

# Mémoire sur la configuration des sorties de l'autoroute Ville Marie autour du nouveau CHUM du Centre-Ville

Mémoire présenté dans le cadre des Audiences Publiques de  
l'OCPM pour l'implantation du centre hospitalier de  
l'Université de Montréal (CHUM) au centre-ville.

le 11 décembre 2006

***Pierre Brisset, Architecte.***  
**GRUPE en RECHERCHE URBAINE**  
**(GRU)**  
**Transports, Bâtiments,**  
**Intégration dans le territoire**



## **Problématique de la tranchée de l'autoroute Ville-Marie au pieds de l'Hôtel de Ville de Montréal:**

- La tranchée de l'autoroute forme une cicatrice infranchissable entre les fortifications aux pieds de l'Hôtel de Ville de Montréal et le quartier chinois au nord.
- La sortie Sanguinet enclave la station de métro Champs de Mars et l'hôtel de ville donc, l'accès au vieux Montréal à partir de cette station de métro est peu fréquenté.
- Le réseau de raccordements et bretelles desservant l'autoroute isole le Vieux-Montréal du reste du centre-ville.

# Partie 1

Analyse de la configuration des bretelles

**Configuration actuelle où les enclaves et zones de rue sans devantures sont indiqués en rouge.**





# Station Champs de Mars



**Trafic piétonnier passant au dessus de l'autoroute est dirigé vers un passage souterrain pour aller à l'Hôtel de Ville.**



**Clôture autour de l'édicule pour diriger tous le monde dans le passage souterrain.**





**Marches pour passer en dessous de la bretelle autoroutière.  
Escalier mécanique à gauche désactivé en permanence.**





**Ambiance sombre et déprimant dans le passage souterrain.**



**Escalier pour remonter vers l'Hôtel de Ville.**



**Édicule latérale pour aller du côté nord de Saint-Antoine.**





## Clôtures sur Sanguinet menant à une édicule du passage souterrain.





## Clôtures sur Saint-Antoine interdisant la traverse de la rue à l'intersection.



**Station Champs de Mars vue de l'intersection Sanguinet et Saint-Antoine mais inaccessible à cause de barrières et clôtures.**



## Passage forcé dans édicule coin Saint-Antoine et Sanguinet.





**Hôtel de Ville si visible mais si inaccessible du coin Saint-Antoine et Sanguinet.**





**Configuration actuelle où les enclaves et zones de rue sans devantures sont indiqués en rouge.**





**Configuration proposée avec bretelle relocalisée à l'est.  
Limites des entraves et enclavements indiquées en rouge dans la proposition de la Ville/MTQ.**





**Configuration proposée avec bretelle relocalisée à l'ouest (GRUHM)**  
**Limites des entraves et enclavements indiquées en rouge.**  
**Bretelles regroupées dans le même quadrilatère.**



## Problématique de ré localiser la bretelle plus vers l'est:

- L'enclave se retrouvant plus à l'est, elle couperait le bas de l'axe Saint-Denis du Vieux-Montréal.
- Cette solution exigerait des tunnels sous les rues Saint-Denis et Saint-Antoine pour traverser ces deux axes achalandés. Donc les tunnels se retrouvant à Sanguinet seraient placés plus à l'est.
- Le carré Daudelin du parc Viger serait ainsi enclavé du côté ouest.

Donc, nous avons analysé l'option de relocaliser cette bretelle plus vers l'ouest en face de l'entrée sur l'autoroute du côté nord.



