

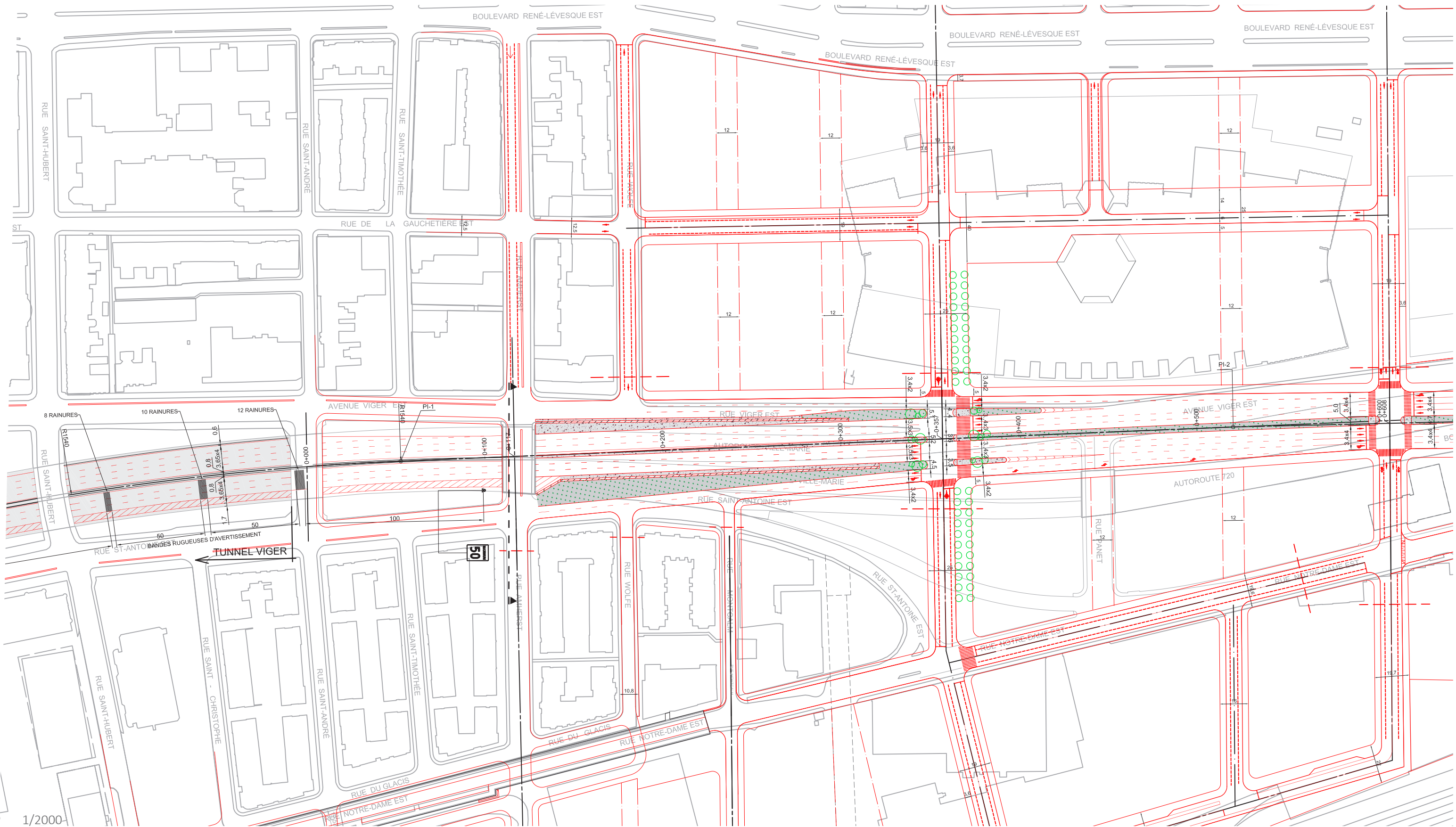
6.

LE BOULEVARD URBAIN



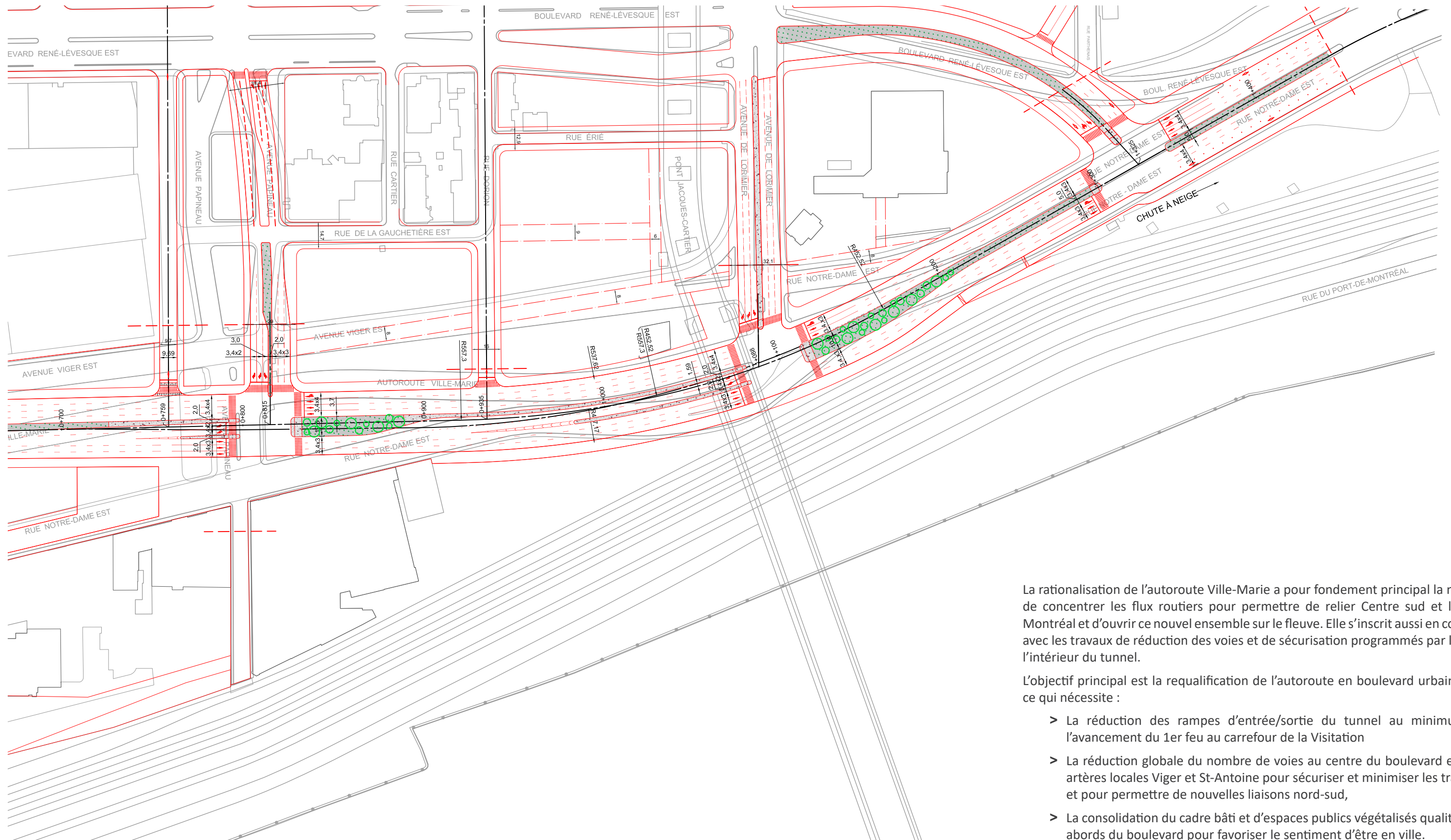
6. NOUVEAU BOULEVARD URBAIN

6.1. GÉOMÉTRIE PROJÉTÉE



6. NOUVEAU BOULEVARD URBAIN

6.1. GÉOMÉTRIE PROJETÉE



La rationalisation de l'autoroute Ville-Marie a pour fondement principal la nécessité de concentrer les flux routiers pour permettre de relier Centre sud et le Vieux-Montréal et d'ouvrir ce nouvel ensemble sur le fleuve. Elle s'inscrit aussi en continuité avec les travaux de réduction des voies et de sécurisation programmés par le MTQ à l'intérieur du tunnel.

