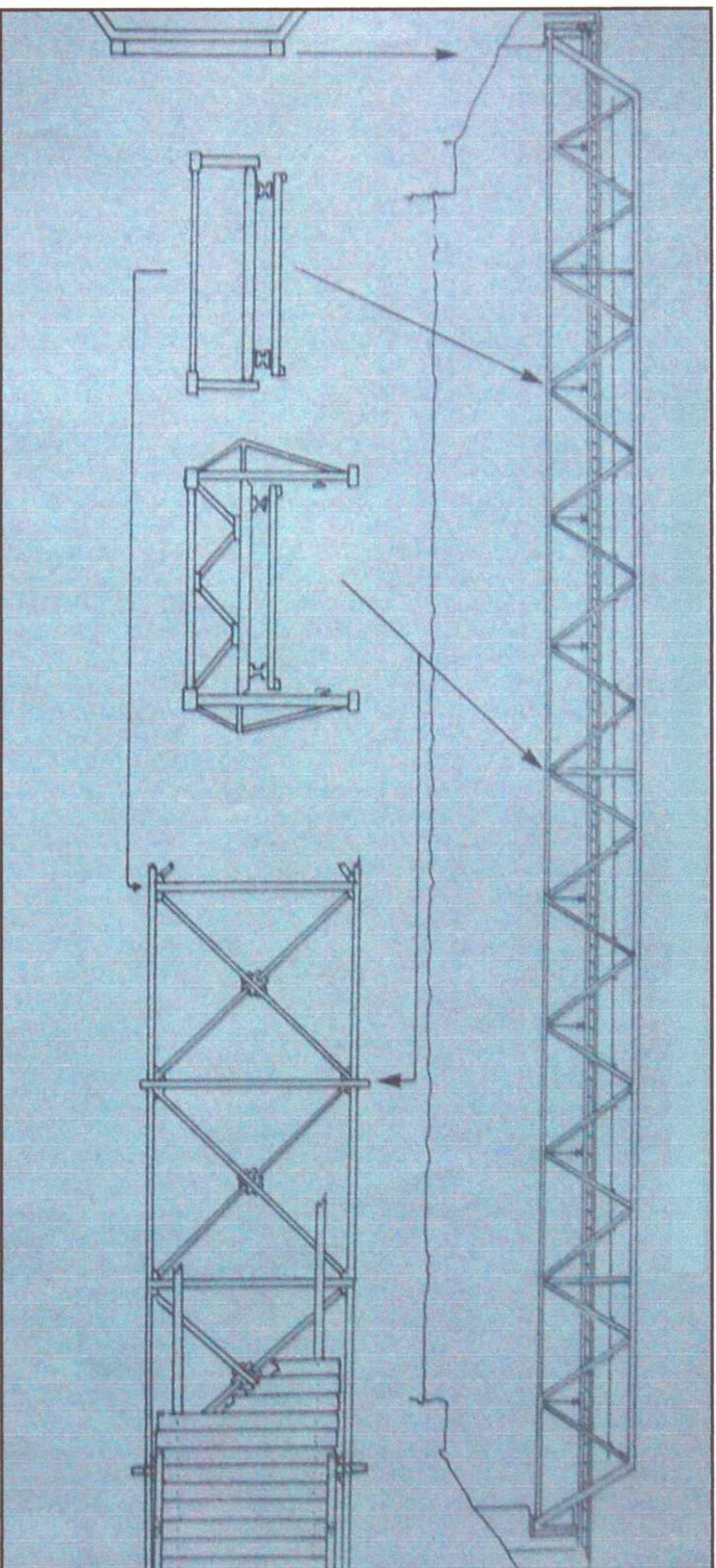
Coupe transversale en perspective d'un spécimen de tunnel de tranchée en béton armé pour le vélosentier, on pourrait se servir de ce genre d'infrastructure dans la plupart des endroits où le vélosentier aurait affaire à croiser d'importantes voies de circulation motorisée; la hauteur libre à l'intérieur de ces ouvrages serait de 2,5 mètres sur une largeur de cinq ou six mètres. Les tunnels seraient tous dotés d'un système d'éclairage, ce système devra être encastré en haut de chaque mur sur toute la longueur de l'ouvrage, de plus il devra être à l'épreuve des actes de vandalisme. Un système de caméras vidéo en circuit fermé devra y être installé afin d'accroître la sécurité des usagers, de cette façon les éventuels agresseurs seront identifiables. Des rigoles de quelques centimètres de profondeur seront prévues de chaque côté du tunnel pour récupérer l'eau de pluie qui doit être évacuée à l'extérieur. Ce genre de tunnel devrait passer entre la surface de la rue et les utilités publiques tel que les égouts pluviaux, sanitaire l'aqueduc, les massifs de conduits électriques et le gaz naturel.

