

## SECTEUR 9 – ABORDS DU PONT JACQUES-CARTIER – TÊTE DE PONT

Depuis sa mise en service au début des années 1930, le pont Jacques-Cartier a conservé son gabarit d'origine, mais ses accès se sont adaptés à l'augmentation de son utilisation par l'automobile, entraînant des transformations majeures à ses deux extrémités, à Montréal et à Longueuil. Il en résulte des voies de circulation aménagées principalement pour supporter un fort débit de circulation, ce qui marque le paysage local et répond mal aux autres besoins de mobilité.

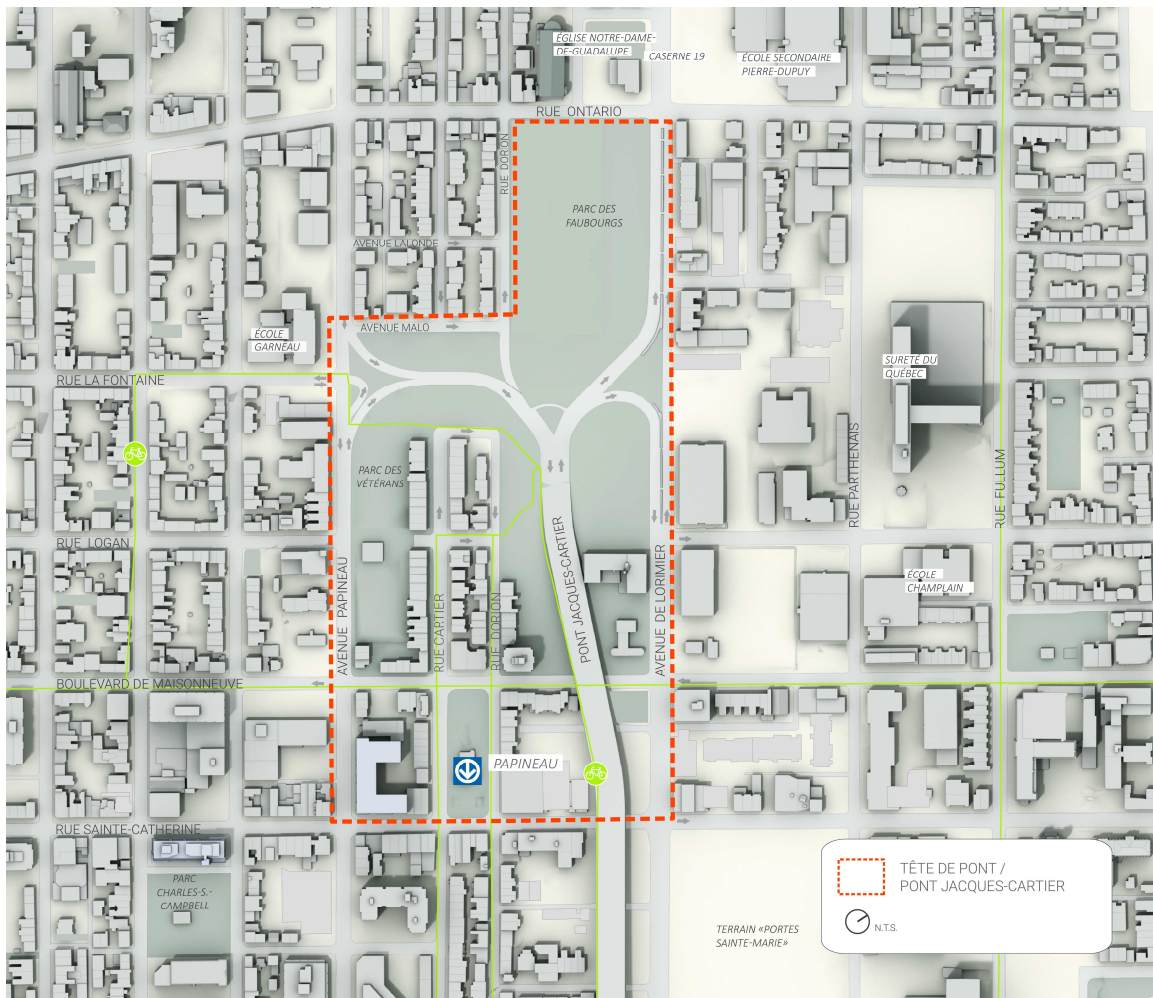


Figure 1 : Plan de localisation

## HISTORIQUE

En 1925 débutent les travaux de construction du pont Jacques-Cartier, qui sera ouvert à la circulation en 1930. L'arrivée du pont au niveau du sol se fait à la hauteur de la rue Lafontaine, qui est élargie côté nord. Elle devient la rue principale qui assure les mouvements d'entrées et sorties du pont. Vers le nord, c'est la rue de Bordeaux qui est le débouché naturel du pont. Les avenues Papineau et de Lorimier, en double sens au nord de la rue Lafontaine, assurent également les connexions avec le reste de l'île.