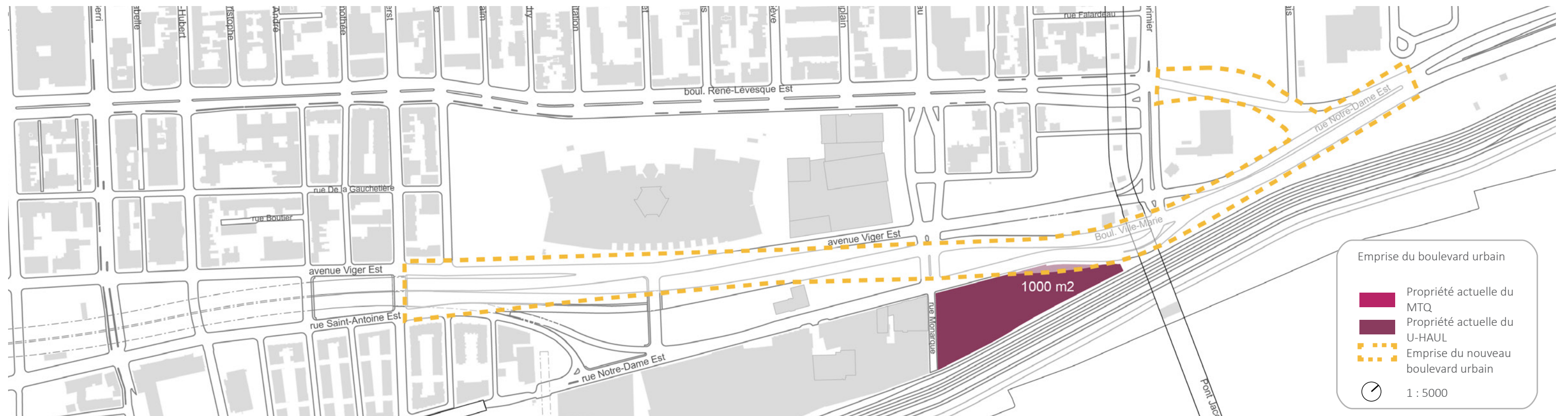
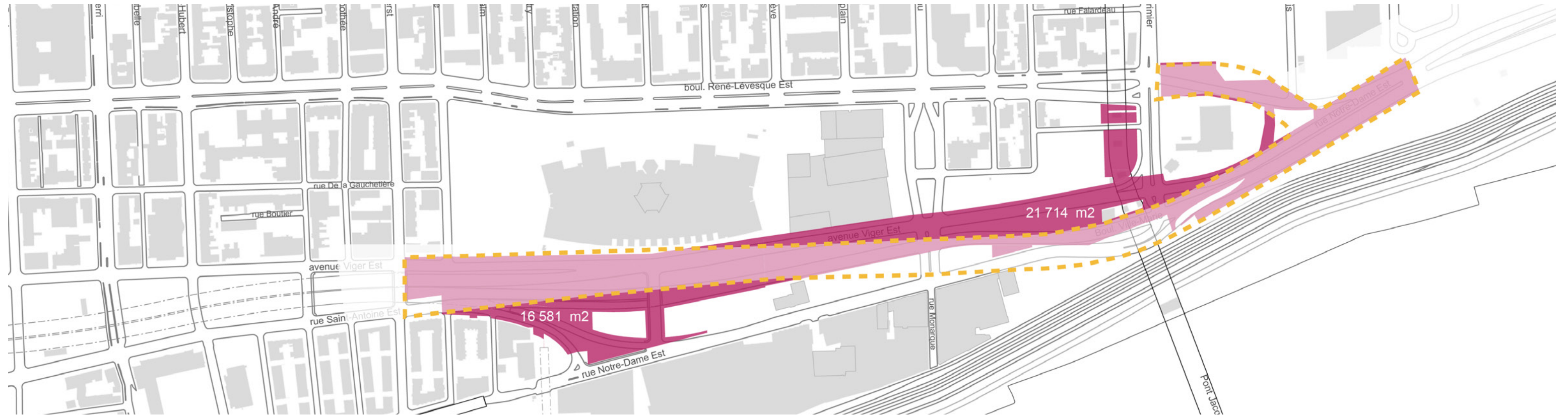
L'objectif principal est la requalification de l'autoroute en boulevard urbain intégré ce qui nécessite :

- La réduction des rampes d'entrée/sortie du tunnel au minimum avec l'avancement du 1er feu au carrefour de la Visitation
- La réduction globale du nombre de voies au centre du boulevard et sur les artères locales Viger et St-Antoine pour sécuriser et minimiser les traversées et pour permettre de nouvelles liaisons nord-sud,
- La consolidation du cadre bâti et d'espaces publics végétalisés qualitatifs aux abords du boulevard pour favoriser le sentiment d'être en ville.

6. NOUVEAU BOULEVARD URBAIN

6.1. GÉOMÉTRIE PROJÉTÉE

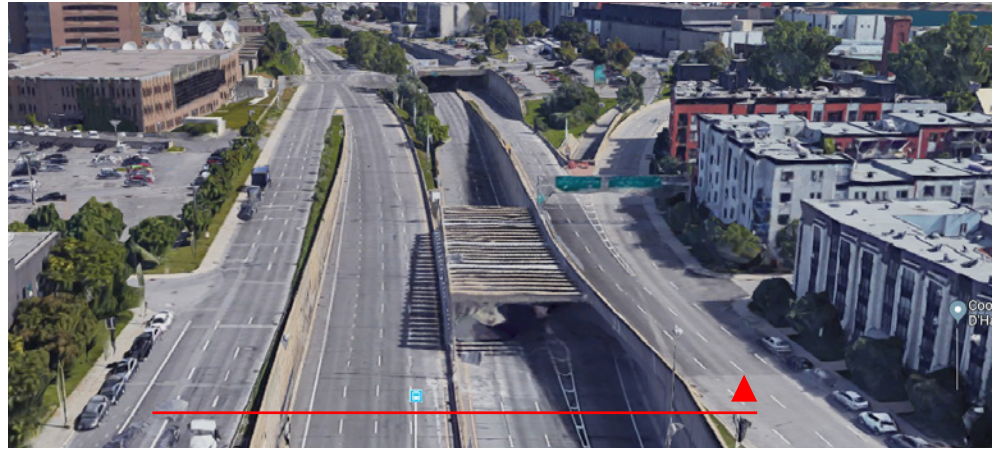
6.1.1. NOUVELLE EMPRISE - PLAN



6. NOUVEAU BOULEVARD URBAIN

6.1. GÉOMÉTRIE PROJÉTÉE

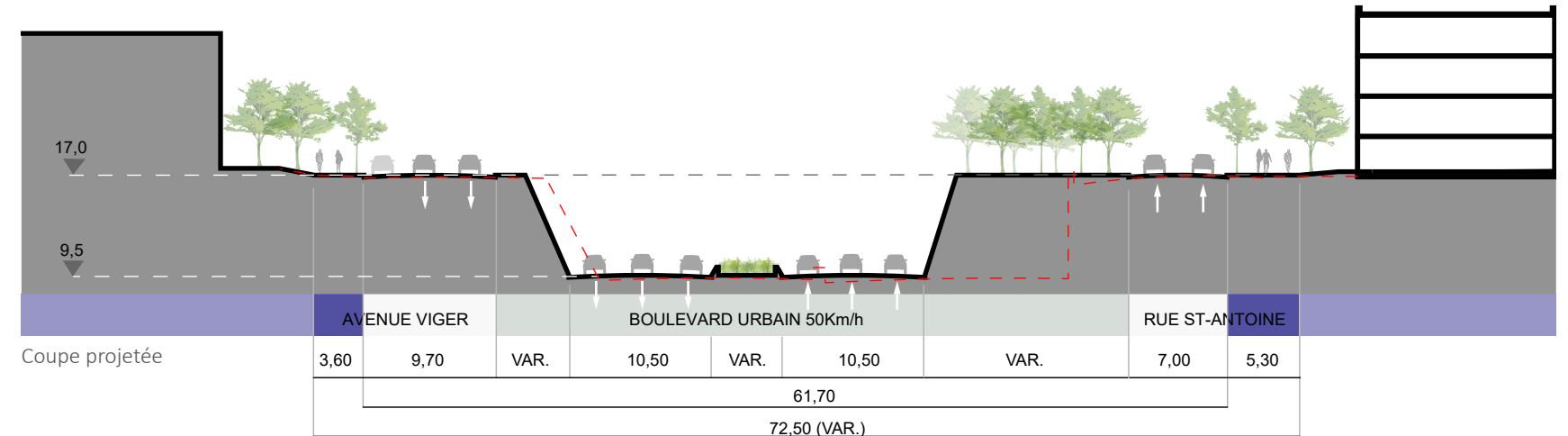
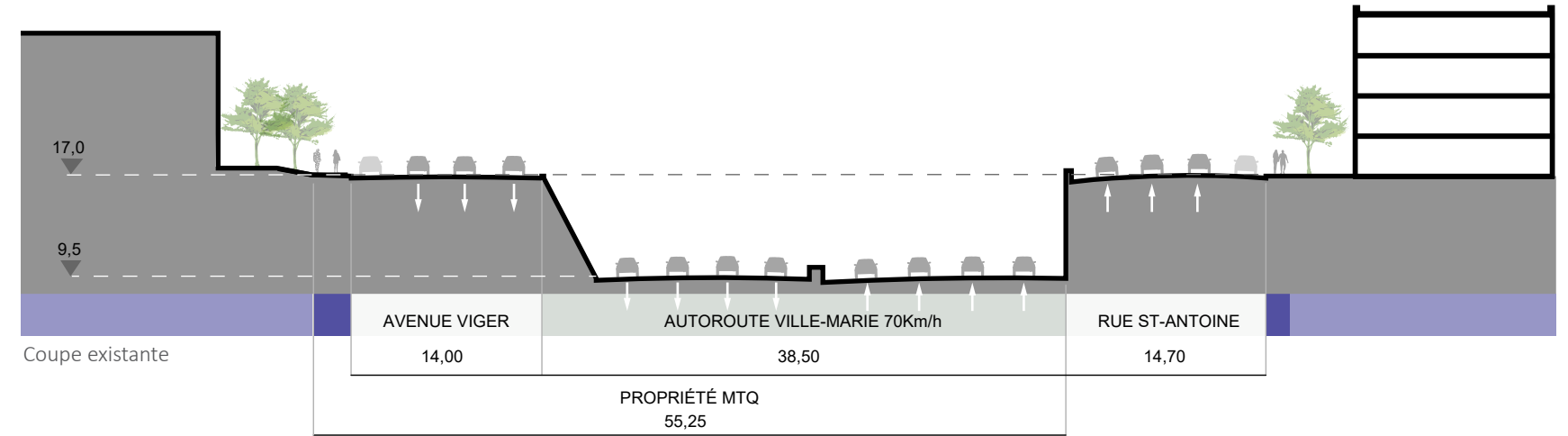
6.1.2. NOUVELLE EMPRISE - COUPE TRANSVERSALE 01 - ÉCHELLE 1/500