M.-J. - Pierre Fortin  
Concepteur

# Le Vélosentier Nord-Sud



Passerelle à structure métallique de trois mètres de largeur et à tablier de bois



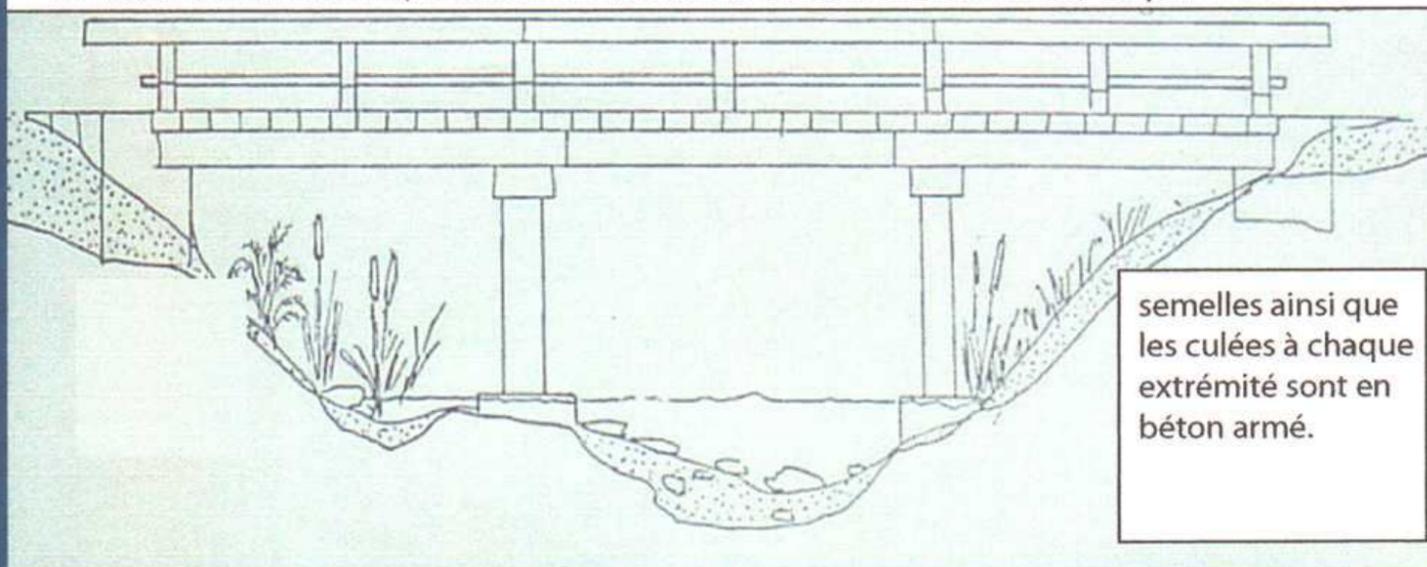
Ce type de passerelle pourrait être utilisé sur de petits obstacles à franchir variants de vingt à trente mètres de largeur, elles ont été conçues par Parcs-Canada au cours des années 1970 elles servaient à franchir le canal de Lachine à maints endroits sur son parcours. Elles pourraient notamment franchir des obstacles sur le tracé du vélosentier comme au lac de rétention d'Anjou le ruisseau de Montigny ou éventuellement plus tard sur les rivières à l'Achigan ou Saint Esprit dans le Nord et encore le ruisseau Massé à Saint-Basile le Grand sur la rive Sud.