# Configuration existante sortie Sanguinet 1976





**Configuration proposée sortie Sanguinet pour accommoder CHUM avec raccord direct sur Saint-Antoine deux directions.  
Viaduc Sainte-Dominique rehaussé pour dégager bretelles.**





# Configuration proposée sortie Sanguinet circuit vert priorisé le matin.





# Configuration proposée sortie Sanguinet circuit rouge priorisé le soir.



## Proposition de regroupement des bretelles avancée par le GRUHM:

- En rehaussant la rue Sainte-Dominique afin de passer au dessus des raccordements de l'autoroute l'enclave serait limitée entre la rue de Bullion à l'est et la rue Sainte-Dominique à l'ouest.
- Cette solution permettrait l'accès aux rues dans tous les autres quadrilatères urbains ou quadrilatères avoisinants
- Par contre, si l'accès doit être limité aux véhicules d'urgence seulement, la configuration de rues pourrait être modifiée afin de permettre un lien vers l'hôpital seulement.



**Sortie urgence modifiée pour arriver en face de l'entrée à de Bullion.  
Rue Viger élargie en deux directions jusqu'à Sanguinet.**





# Configuration du CHUM selon la Ville de Montréal





- Nouvelle configuration du CHUM avec les raccords Ville-Marie concentrés entre les rues de Bullion et Sainte-Élizabeth.
- Nouvelle promenade Hôtel de Ville accentuée jusqu'à Viger.



# Partie 2

Autres considérations de réaménagement



## Ventilation des tunnels et démantèlement de la Bonaventure:

- Si l'autoroute Bonaventure est démantelée sur la partie appartenant à la ville de Montréal entre la rue Notre-Dame et la rue Wellington, les bretelles de celles-ci vers l'autoroute Ville-Marie deviendront désuètes.
- De plus, pour avoir une structure continue entre le tunnel Viger et celui du centre-ville, le tunnel continu doit être muni de tunnels de ventilation à grand débit sur toute sa longueur.
- Donc les voies de rives de droite entre les bretelles de l'autoroute Bonaventure aux raccordements Sanguinet devront être réservés pour le passage de cette ventilation et ce, dans les deux directions.

**La fermeture des bretelles Sanguinet proposée dans le Mémoire de projet Montréal pourrait assurer cette continuité des tunnels de ventilations de rive sur toute la longueur de la partie devant être recouverte de l'autoroute Ville-Marie.**

