

Service des infrastructures, transport et environnement

Direction des transports

Division Sécurité et aménagement du réseau artériel

Division de l'Exploitation du réseau artériel

801, rue Brennan, 6^e étage

Montréal (Québec) H3C 0G4

Note

DESTINATAIRE : Madame Stéphanie Espach, analyste
Office de consultation publique de Montréal

c.c. : Monsieur Marc Blanchet, directeur
Direction des transports

Monsieur Yves Provost, directeur général adjoint
Service des infrastructures, transport et environnement

EXPÉDITEUR(S) : Gilles Lalonde, ing.
David Therrien, ing.

DATE : Le 7 juin 2007

OBJET : **Plan de développement pour le site Contrecoeur
Consultation publique
Réponses aux questions sur la circulation**

Q4 *Il a été indiqué lors des séances publiques que le projet de prolongement du boulevard Rodolphe-Forget dans l'axe de la rue Contrecoeur n'était plus considéré par la Ville de Montréal. Est-ce que la faisabilité technique d'aménager, à même le réseau de rues locales, un lien direct dans l'axe nord-sud et permettant de relier les rues Notre-Dame et Sherbrooke avec le Boulevard Métropolitain (autoroute 40), a été évaluée ?*

Réponse

Le lien Bourget est toujours considéré par la Ville, tel que mentionné dans le Plan de transport de Montréal. Dans une étude effectuée par le Groupe Séguin en l'an 2000, trois tracés, techniquement possibles, avaient été identifiés pour le boulevard Bourget. L'un de ces tracés passait à l'ouest de la carrière Lafarge sur les terrains de la Ville, à l'endroit où est proposé une partie du projet du site Contrecoeur. Deux autres tracés passant plus à l'est (dans la carrière ou sur le terrain de la raffinerie) plus complexes à implanter, nécessitant des expropriations plus importantes et offrant une moins bonne desserte pour le transport en commun étaient présentés dans cette étude. Le plan de développement du site Contrecoeur présenté par la SHDM compromet un des trois tracés étudiés (celui passant à l'ouest de la carrière).

Cependant, dans l'addenda de l'étude d'impact sur les déplacements déposée par la SHDM, un lien routier réservé aux autobus (voie réservée au autobus en site propre) dans le prolongement de la rue Contrecoeur, vers le nord jusqu'à l'autoroute 40, est proposé. Un tel lien contribuerait à améliorer la desserte en transport en commun de l'Est de Montréal ainsi que la desserte TC locale. Ce nouveau lien routier (réservé aux autobus) devra être assorti d'un lien cyclable et multifonctionnel pour favoriser les transports actifs.

Ainsi, les besoins de desserte en transport collectif et en transports actifs pourraient être satisfaits par le projet proposé sans la construction d'une artère entre Sherbrooke et l'autoroute 40. Pour ce qui est du lien Bourget, si la Ville décide d'aller de l'avant avec le projet du site Contrecoeur proposé, d'autres solutions existent. Si le besoin le justifie, la circulation de transit et de camionnage pourra être comblée à plus long terme par un axe qui serait construit plus à l'est en s'appropriant l'emprise nécessaire. Ce lien routier aurait l'avantage de permettre le transport de matières dangereuses plus loin des quartiers résidentiels.

Un lien routier conventionnel autre que le boulevard Bourget et passant par les rues locales pour relier Sherbrooke à l'autoroute 40 n'a pas été évalué par la Ville de Montréal, mais il n'est pas souhaitable de favoriser la circulation de transit sur le réseau local.

Q5 *Comment la grille de rue proposée permet-elle d'améliorer la desserte en transport en commun ?*

Réponse

Le lien routier réservé aux autobus, dans le prolongement de la rue Contrecoeur vers le nord jusqu'à l'autoroute 40, qui est proposé par la SHDM dans l'addenda de son étude d'impact sur les déplacements, est de nature à permettre l'amélioration de la desserte en transport en commun de ce secteur ainsi que de l'Est de l'île. Par ailleurs, les mesures de gestion de la circulation prévues sur la rue Sherbrooke suite à l'implantation du projet du site Contrecoeur garantiront aux autobus circulant sur la rue Sherbrooke un bon niveau de service.

Quant à la grille de rue proposée, il s'agit du réseau routier local sous juridiction de l'arrondissement. La question doit leur être adressée.