*M.-J. - Bourne - Fortin*  
Concepteur

# Le Vélosentier Nord-Sud

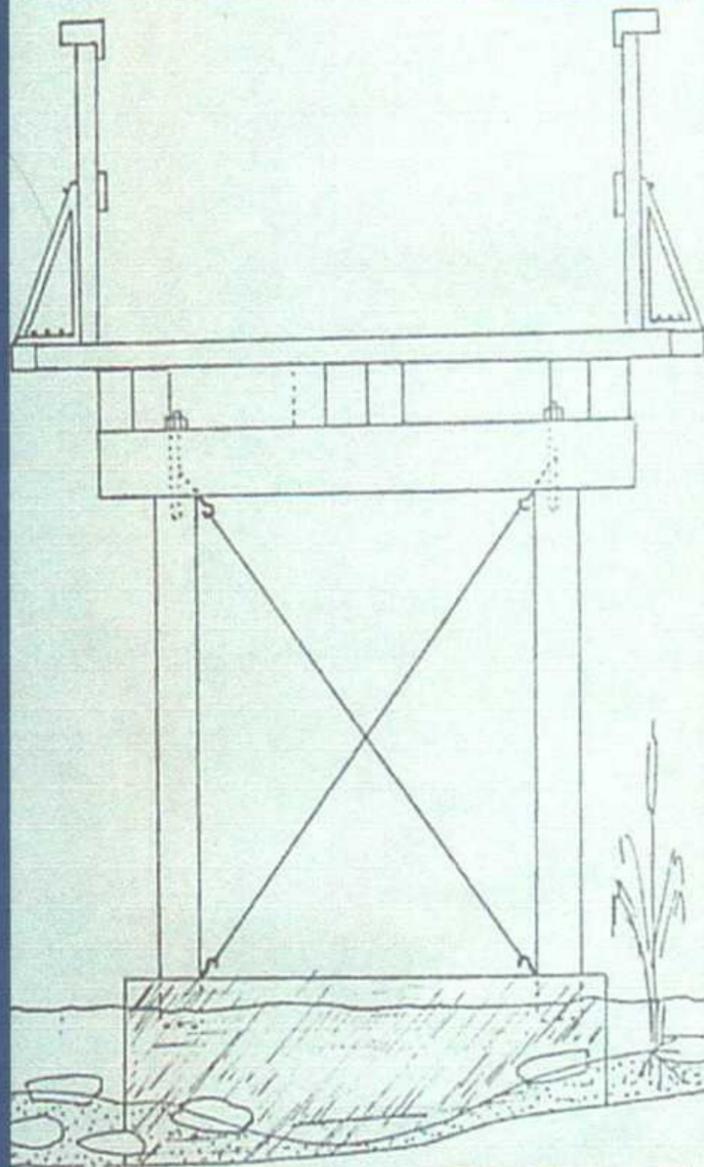


Coupe latérale d'une passerelle de bois servant à franchir des petits obstacles en milieu rural tel les fossés et les ruisselets, le tablier est fait de traverses de chemin de fer, les piliers et leurs

