

Note

DESTINATAIRE :	Office de consultation publique de Montréal
EXPÉDITEUR :	Daniel Beaulieu, ing. Chargé de planification
C.C.	M. Pierre Sainte-Marie, chef de division Division de l'aménagement et des grands projets
DATE :	Le 2 avril 2019
OBJET :	Document complémentaire d'information sur le projet de mobilité présenté dans le cadre de la consultation sur l'Écoparc industriel de la Grande-Prairie

Mise en contexte

La séance publique d'information pour l'Écoparc industriel de la Grande-Prairie s'est déroulée les 12 et 14 mars 2019. Le projet de mobilité intégré a été présenté lors d'un kiosque d'information le 12 mars, préalablement à la tenue de la soirée d'information le même soir.

Certains citoyens ont pu obtenir des informations détaillées sur le concept général du projet de mobilité pendant la tenue du kiosque, mais pour la majorité des participants les informations transmises pendant la présentation en assemblée ne permettaient pas de bien assimiler tous les éléments du concept.

Dans un souci d'équité et de transparence, la Ville dépose ce document complémentaire d'information en vue de la préparation des mémoires. Il vise également à assurer une juste interprétation du concept opérationnel présenté dans le document d'information qui a été déposé à l'OCPM.

Concept opérationnel : limites techniques

Tel que mentionné lors de la consultation, la géométrie du projet de mobilité est encore au stade conceptuel. Elle découle des études de faisabilité ou des avant-projets préliminaires effectués à ce jour ; le tracé, les pentes et les courbes ayant fait consensus auprès des partenaires (Ville de Montréal, ministère des transports du Québec (MTQ), Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (MHM), Administration portuaire de Montréal (APM) et

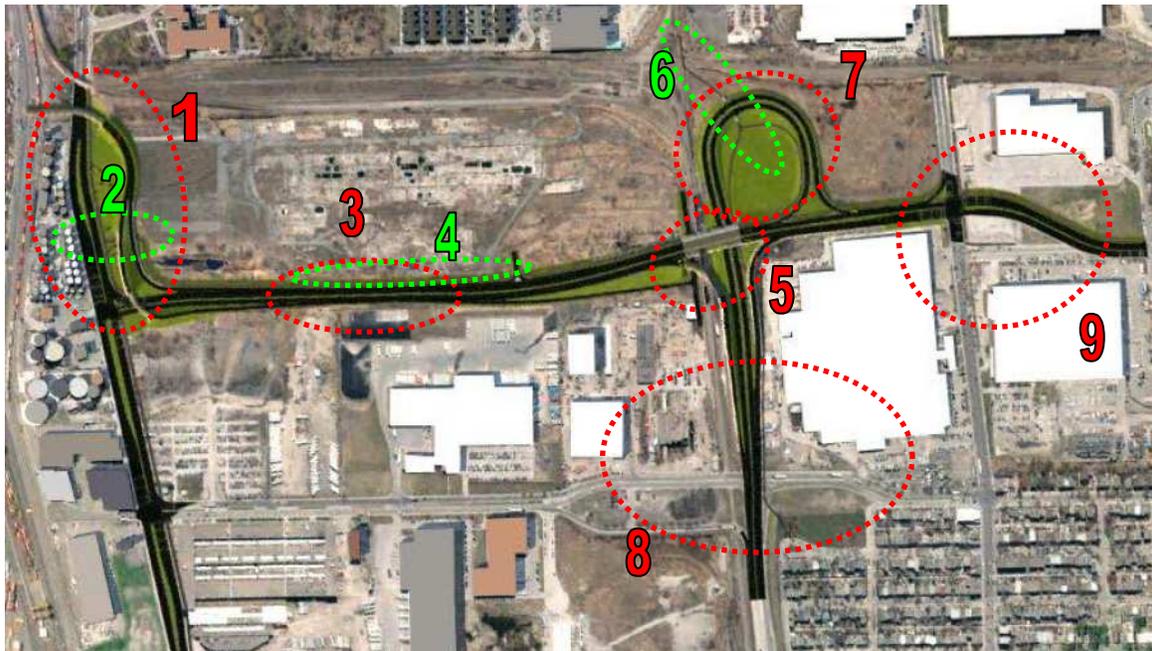
le Canadien National (CN)). Il ne s'agit pas d'un plan prêt pour construction, mais suffisamment avancé pour illustrer les intentions des parties prenantes. Si les rayons, biseaux, pentes et autres paramètres respectent les normes usuelles de conception, les fondations de chaussées, le drainage et les ouvrages d'art ne sont pas encore formellement conçus et pourront influencer certains aspects du concept lors des étapes ultérieures.

Les tracés en plan seront éventuellement raffinés lors des avant-projets définitifs afin de déterminer avec plus de précision le nombre de voies de chaque tronçon, les longueurs des voies de virage, la position des trottoirs, la forme exacte des intersections ainsi que les largeurs et emplacements des trottoirs et pistes cyclables. Les besoins exacts en drainage souterrain et de surface seront aussi déterminés, tout comme l'ensemble des réseaux techniques à prévoir (éclairage, communications, utilités publiques, etc.).