Fermeture de la sortie Sanguinet de l'autoroute Ville-Marie

**Sortie et demi-tour entre Radio-Canada et l'usine Molson, pour les automobilistes venant de l'ouest**



Distance supplémentaire à franchir : 1,8 km

Durée supplémentaire, à 50 km/h de moyenne : 2 m 10 s

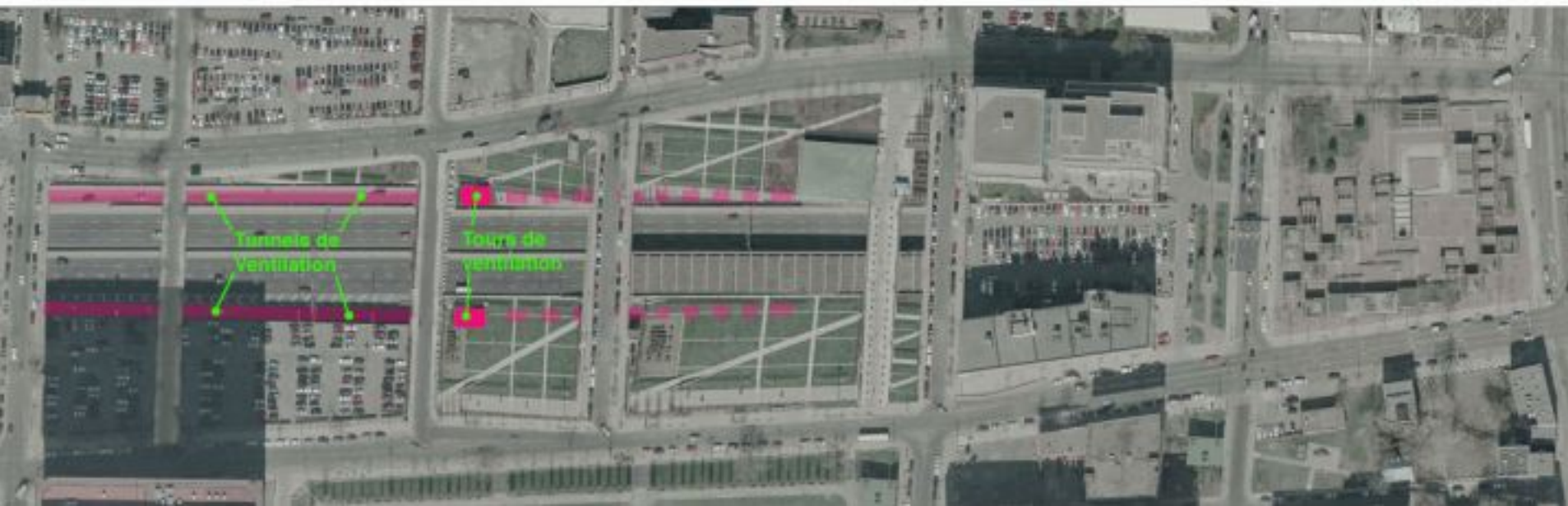


**Configuration actuelle où les enclaves et zones de rue sans devantures sont indiqués en rouge.**





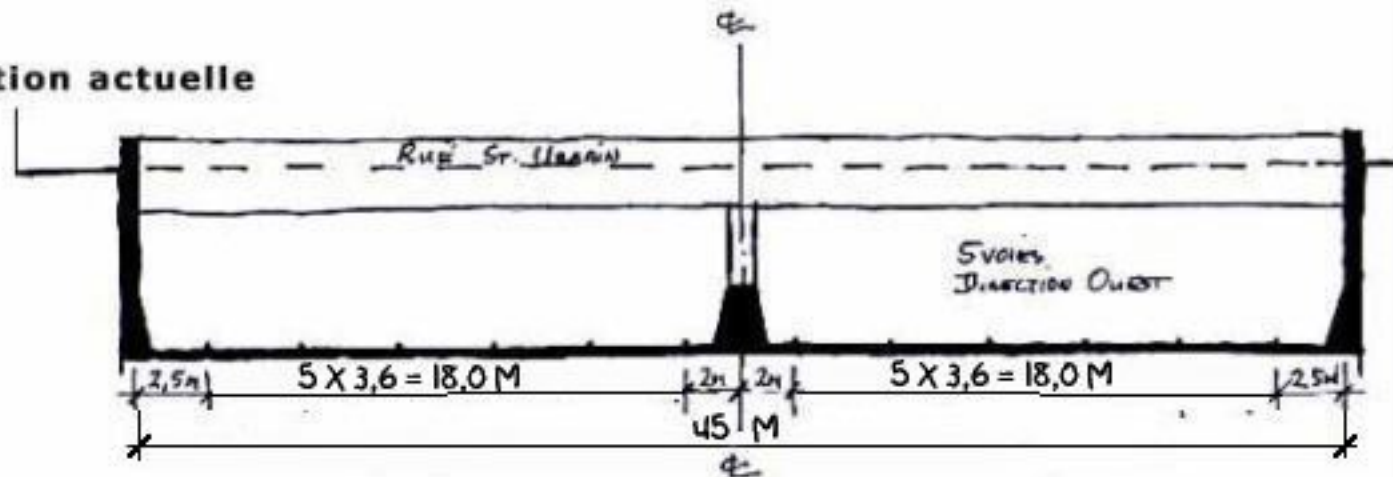
# Configuration proposée indiquant les zones de tunnels de ventilation sur les voies de rives (Avant recouvrement de l'autoroute).