Vue de l'existant (google maps)

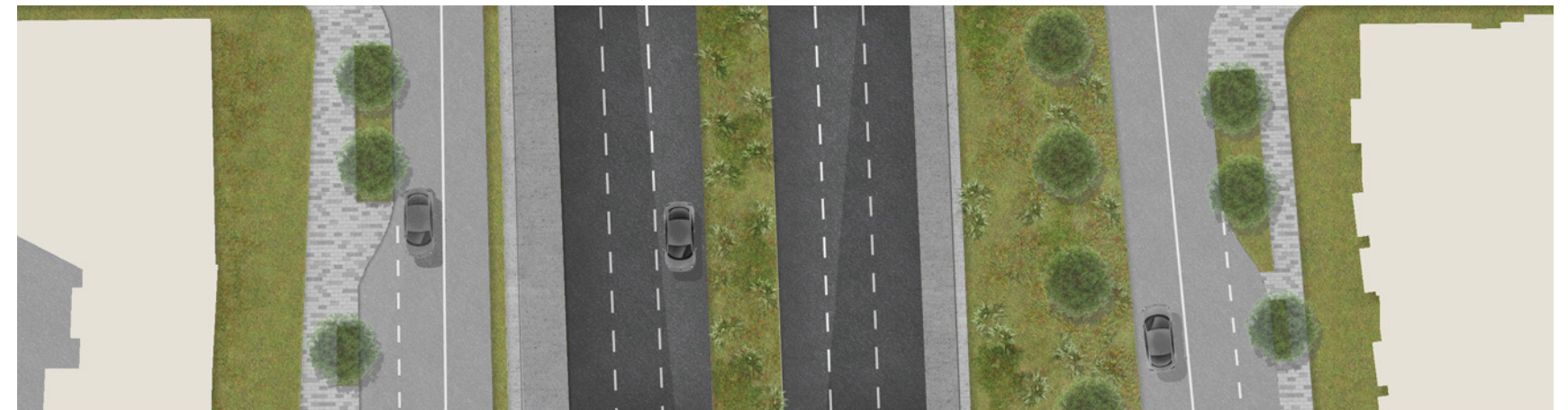


Plan clé projeté



Sortie du tunnel

- > Réduction et requalification des voies d'autoroute
- > Réduction et requalification des voies locales Viger et St-Antoine - intégration de stationnement résidentiel et élargissement des trottoirs
- > Végétalisation importante des abords et du terre-plein



Plan-image projeté

6. NOUVEAU BOULEVARD URBAIN

6.1. GÉOMÉTRIE PROJETÉE

6.1.2. NOUVELLE EMPRISE - COUPE TRANSVERSALE 02 - ÉCHELLE 1/500



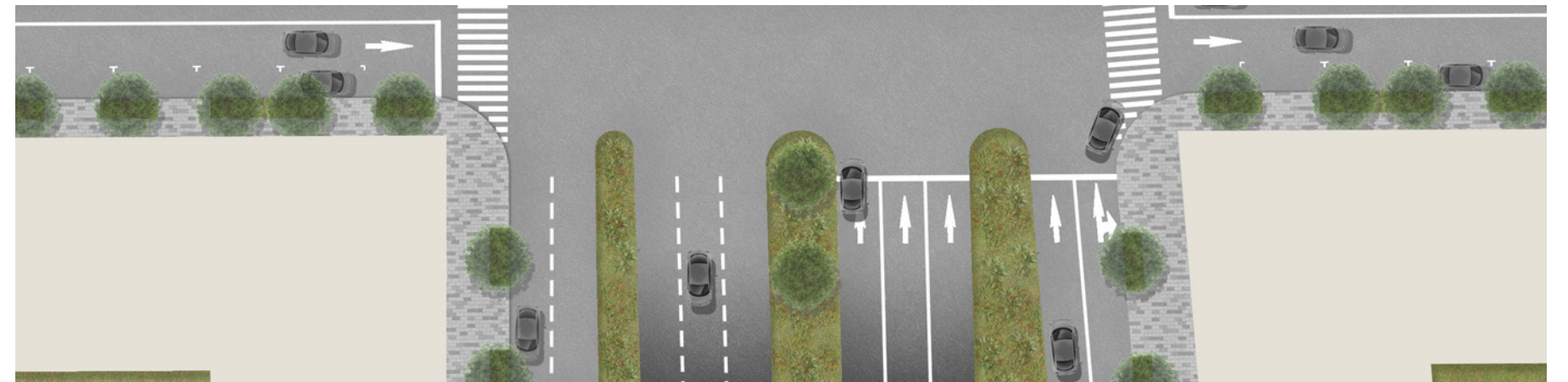
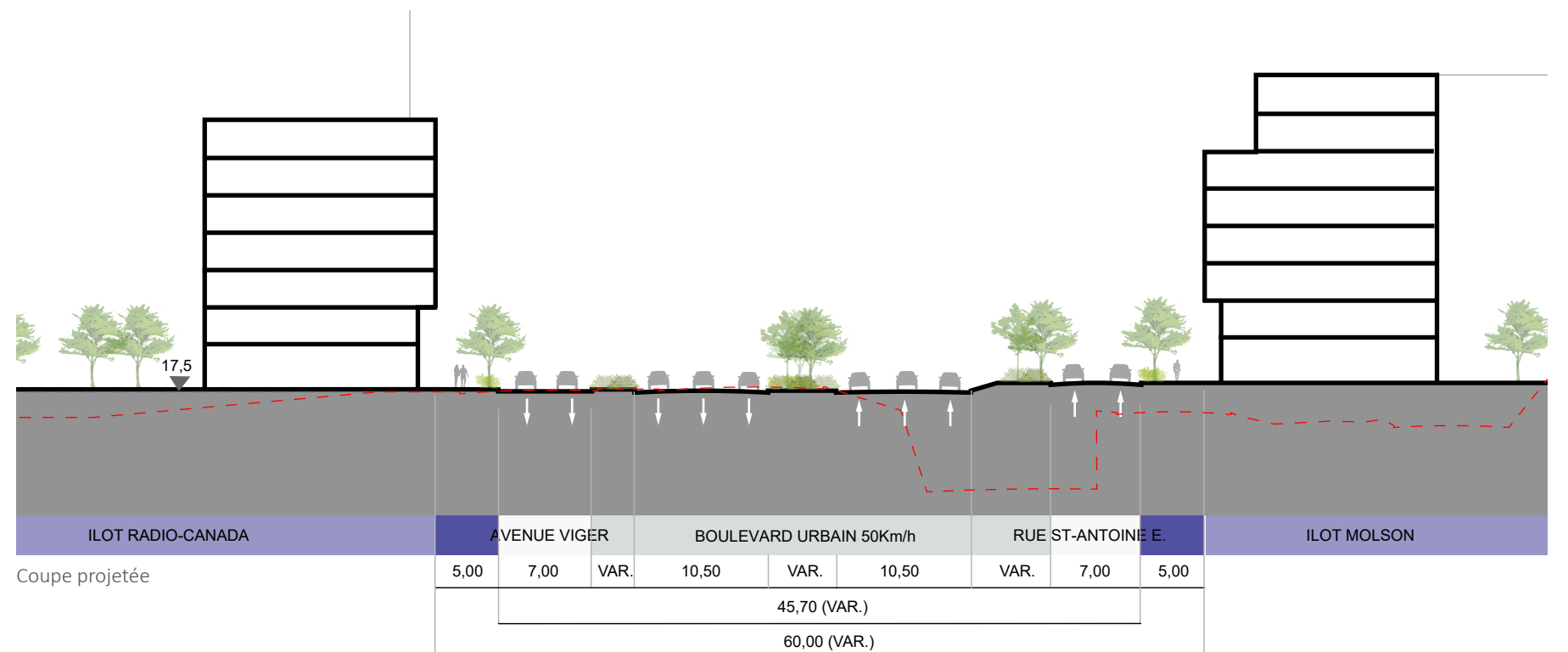
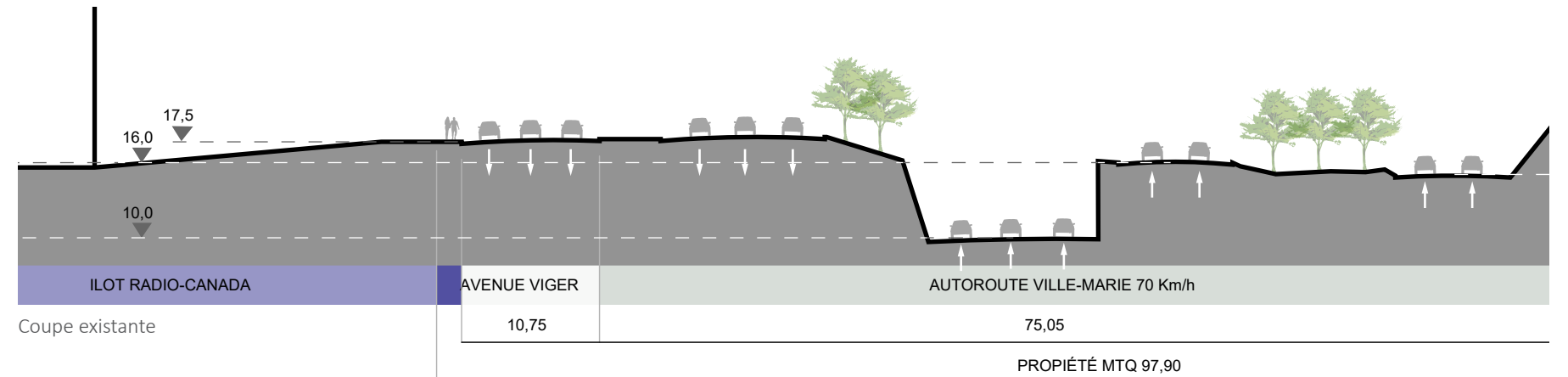
Vue de l'existant (google maps)