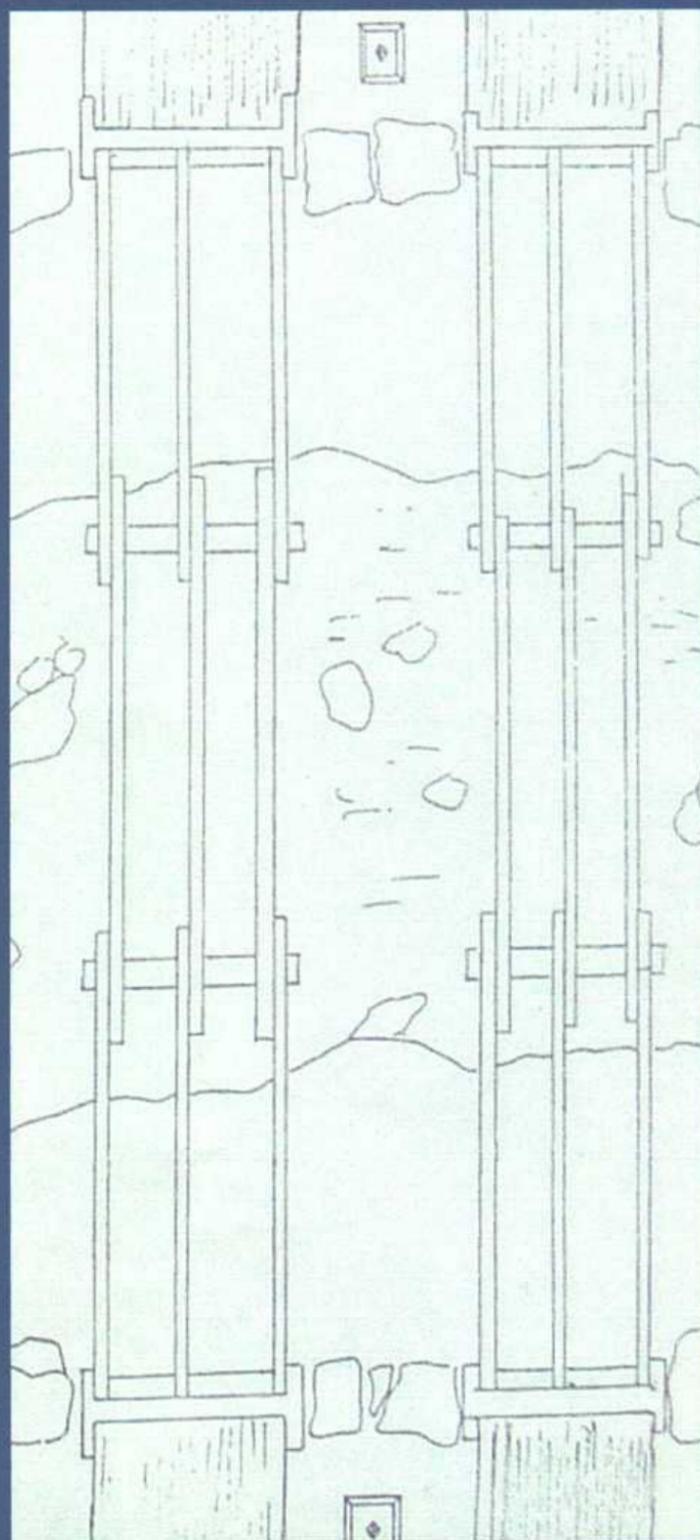


semelles ainsi que les culées à chaque extrémité sont en béton armé.

Vue de dessus de passerelles de bois pour le vélosentier, la structure qui porte le tablier est faite de trois grosses poutres de bois par travée consolidées entre elles par des cales.



Coupe transversale d'un ponceau de bois et à piliers de béton pour la traversée de petits ruisseaux en milieu rural.