Figure 2 – L'entrée du pont Jacques-Cartier en 1958 (source : Archives de la Ville de Montréal)

Au cours des années 1960, les accès au pont seront grandement modifiés. La tenue de l'Expo 67 sur les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame fait du pont Jacques-Cartier l'une des principales portes d'entrée du site. Des bretelles d'entrée-sorties sont aménagées pour connecter directement le pont aux avenues Papineau et de Lorimier. La rue de Bordeaux perd alors son rôle d'entrée-sortie du pont au profit de l'avenue de Lorimier, mise en sens unique vers le nord, et de l'avenue Papineau, mise en sens unique vers le sud jusqu'à la rue Lafontaine.

La création de ces bretelles prolonge le caractère autoroutier du pont jusqu'à la rue Ontario, alors que depuis l'ouverture du pont, ce type d'aménagement était limité aux abords immédiats de la rue Lafontaine. La démolition de plusieurs immeubles résidentiels et commerciaux a été nécessaire notamment entre les rues Lafontaine et Logan.

L'accessibilité à l'école Garneau, située au coin de l'avenue Papineau et de la rue Lafontaine, se dégrade d'un point de vue de la sécurité et les aménagements réalisés renforcent son enclavement depuis l'est.



Figure 3 – Photo aérienne du secteur en 1962 (source : Archives de la Ville de Montréal)

Le fonctionnement routier mis en place dans les années 1960 perdure aujourd’hui. Alors que les démolitions avaient épargné les constructions du côté ouest de l’avenue de Lorimier entre le pont et la rue Ontario, celles-ci sont démolies dans les années 1990 en raison des nuisances routières.

### **Le projet de la tête de pont**

Face au constat de l’absence de projet urbain significatif pour l’ancrage du pont dans le secteur, la Ville de Montréal a mandaté, en 2002, la firme Luc Laporte architecte, pour développer des scénarios de réaménagement des bretelles d’accès au pont et de leurs abords en intégrant les terrains encore construits jusqu’à la rue Ontario.

Un scénario d’aménagement est retenu pour le devenir des terrains situés entre le pont et la rue Ontario, soit l’aménagement d’un grand parc, le parc des Faubourgs qui sera achevé en 2005.

Pour le réaménagement des bretelles, le projet consistait à conserver la hauteur du pont au nord de la rue Logan et d’abaisser les bretelles d’accès plus au nord, afin de créer deux passages pour les liens actifs au niveau du sol sous chaque bretelle d’accès et poursuivre ainsi le parc jusqu’à la rue Logan.

En 2016, la société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) a lancé des études pour intervenir sur la structure du pont et programmer le réaménagement des espaces situés sous le pont en parc linéaire comprenant divers types d’espaces (bassins de rétention, skateparc, place publique, jeux pour enfants, etc.).

Afin de s’arrimer avec ces futurs travaux, la Ville a confié un mandat d’études à l’atelier Christian Thiffault, en vue de poursuivre le projet de la tête de pont datant de 2002 et de l’intégrer à une réflexion plus large entre les avenues Papineau, Parthenais, Ontario et René-Lévesque.

L'objectif principal du projet de tête de pont est de restituer des continuités nord-sud et est-ouest pour les parcours piétonniers et cyclables au niveau des bretelles d'accès au pont ainsi que dans l'axe de la rue Logan.