Plan clé projeté

Carrefour de la Visitation - 1er feu

- > Transition vers la configuration boulevard urbain
- > Élargissement des terre-pleins plantés pour favoriser la convergence des voies
- > Illustration de mesures de transition pour passer de l'autoroute à la rue, dès la fin du tunnel et maximiser la sécurisation de l'intersection
- > Illustration du cadre urbain

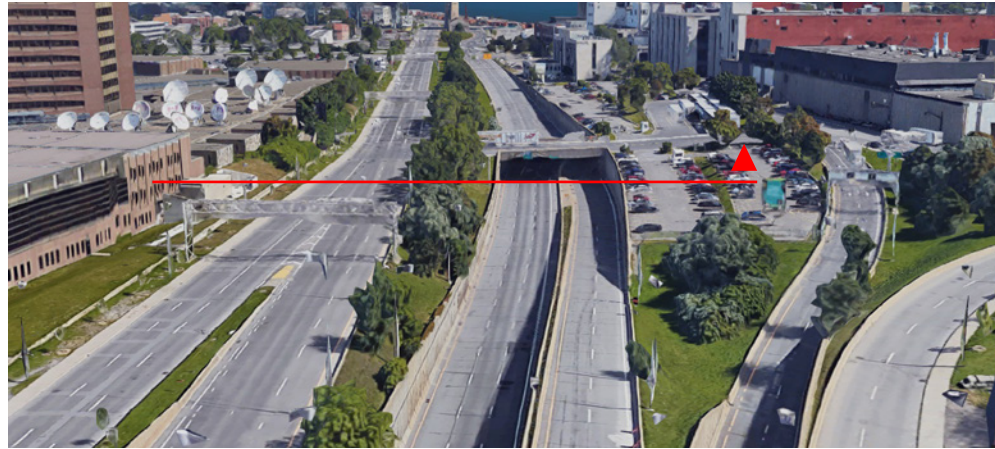


Plan-image projeté

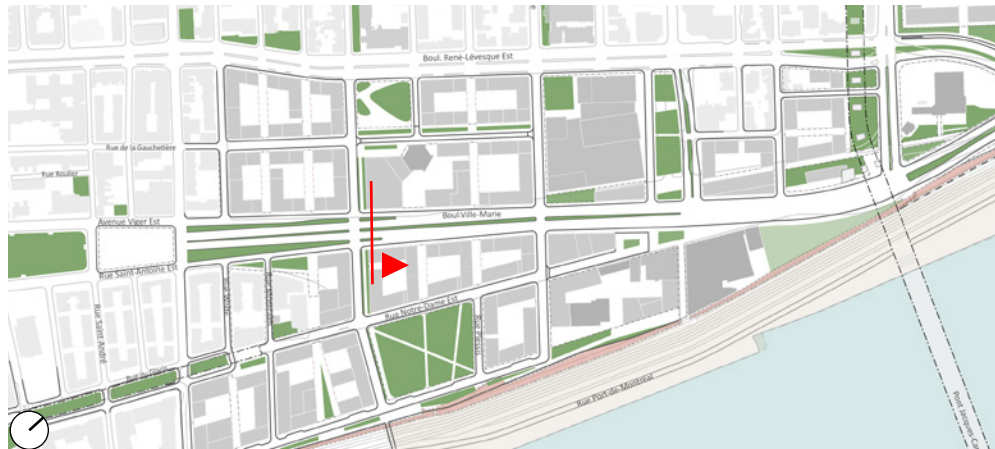
6. NOUVEAU BOULEVARD URBAIN

6.1. GÉOMÉTRIE PROJETÉE

6.1.2. NOUVELLE EMPRISE - COUPE TRANSVERSALE 03 - ÉCHELLE 1/500



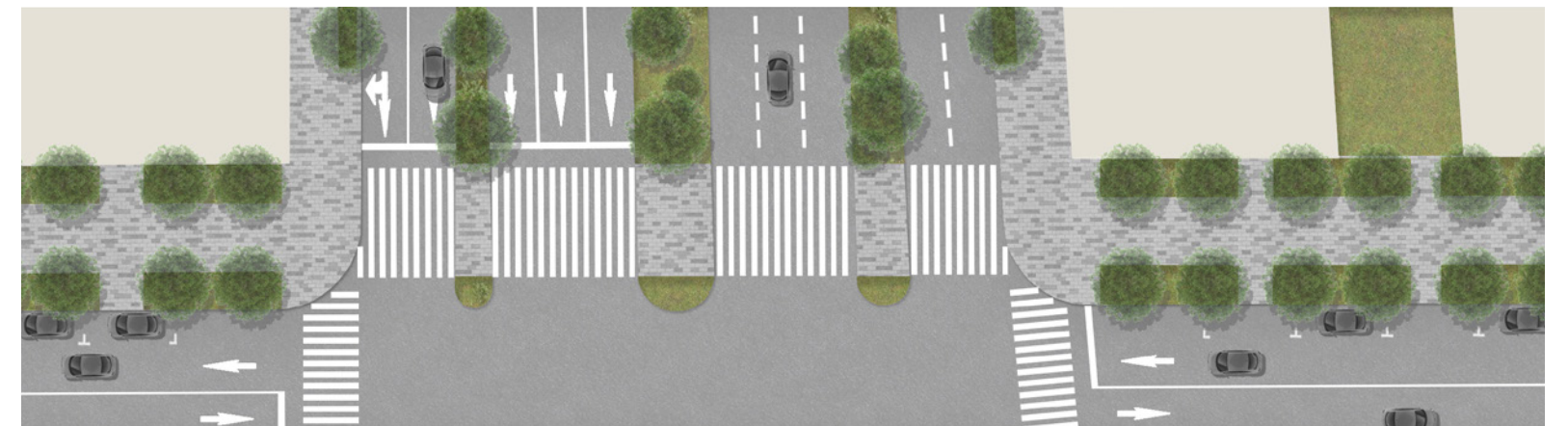
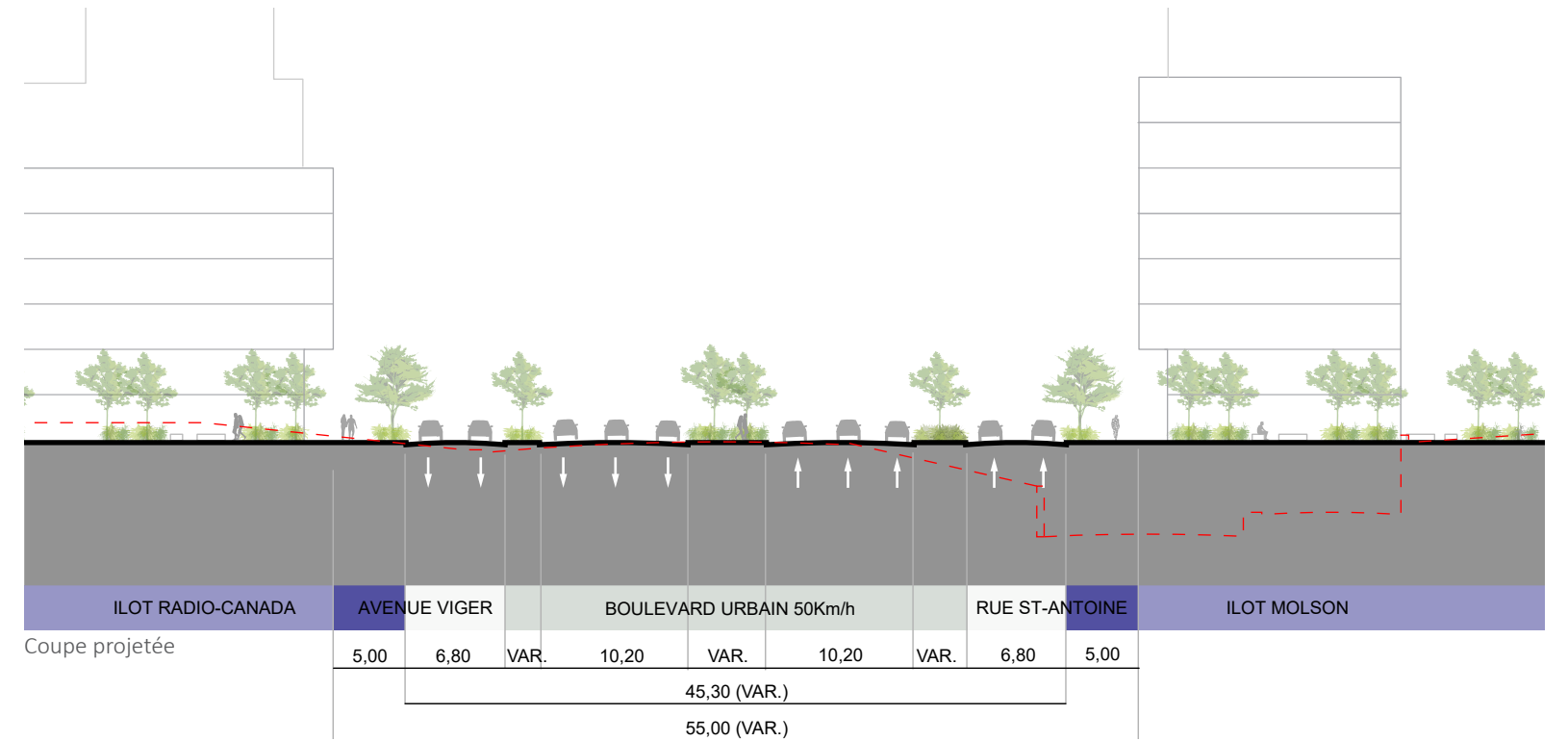
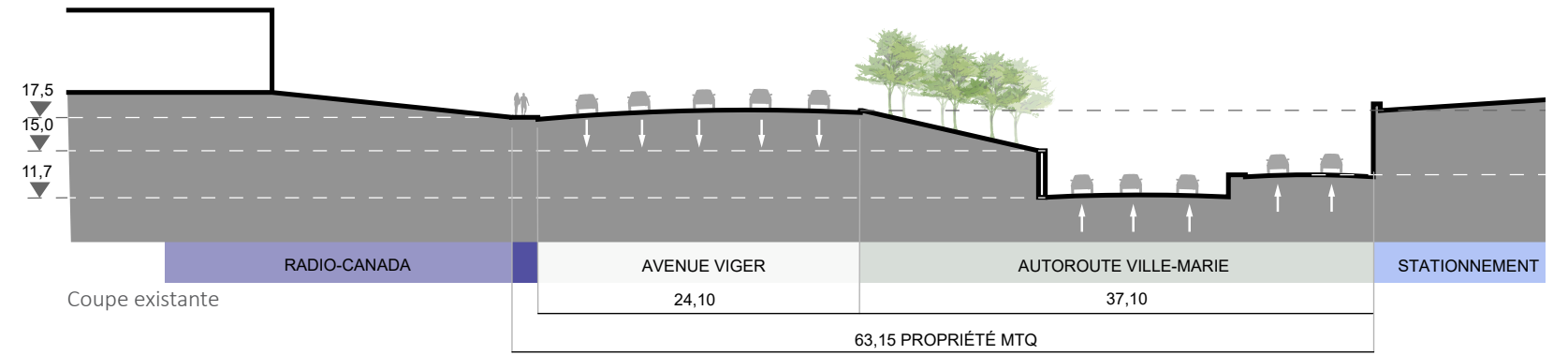
Vue de l'existant (google maps)



Plan clé projeté

Carrefour de la Visitation - Première traverse piétonne

- > Disparition des bretelles d'autoroute et mise à niveau de toutes les voies
- > Uniformisation des voies en termes de largeur et matérialité
- > Inscription de la traverse dans l'axe nord-sud principal dit promenade plantée.
- > Illustration du nouveau cadre urbain