# Le Vélosentier Nord-Sud

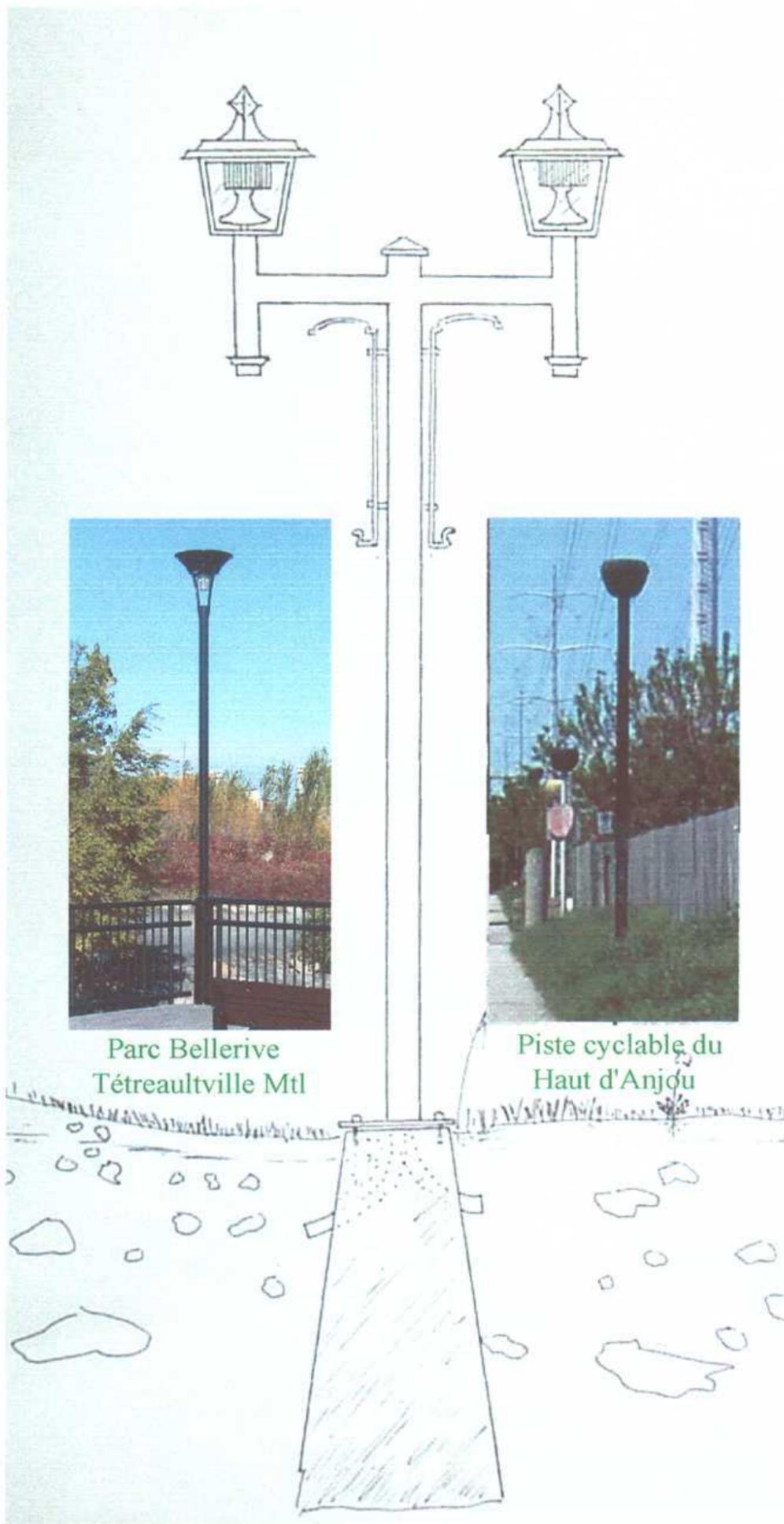


Différents types de lampadaires de piste ou de promenade

Éclairage au sodium à haute pression



Parc Bellerive  
Tétreaultville Mtl



Parc du Millénum  
Dorval Lac St-Louis



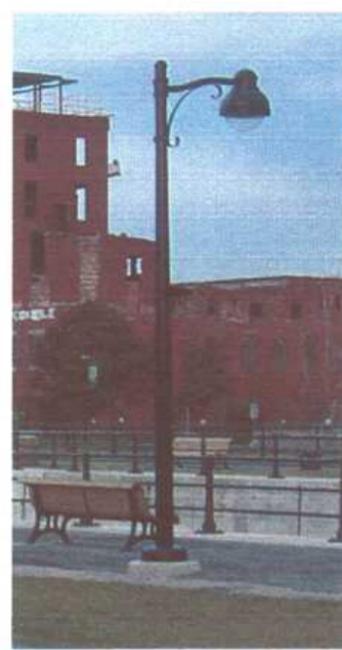
Parc Georges V  
Montréal-Est



Parc Bellerive  
Tétreaultville Mtl



Piste cyclable du  
Haut d'Anjou



Écluse St-Gabriel  
Canal de Lachine Mtl



Parcours du Cerf  
Longueuil

Le vélosentier serait doté d'un système d'éclairage sur toute sa longueur comme le canal de Lachine et le tracé du Marigot à Longueuil