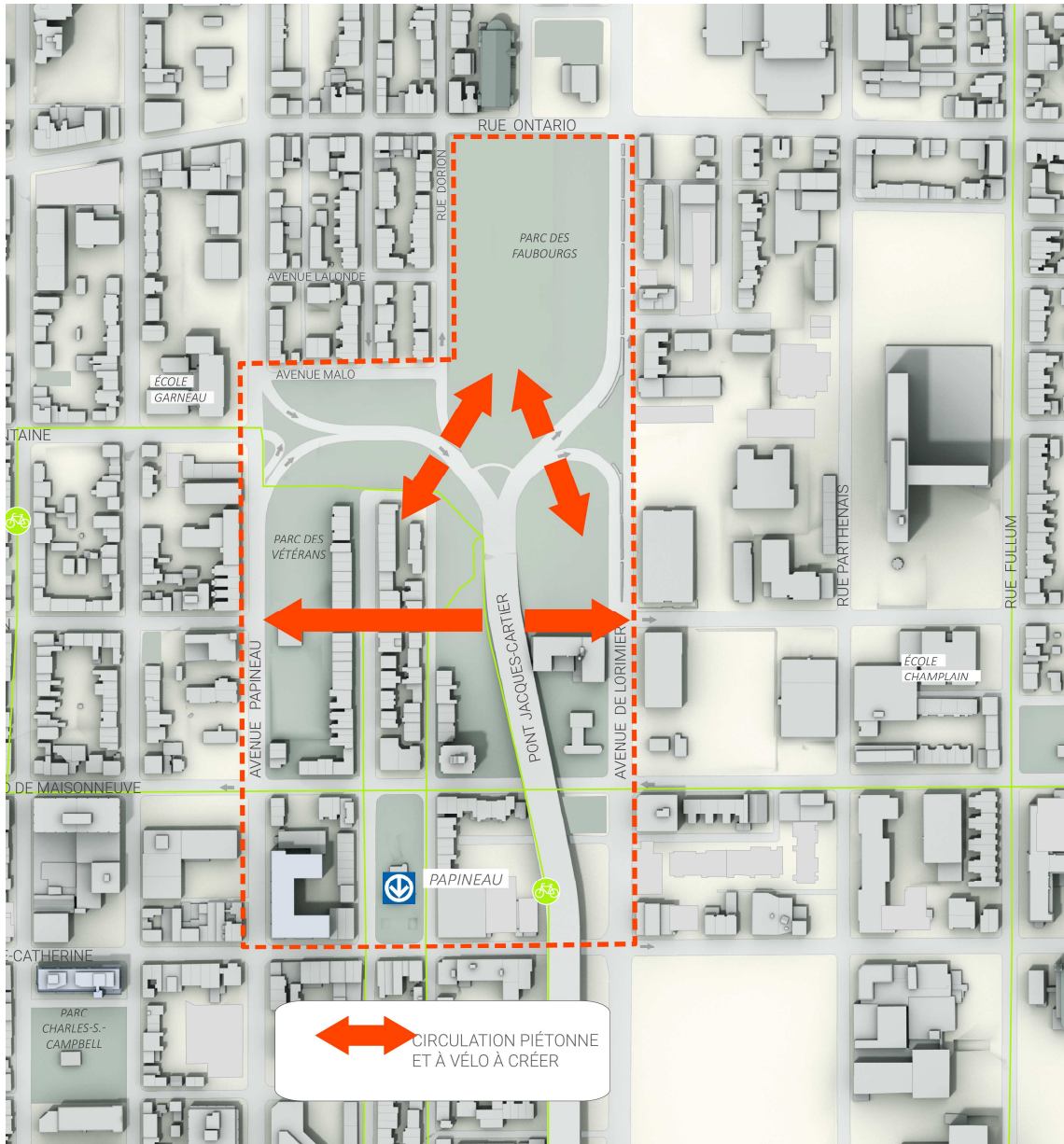


Figure 4 – Restituer des continuités pour les parcours piétonniers et cyclables :

- nord-sud pour s'affranchir des bretelles d'accès
- est-ouest en ouvrant un passage dans l'axe de la rue Logan

Le projet proposé a fait l'objet d'une consultation publique en 2017. Il pourrait encore être bonifié, car l'échéancier de sa réalisation reste à définir. En effet, les interventions sur le pont Jacques-Cartier sont à arrimer avec les travaux actuels et à venir des différents franchissements du fleuve (pont Champlain et pont-tunnel Louis-Hyppolite-La Fontaine).

## SITUATION ACTUELLE

---

Le pont Jacques-Cartier est la propriété de la société PJCCI. Cette dernière détient également les espaces situés directement sous le pont, ainsi que les emprises liées au pont au nord de la rue Logan. La Ville de Montréal est propriétaire des terrains supportant les bretelles, à l'endroit où les circulations se séparent, soit à hauteur de l'ancienne rue Lafontaine.