Plan-image projeté

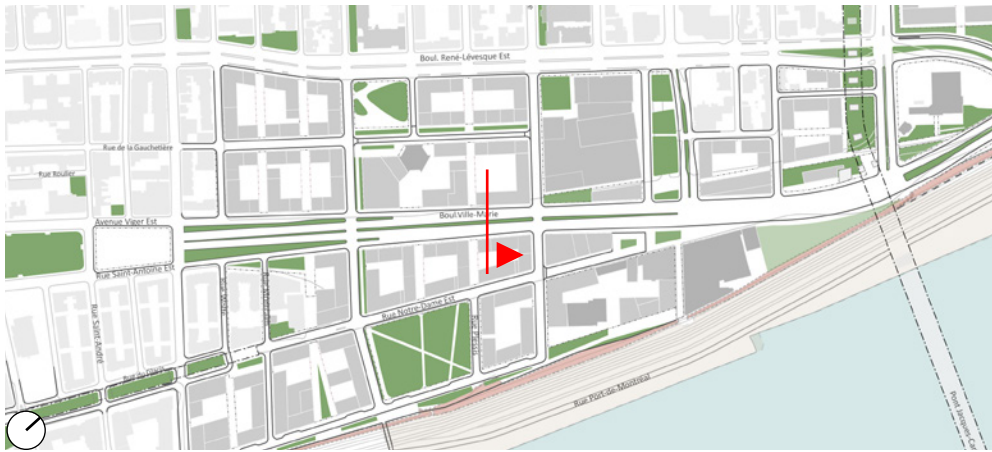
6. NOUVEAU BOULEVARD URBAIN

6.1. GÉOMÉTRIE PROJETÉE

6.1.2. NOUVELLE EMPRISE - COUPE TRANSVERSALE 04 - ÉCHELLE 1/500



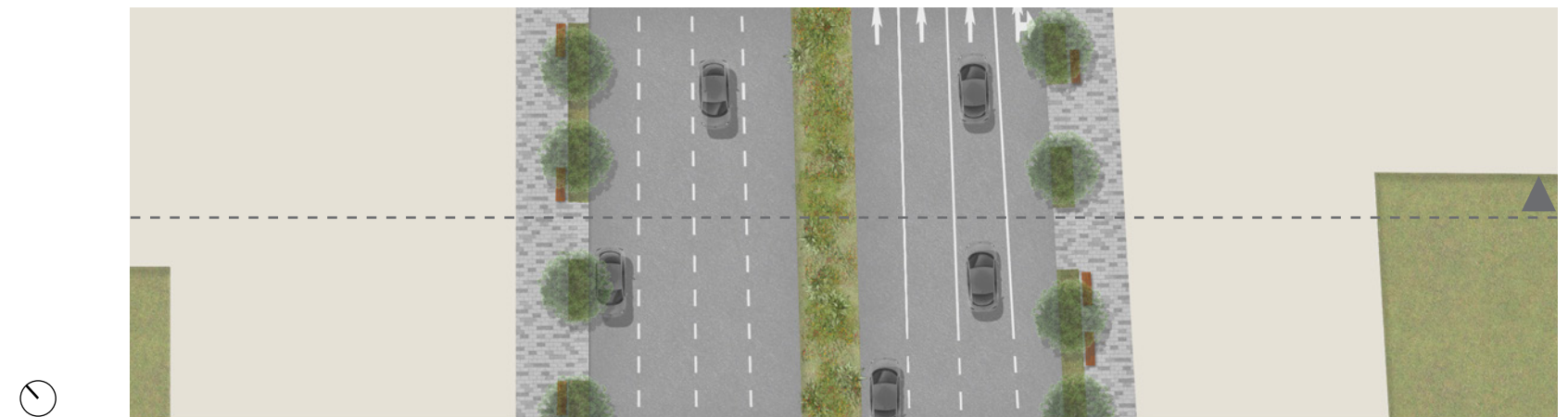
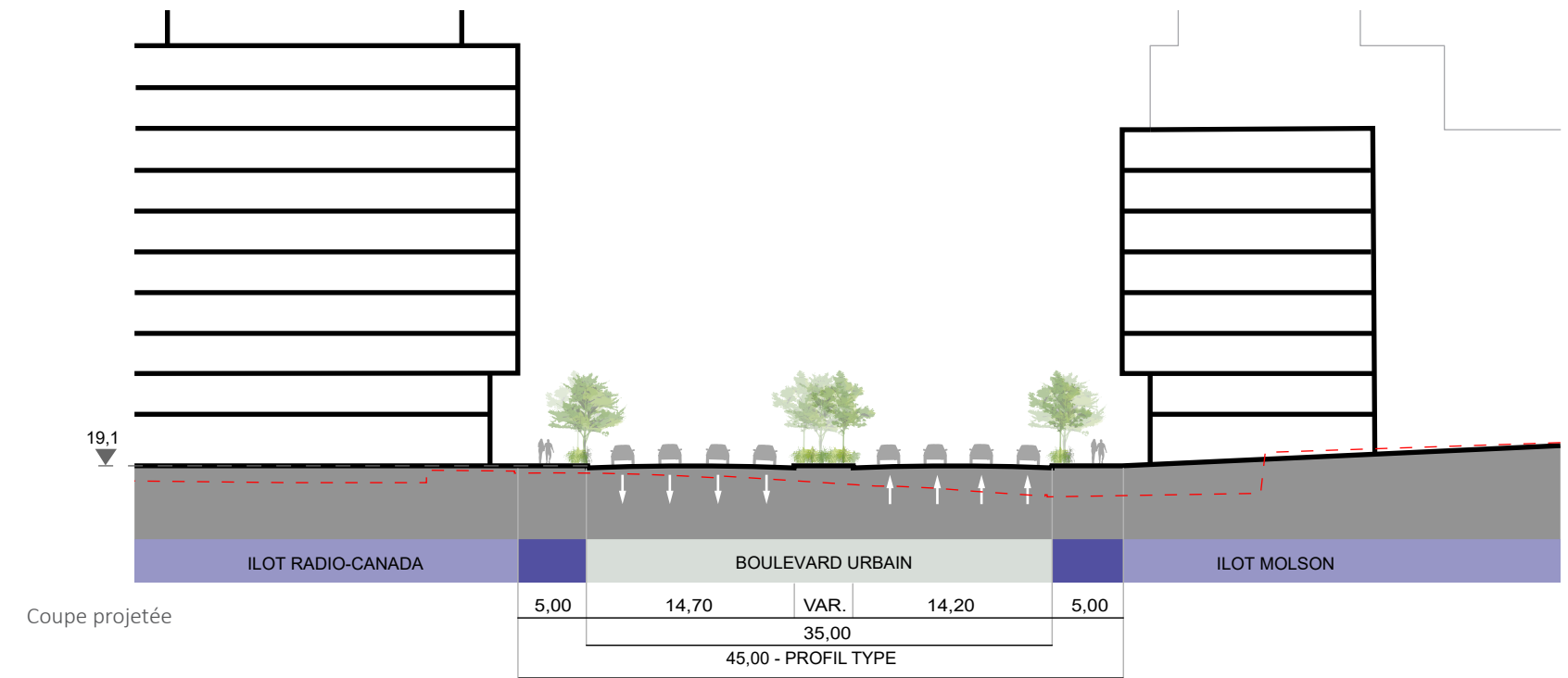
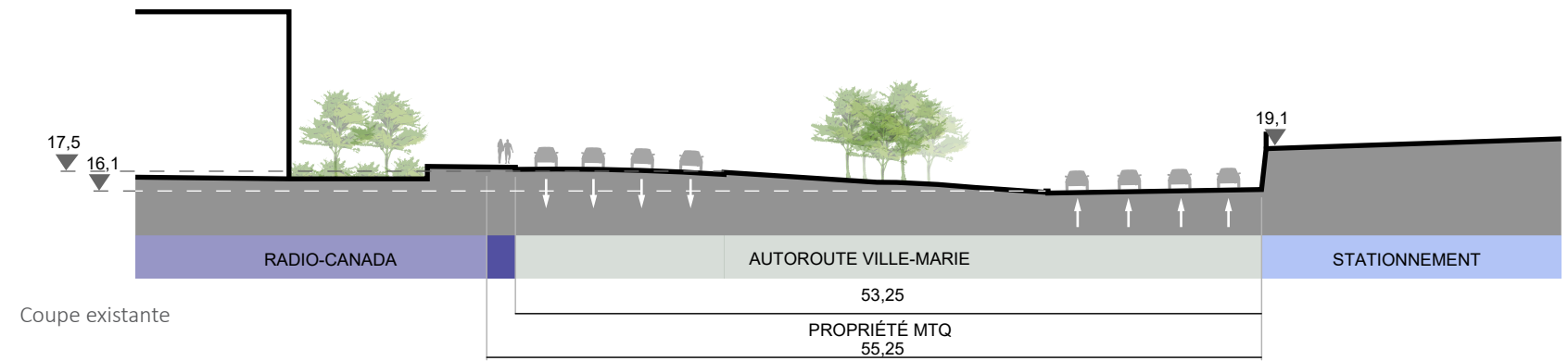
Vue de l'existant (google maps)



Plan clé projeté

Profil type du nouveau boulevard urbain - 45 m

- > Fusion du boulevard urbain et des voies locales en un profil type qui vise 45m d'emprise publique
- > Configuration type 2*4 voies dans les deux directions
- > Traverse en 1 temps privilégiée (35")
- > Végétalisation importante aux abords et sur le terre-plein
- > Illustration du cadre urbain