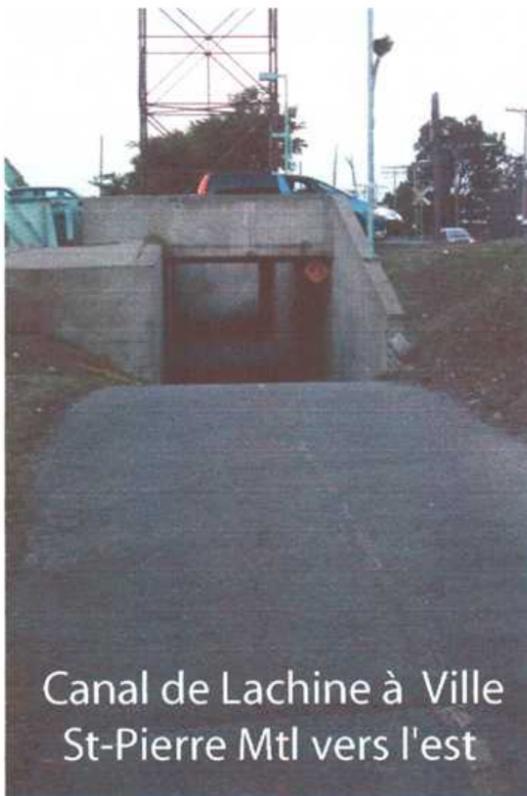


Canal de Lachine  
Côte St-Paul Mtl

# Le Vélosentier Nord-Sud



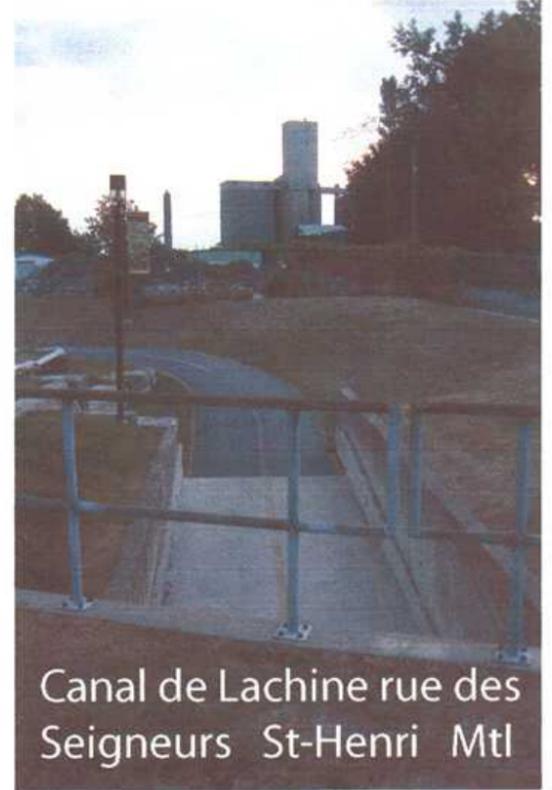
## Quelques exemples de tunnels de tranchée



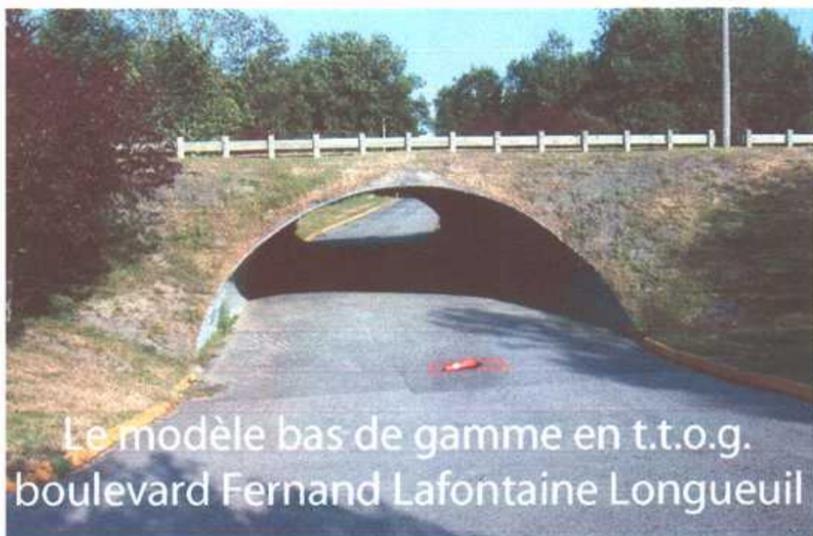
Canal de Lachine à Ville St-Pierre Mtl vers l'est