Aussi, le prolongement du boulevard de l'Assomption va permettre à la Société de transport de Montréal (STM) de revoir ses circuits d'autobus en relation avec la station de métro L'Assomption. Il en va de même pour l'interface avec le mode de transport structurant pour l'Est de Montréal, qui est au stade d'annonce pour le moment, mais pour lequel le projet de mobilité est en complémentarité.

Projet de Mobilité

Chaque élément du tracé ci-dessous est décrit à l'article correspondant.



Secteur 1 : sortie du port

Le Port de Montréal ne dispose que d'une seule fenêtre adossée à la rue Notre-Dame Est entre le pont ferroviaire et la rue Bossuet, soit une bande étroite située entre le CN et le terrain de l'entreprise Vopak. Le pont du port passe au-dessus de la rue Notre-Dame Est à une hauteur minimale de 5 m au-dessus de la chaussée, selon les normes en vigueur. Le pont comporte une voie par direction qui servira principalement de sortie des camions porte-

conteneurs et d'entrée pour les camions de vrac. Le pont sera muni de dispositifs antibruit, tout comme le chemin de raccordement au boulevard de l'Assomption.

La voie « sortante » reste à pleine hauteur sur le talus jusqu'à un second pont qui enjambe le nouveau boulevard de l'Assomption. Sa hauteur minimale sera également de 5 m au-dessus de la chaussée. La voie « entrante » débute à la hauteur du sol et grimpe progressivement vers le pont sur Notre-Dame Est. Ce chemin d'accès sera construit par le Port dans l'emprise (lotissement) de la rue Notre-Dame Est, qui est de propriété du MTQ. Les pentes sont idéalement de 4% au maximum afin d'assurer une circulation en douceur, notamment pour limiter le bruit généré par le camionnage.

Secteur 2 : raccord du corridor actif à Notre-Dame

Le corridor actif qui longe le côté Ouest du boulevard de l'Assomption passe sous le chemin d'accès du port afin de rejoindre la piste cyclable et le trottoir nord de la rue Notre-Dame Est, non loin de l'intersection avec le boulevard de l'Assomption. Ce passage sera relativement large et éclairé de façon à assurer le confort des usagers, un peu à la façon du passage Roosevelt à Chicago. Pour assurer la sécurité de tous les usagers, les aménagements limiteront au maximum tout conflit entre les infrastructures dédiées à la mobilité actives avec les activités du port.

Secteur 3 : boulevard de l'Assomption

L'infrastructure que représente le boulevard de l'Assomption sera une artère municipale élaborée selon les critères associés aux voies urbaines et non autoroutières (largeurs limitées des voies, limite de vitesse de 50 km/h, structure de chaussée souple avec pavage conventionnel, éclairage de rue complet à DEL, plantations). Le concept fonctionnel prévoit un mail central planté et typiquement deux voies par direction en section courante (hors-intersections). Le drainage souhaité est constitué de noues et de fossés avec des ouvrages de rétention et des aménagements paysagers (paysage, filtration, commémoration du ruisseau, etc.).

Le boulevard de l'Assomption se trouve au niveau du sol, sauf pour la partie qui enjambe la voie ferroviaire du CN. La voie sortante du port descend depuis le pont d'étagement selon une pente de 4% jusqu'à ce qu'elle rejoigne le boulevard au niveau du sol. La voie entrante quitte le boulevard de l'Assomption au niveau du sol et monte graduellement vers le pont sur Notre-Dame Est. L'accès illustré sur le site de l'ancienne Canadian Steel Foundries (CSF), à la page précédente, est présenté à titre indicatif. Le ou les accès réels seront aménagés en fonction des usages futurs du site.

Secteur 4 : corridor actif l'Assomption

Pour des raisons opérationnelles, les trottoirs et les pistes cyclables seront réunis dans un seul corridor de mobilité active dont l'aménagement souhaité prendra la forme d'un parc linéaire. Ce choix offrira aux usagers un parcours à la fois agréable, confortable et sécuritaire puisqu'il sera détaché de la chaussée, tout en offrant une grande visibilité aux divers usagers. Piétons et cyclistes auront, à cet effet, leurs propres infrastructures. À ce stade-ci du processus de conception, le corridor de mobilité active est situé du côté ouest du boulevard.

Sa configuration finale sera élaborée lors des avant-projets et comprendra des aménagements particuliers, dont un éclairage à DEL.

Ce choix d'emplacement permet également de valoriser une emprise qui accueillera en sous-sol les réseaux techniques usuels, soit la distribution électrique (éclairage, riverains), la fibre optique de la Ville et les réseaux de télécommunication privés.

Le corridor actif ainsi que le ou les accès de l'ancien site CSF seront au niveau du sol. La conception de leur croisement se fera selon les règles de l'art une fois les besoins du site connus.