Plan-image projeté

6. NOUVEAU BOULEVARD URBAIN

6.1. GÉOMÉTRIE PROJETÉE

6.1.2. NOUVELLE EMPRISE - COUPE TRANSVERSALE 05 - ÉCHELLE 1/500



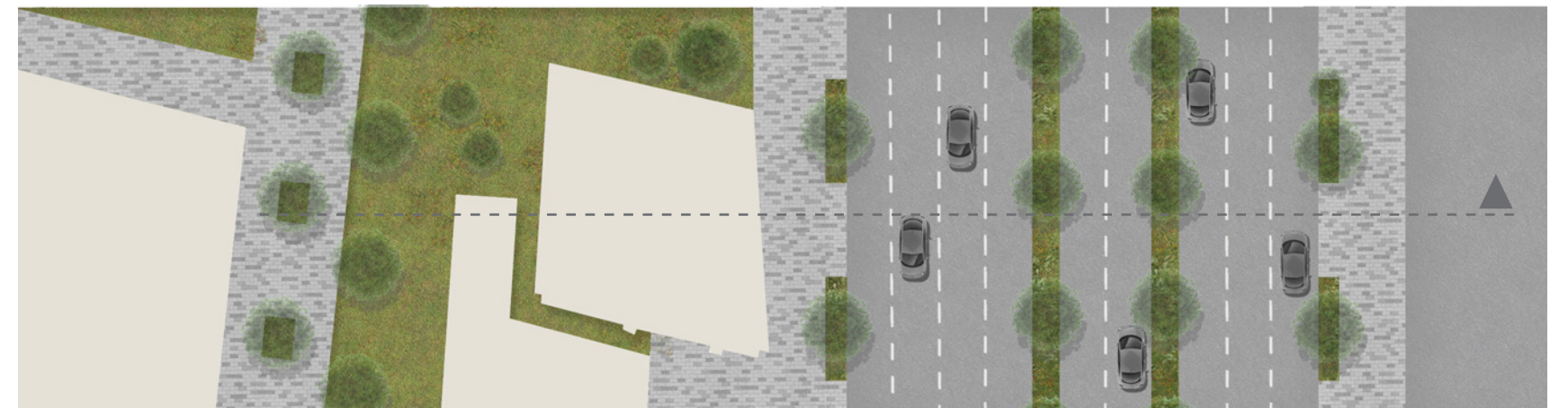
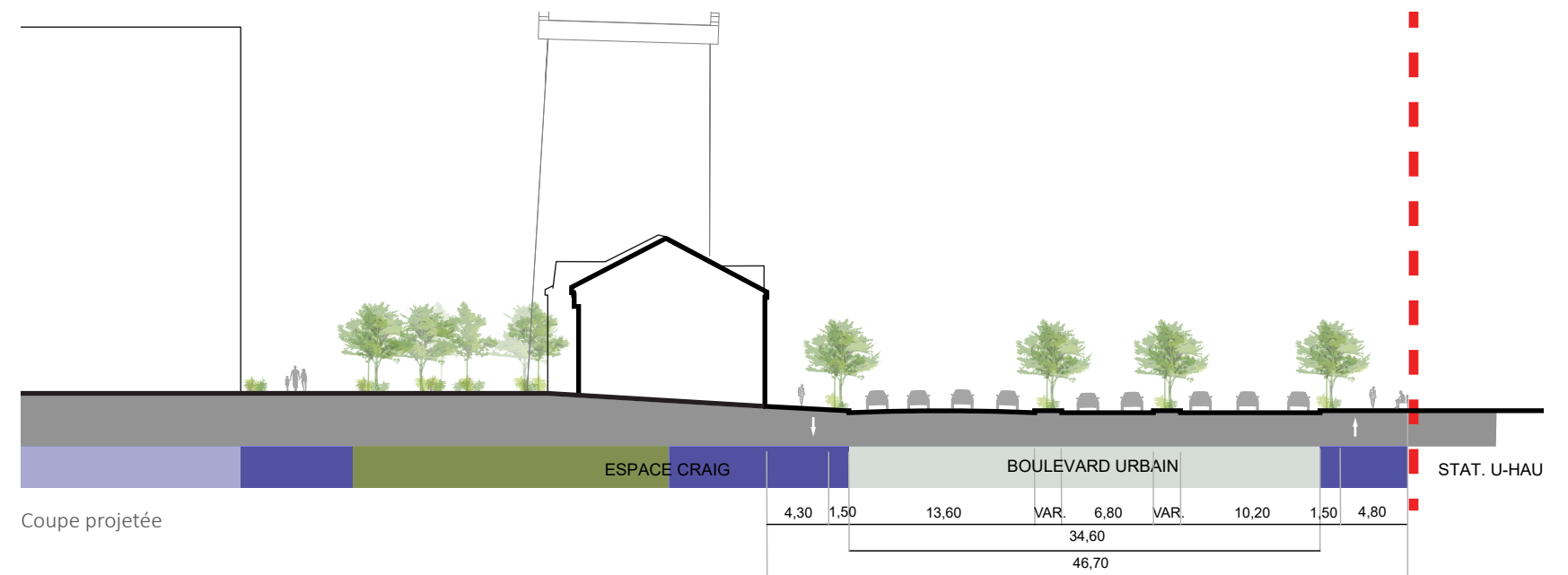
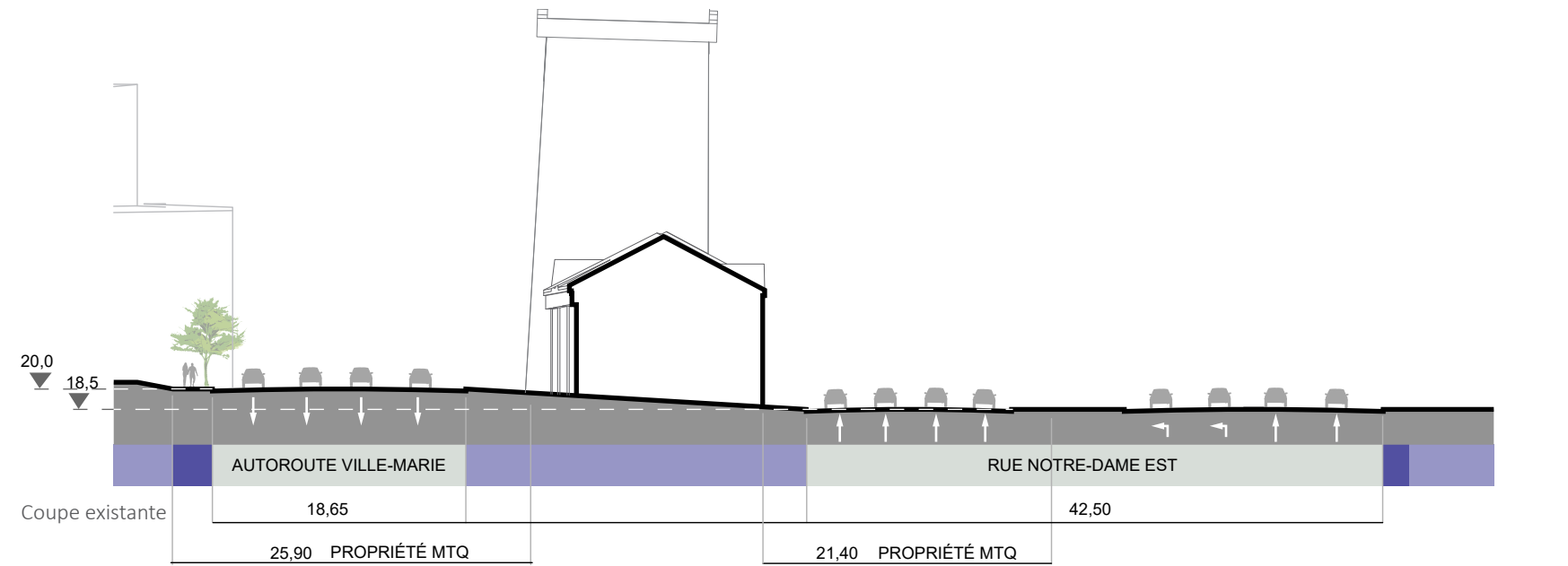
Vue de l'existant (google maps)



Plan clé projeté

Abords de la station Craig - Section à fortes contraintes