Canal de Lachine à Ville St-Pierre Mtl vers l'ouest



Canal de Lachine rue des Seigneurs St-Henri Mtl



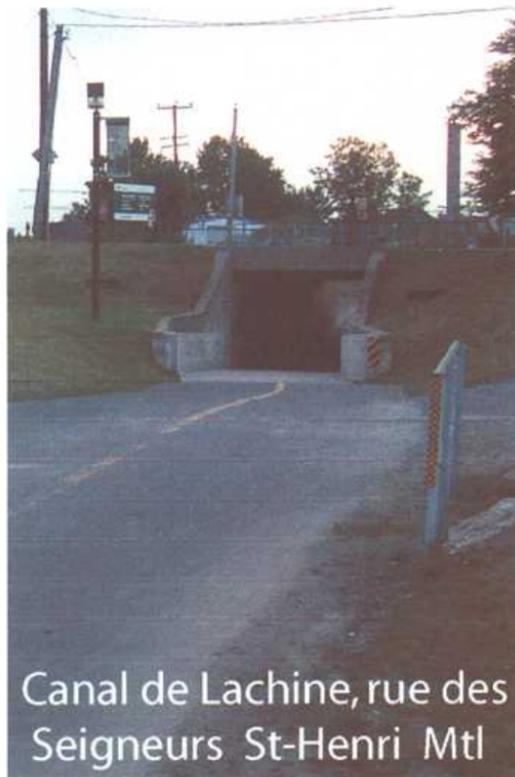
Le modèle bas de gamme en t.t.o.g. boulevard Fernand Lafontaine Longueuil



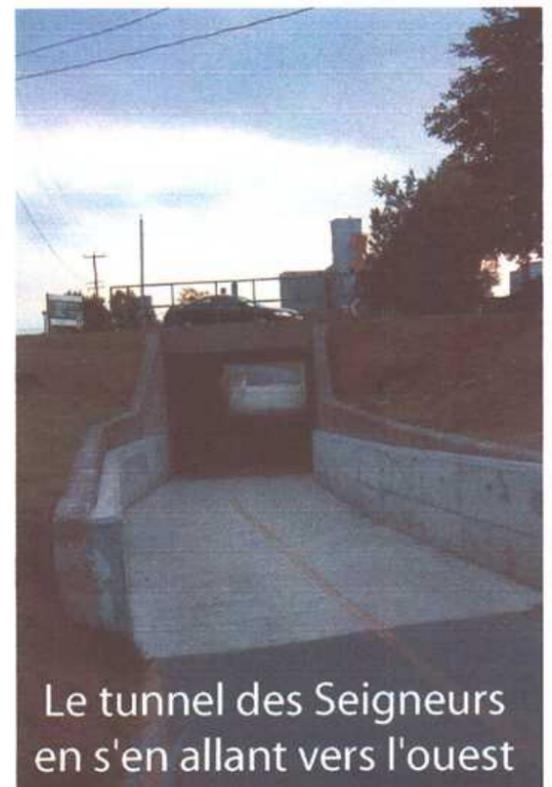
Tunnel du chemin du Cerf en t.t.o.g. avec portail en béton en pas mal plus joli