Le pont compte cinq voies de circulation qui accueillent 30,5 millions de passages annuels. Le débit de circulation sur le pont a diminué depuis les 20 dernières années : de 100 000 véhicules par jour en 1995, il est passé à 98 000 en 2010<sup>1</sup>, et à 95 000 en 2016<sup>2</sup>. Trois lignes d'autobus du Réseau de transport de Longueuil (RTL) l'empruntent aux heures de pointe.

Les deux voies d'accès au pont sont les avenues Papineau et De Lorimier. Elles supportent un débit routier dense, notamment aux heures de pointe et sont perçues comme des coupures et une source de nuisance pour la vie locale.

Les circulations piétonnes et cyclistes dans l'axe est-ouest peuvent se faire sur la rue Ontario ou sur le boulevard de Maisonneuve, mais ces deux rues sont distantes de plus de 500 mètres.

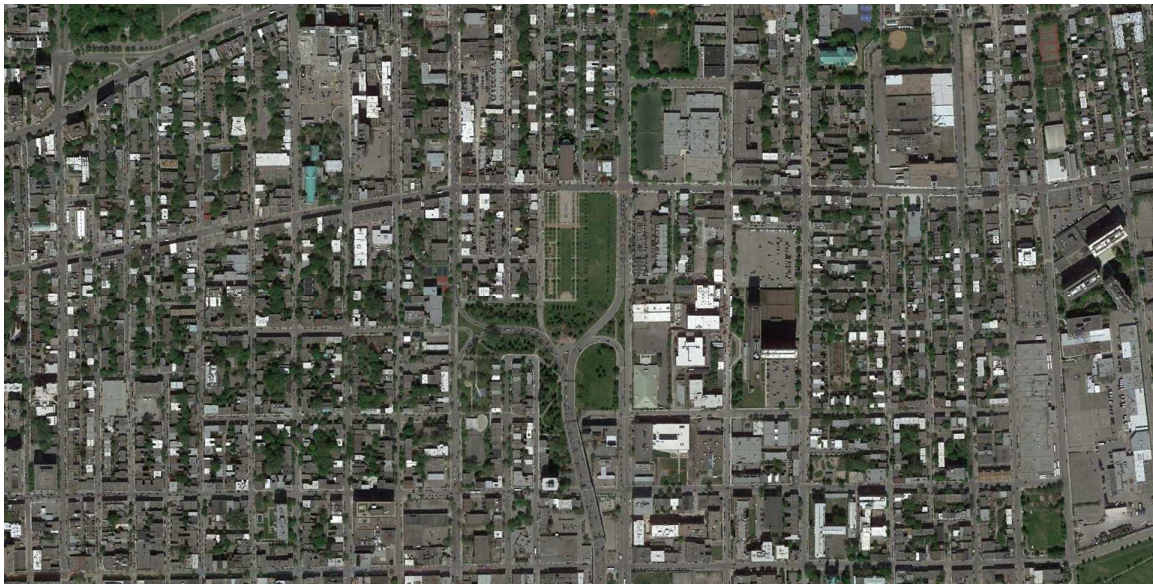


Figure 5 – Situation existante - Photo aérienne, 2016 (source : Bing).

## PRINCIPAUX ENJEUX

---

Le secteur de la tête de pont est actuellement infranchissable aussi bien en direction est-ouest que nord-sud pour les piétons et les cyclistes entre la rue Ontario au nord et le boulevard de Maisonneuve au sud.

Les prochaines interventions sur le domaine public devront contribuer à concilier les contraintes liées à la présence d'un trafic automobile interrives dense avec les déplacements locaux liés aux équipements (écoles, parcs, station de métro) à proximité.

Des réponses sont donc à apporter aux enjeux suivants :

---

<sup>1</sup> Montréal en statistiques – Rubrique Transport – Ponts-Trafic

<sup>2</sup> Stratégie Centre-ville – Étude WSP - 2016

- ⇒ Le système autoroutier d'accès au pont entraîne une coupure urbaine au sud du parc des Faubourgs, entre les avenues De Lorimier et Papineau, et entre la rue Ontario et le boulevard de Maisonneuve;
- ⇒ Les déplacements piétonniers et cyclistes ainsi que l'accessibilité aux équipements publics riverains, notamment l'école Garneau et le parc des Faubourgs, ne sont pas sécuritaires;
- ⇒ Les débits de circulation, en particulier aux heures de pointe, sont très importants sur les artères reliant le pont, soit les avenues Papineau et De Lorimier, ainsi que sur les axes est-ouest comme la rue Ontario ou le boulevard René-Lévesque.