- > Consolidation du profil type 45 m entre la station Craig et la pile du pont aux abords du terrain U-Haul
- > Nécessite d'acquérir une partie du terrain U-Haul



Plan-image projeté

6. NOUVEAU BOULEVARD URBAIN

6.1. GÉOMÉTRIE PROJETÉE

6.1.3. VARIANTE LONG TERME - PLAN



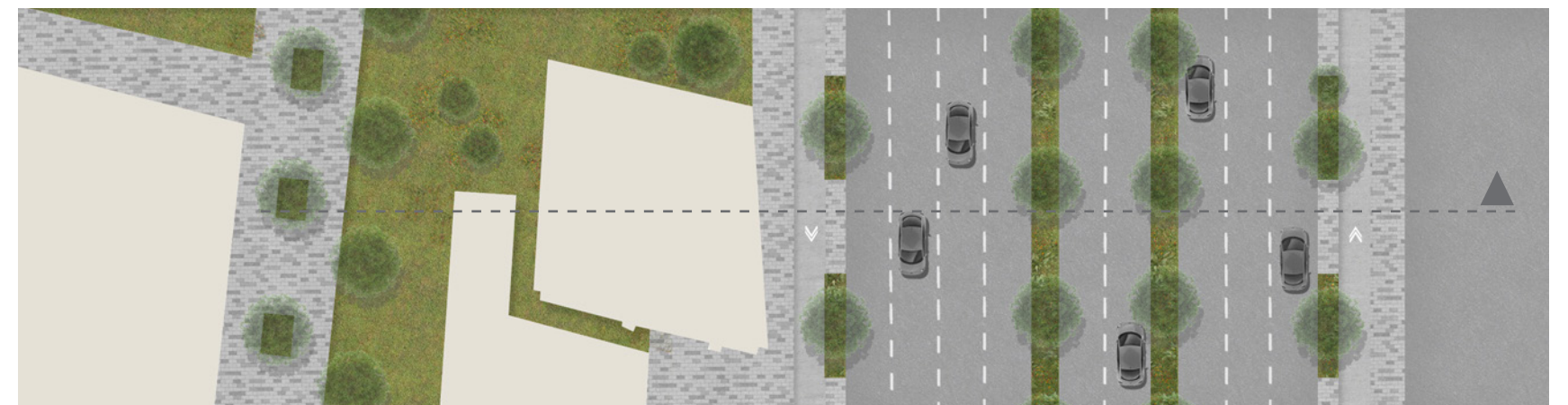
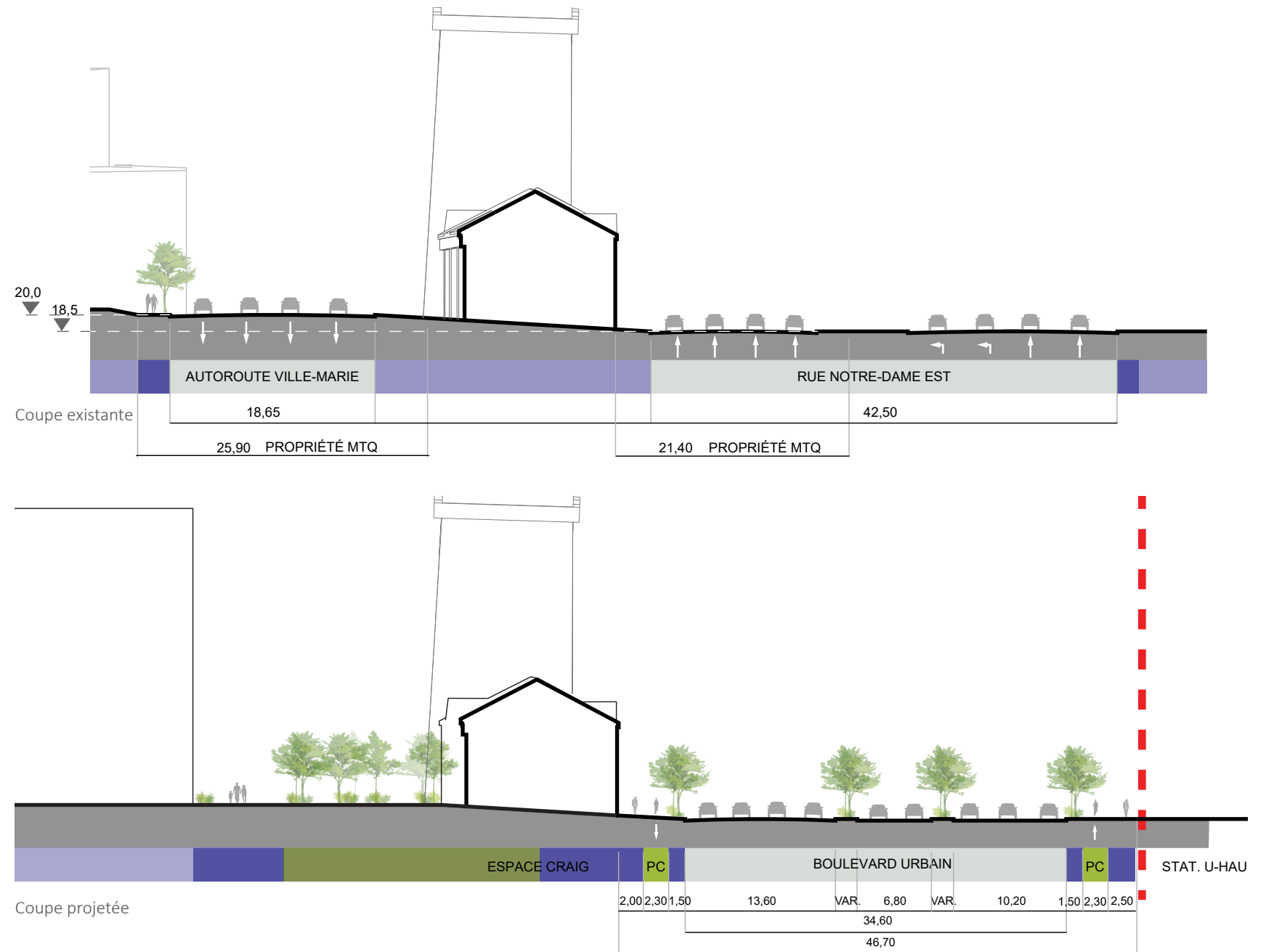
Vue de l'existant (google maps)