Tunnel de la rue des Seigneurs St-Henri Mtl



Canal de Lachine, rue des Seigneurs St-Henri Mtl



Le tunnel des Seigneurs en s'en allant vers l'ouest

# Le Vélosentier Nord-Sud

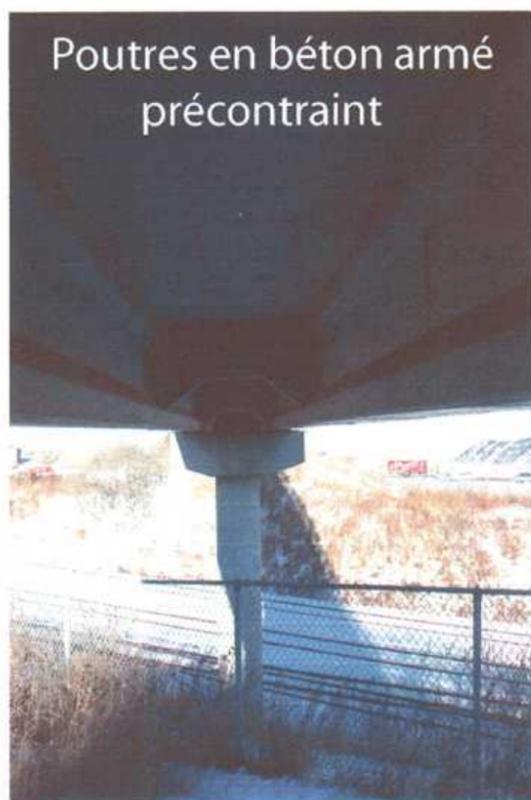


## Quelques exemples de passerelles

Les trois premières photos, passerelle à structure métallique en treillis avec tablier coulé en béton, elle relie la piste René Lévesque au tracé du Marigot sur l'autoroute Marie-Victorin R-132 à Longueuil; les quatre photos suivantes, passerelle à poutre à âme mince en béton précontraint et en forme de I, avec tablier de béton coulé par la suite, elle franchie les voies ferrées du Canadien-Pacifique près du Pied-du-Courant entre les rues Ste-Catherine et Notre-Dame à l'est de la rue Frontenac.



Vers le tracé du Marigot Longueuil



Poutres en béton armé précontraint



Passerelle du Pied-du-Courant vers l'est



Vers la piste Notre-Dame, direction est





## conclusion

Dans le cadre d'un projet de piste qui passerait dans un corridor champêtre, en plein milieu urbain, sur l'île de Montréal, il est maintenant dans un premier temps, impératif de songer à protéger et sauvegarder les derniers terrains de ce qui pourra devenir un somptueux parc linéaire; ce parc linéaire unira les deux rives de l'île, au tiers Est de sa longueur; et qui d'ailleurs n'est pas le seul, car il y en a deux autres comme ça dans le West-Island, au niveau du ruisseau de l'Anse à l'Orme et l'autre près de Pointe-Claire et Dorval.

À sa naissance, après l'acquisition des premiers terrains, nous pourrons y construire la première des deux pistes; plus tard, lorsque la situation le justifiera, alors que la circulation cycliste sera croissante, on pourra entrevoir de construire la deuxième.

Comme vous pouvez le constater, le vélosentier est un projet d'envergure qui pourra être intégré au réseau vert de l'île de Montréal, sans compter qu'il sera le trait d'union entre les réseaux de Laval, et de la Couronne Nord lorsqu'il y aura le prolongement de l'autoroute L.-H. Lafontaine, la 25; ainsi que Longueuil et la Couronne Sud avec l'accession au corridor central du tunnel Lafontaine.

Cependant, dans un avenir plus ou moins rapproché, à quelques années d'ici, alors que la majorité des terrains seront acquis par une sorte de commission des espaces verts, nous pourrons envisager de concevoir et réaliser les premières infrastructures, des passerelles ainsi que des tunnels de tranchée; ces éléments relevant du Génie Civil serviront de liens physiques entre les différents terrains du vélosentier; cela assurera une continuité du projet sans que ses usagers n'aient à subir une interruption de leur parcours à cause des intersections à niveau et de la circulation motorisée.

C'est pourquoi, nous demanderons en premier lieu et en temps opportun une action concrète de la part des autorités municipales et de certains ministères provinciaux et fédéraux tels le Service des Parcs, les Transports, les Loisirs et l'Environnement, une action concrète pour de ce qui est d'une prise de décision à propos de la réalisation de ce projet et ce dans les 90 à 120 jours qui suivront la remise de ce document.

Veillez messieurs et mesdames accepter nos respects distingués.