Secteur 5 : voie ferroviaire du CN

L'antenne ferroviaire Longue-Pointe du CN doit être maintenue en service. Elle dessert le port de Montréal et certains clients industriels. La mise en place d'un passage à niveau n'est pas envisageable. De fait, cette option a été rejetée par le CN et les auditeurs en sécurité routière du MTQ. Les passages à niveaux présentent des enjeux de sécurité en raison des arrêts que doivent effectuer certaines catégories de véhicules au franchissement d'une voie ferrée. Les étagements proposés dans le projet de mobilité viennent améliorer la sécurité en plus d'éviter les arrêts-départs des véhicules lourds, sur route comme sur rail, ce qui a pour effet de réduire les nuisances sonores et la pollution atmosphérique.

Un passage inférieur du boulevard sous les rails a été rejeté. La mise en œuvre de ce type d'ouvrage demande la construction d'une voie ferroviaire de déviation pendant les travaux, ce qui s'avère très coûteux. La Ville de Montréal souhaite aussi éviter les chaussées en dépression, peu compatibles avec le transport actif. Enfin un tel aménagement demande la construction d'un poste de pompage et rendrait cet axe de mobilité moins résilient face aux changements climatiques.

Pour des raisons techniques et financières, le boulevard de l'Assomption passera au-dessus des voies ferroviaires du CN. Un pont sur piliers est envisagé, avec talus aux approches. Le dégagement entre des rails et la voûte du pont sera de 7,1 m. Il s'agit d'une donnée technique basée sur les formats normalisés des wagons ferroviaires. Le corridor de mobilité active disposera d'un passage séparé et protégé de la circulation véhiculaire. Sa position du côté ouest offrira un point de vue intéressant vers les installations olympiques. Un pont séparé, plus étroit, permettra, pour sa part, de rejoindre l'avenue Souigny Est. Les chaussées rejoignent le sol selon des pentes d'au moins 4% mais n'excédant pas 6%.

Le passage en hauteur a l'avantage de permettre l'aménagement d'un accès au clos de voirie de l'arrondissement MHM depuis le sud, et d'une sortie vers le sud et / ou d'un accès au site de l'ancienne CSF, selon les besoins et usages à venir.

Sur la figure (page 2), les ponts sont montrés en gris. Les chaussées aux approches des ponts vont demander des combinaisons de talus et murs de soutènement, dont la configuration sera analysée et choisie lors des études d'avant-projet.

Secteur 6 : piste cyclable Souigny

La piste cyclable Souigny est prolongée en site propre, complétant ainsi le tronçon manquant entre les rues Monsabré et Viau. Son tracé est entièrement protégé car il ne croise aucune

chaussée. Le concept profite des élévations du Secteur 5 pour passer sous les chaussées dans des aménagements à la fois larges et lumineux. Un tracé de raccordement avec le corridor actif du boulevard de l'Assomption sera aussi offert.

Dans le Secteur 7, la piste Souigny passera sous les boucles d'accès au niveau approximatif du sol, profitant de la remontée des chaussées.

Secteur 7 : boucles de raccordement

Les boucles de raccordement viennent faire le lien entre les prolongements de l'Assomption et de Souigny. Elles tirent profit de l'étagement au-dessus des rails et sont conçues pour une vitesse de 30 km/h seulement. L'objectif est d'assurer une circulation en continu des camions du port, mais à basse vitesse sur des pentes douces. Cette conception permet aussi de réduire les émissions de polluants atmosphériques et le bruit issus des camions en éliminant la friction des arrêts-départs aux feux de circulation dans une pente.

Les chaussées présenteront, à cet effet, des pentes d'au plus 4% environ de façon à réduire les nuisances sonores. Leur drainage s'effectuera au moyen de fossés et de noues avec la possibilité d'aménager un bassin de rétention dans la partie située au centre des chaussées.

Le raccord en « Y » au boulevard sera compact. Le corridor actif traversant ce « Y » disposera de feux de circulation munis de détection pour assurer des traversées sécurisées sur demande. D'autres alternatives pourraient être retenues lors des études d'avant-projet.

Secteur 8 : Dickson et Souigny

La rue Dickson sera interrompue à la hauteur de l'avenue Souigny. Du côté nord, entre Hochelaga et la rue de Toulouse, elle prendra la forme d'une locale à travée simple. Du côté sud, un demi-tour sera aménagé, mais la bretelle menant à l'avenue Souigny Est sera conservée, dans sa configuration actuelle avec le passage à niveau existant.

L'avenue Souigny sera prolongée vers l'Assomption, au niveau du sol, passant sous le pont d'étagement du boulevard de façon à rejoindre les boucles. La conception de la chaussée sera réfléchie de manière induire un ralentissement de la circulation. Une combinaison de murs de soutènement et de talus sera aménagée le long des voies de raccordement au boulevard de l'Assomption en direction nord.

Secteur 9 : Assomption Nord

Le boulevard de l'Assomption sera redressé, de la rue Hochelaga jusqu'à la rue Pierre-de-Coubertin, de façon contourner le bâtiment situé au 5600 Hochelaga. La conception de ce tronçon n'est pas encore arrêtée pour le moment.