Plan clé projeté

Abords de la station Craig - Section à fortes contraintes

- > Variante du profil type entre la station Craig et la pile du pont aux abords du terrain U-Haul pour intégrer une piste cyclable unidirectionnelle des deux côtés du boulevard urbain.

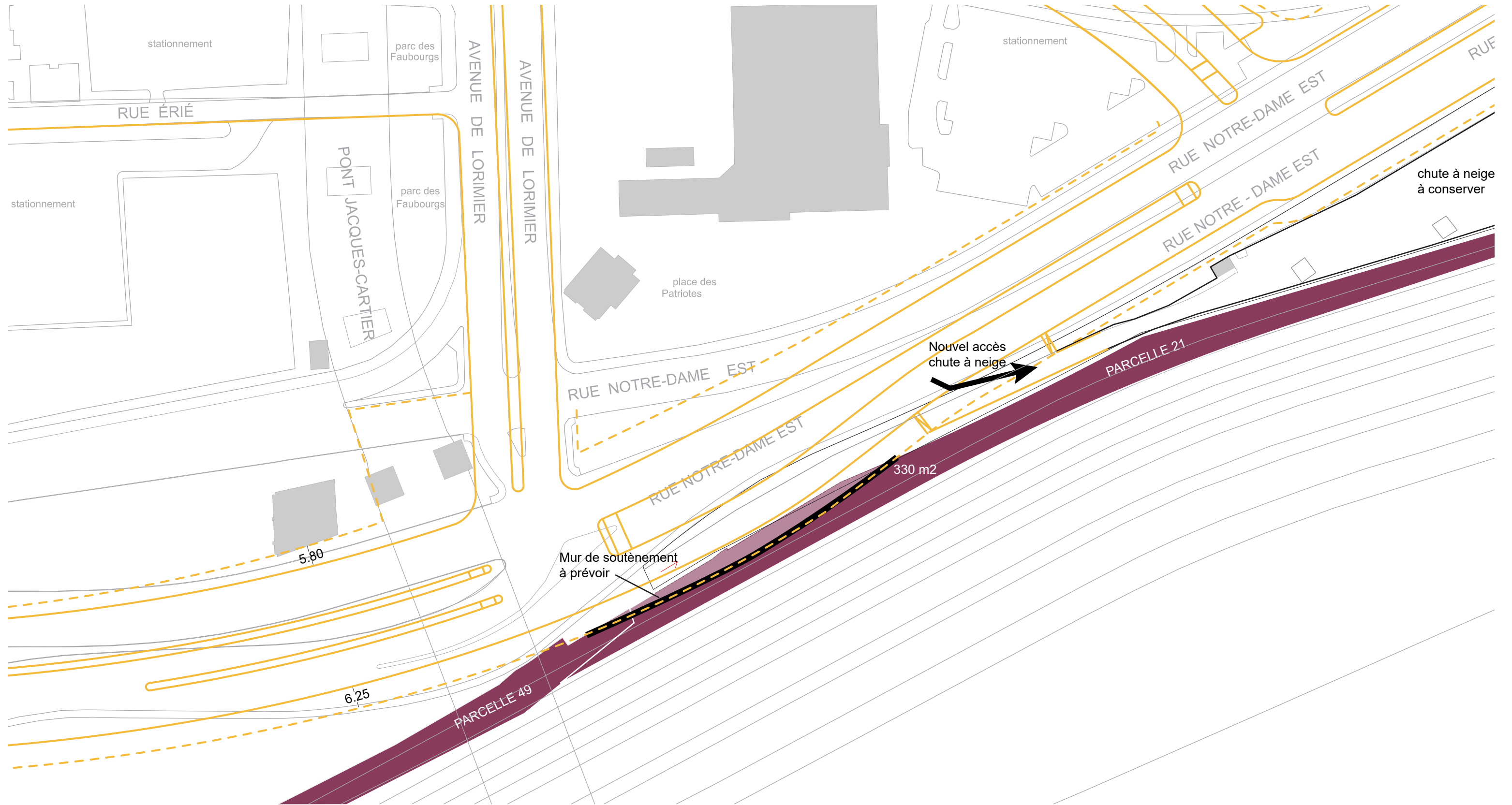


Plan-image projeté

6. NOUVEAU BOULEVARD URBAIN

6.1. GÉOMÉTRIE PROJÉTÉE

6.1.4. IMPACT SUR LES PARCELLES DU CANADIAN PACIFIC



6. NOUVEAU BOULEVARD URBAIN

6.2. PRÉCÉDENTS

Avenue Honoré-Mercier

Ville de Québec, Canada

Construction : 2002 - 2003

Contexte

L'autoroute Dufferin-Montmorency, qui arrive jusqu'aux portes du Vieux-Québec, a été construite durant les années 70, à une époque où l'on accordait moins d'importance au patrimoine bâti qu'aujourd'hui. Trente ans plus tard, au début des années 2000, le besoin s'est fait sentir d'adoucir le tronçon final de l'autoroute et de le transformer en un boulevard urbain.

Avant la réhabilitation de l'avenue :

- 8 Voies de circulation
- Coupure entre le Vieux-Québec et le faubourg Saint-Jean-Baptiste
- Continuité de la rue Saint-Jean brisée
- Édifices tournant le dos à la rue entourés de stationnements asphaltés.

Après la réhabilitation de l'avenue :

- 6 voies de circulation
- Élargissement des trottoirs de chaque côté de la rue
- Intersections universellement accessibles
- Une voie de chaque côté est réservée aux autobus et aux taxis (horaire spécifique)
- Une place publique aménagée au bas de la pente
- Commerces aux abords de la rue

Méthodes de ralentissement de la circulation :

- Réduction du nombre de voies
- Plantation de rue
- Murets de pierre
- Bandes dans le pavage de la chaussée
- Mobilier urbain



6. NOUVEAU BOULEVARD URBAIN

6.2. PRÉCÉDENTS

Boulevard Robert-Bourassa

Montréal, Canada

Construction : 2011 - 2017

Contexte

Construite en 1966 pour l'exposition universelle Expo '67, l'autoroute Bonaventure (A-10) est le principal accès au centre de Montréal depuis la rive sud du Saint-Laurent. À l'étude depuis 2002, sa transformation s'inscrit dans une stratégie de reconquête urbaine du Havre de Montréal, un vaste secteur industriel et portuaire, qui a connu quelques avatars. En 2017, un parc central longé par un boulevard remplace le viaduc autoroutier terminal.

Avant la réhabilitation de l'avenue :

- 12 Voies de circulation au total dont 6 sur un viaduc autoroutier
- Fracture du tissu urbain
- Obstacle à l'ouverture de la ville sur le fleuve
- Les terrains sous le viaduc servent de stationnements



Après la réhabilitation de l'avenue :

- 4 voies et 1 voie réservée direction est
- 3 voies et 1 voie réservée direction ouest
- Démolition de plus de 850 m de l'autoroute construite sur pilotis
- Élargissement des trottoirs de chaque côté de la rue
- Sécurisation des traversées piétonnes à toutes les intersections
- Une voie de chaque côté est réservée aux autobus
- Une promenade plantée de 32 m de largeur est aménagée avec espaces de rencontre, terrains de jeux, installations artistiques, etc.

Méthodes de ralentissement de la circulation :

- 50 km/h Vitesse affichée
- Nouvelles intersections à feux
- Largeur de voie réduite
- Plantation de rue
- Mobilier urbain