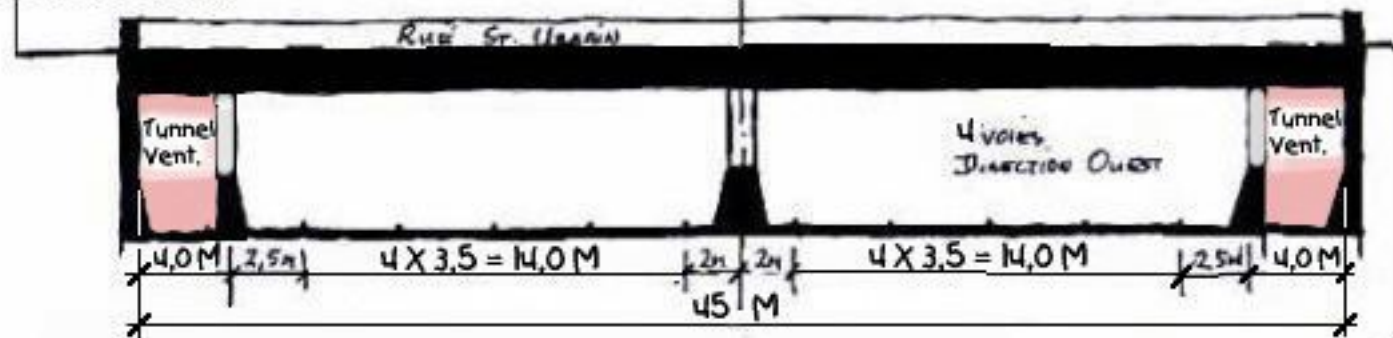
# Coupe Station Place d'Armes

## Palais du Congrès

Situation actuelle



Situation proposée avec ventilation





## Projet de Métro-Express dans l'emprise de l'autoroute Ville-Marie.

- Maintenant qu'il est connu que l'échangeur Turcot doit être reconstruit et que cela pourrait entraîner le remplacement de tout le réseau de structures sur pilotis de l'échangeur en question jusqu'à la rue Guy, la reconstruction de l'autoroute d'une telle envergure devra prévoir l'incorporation d'une ligne de Métro Express dans son emprise.
- Cette nouvelle ligne de train rapide devrait desservir ainsi le corridor allant de l'aéroport de Pierre-Elliott-Trudeau jusque dans l'est de la Métropole avec des arrêts stratégiques au centre-ville.

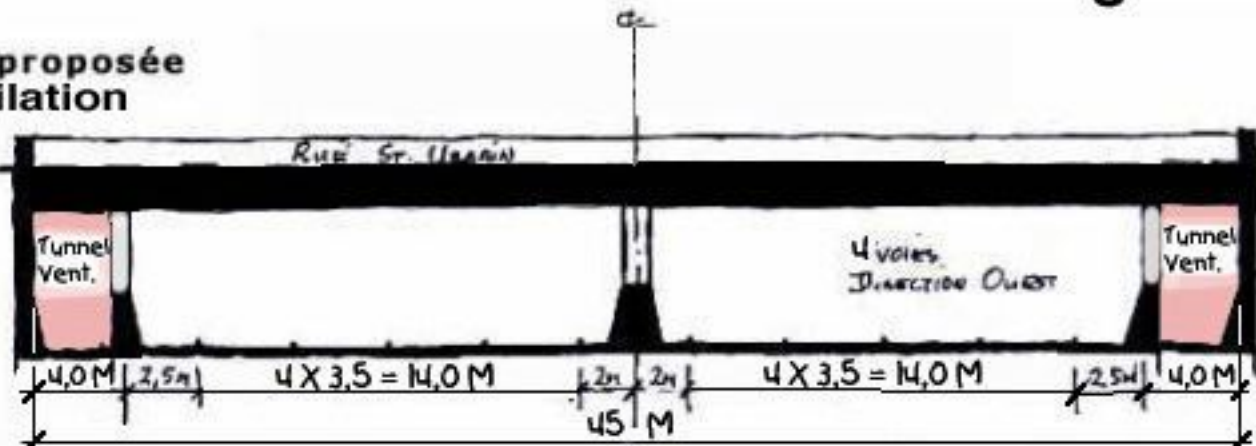




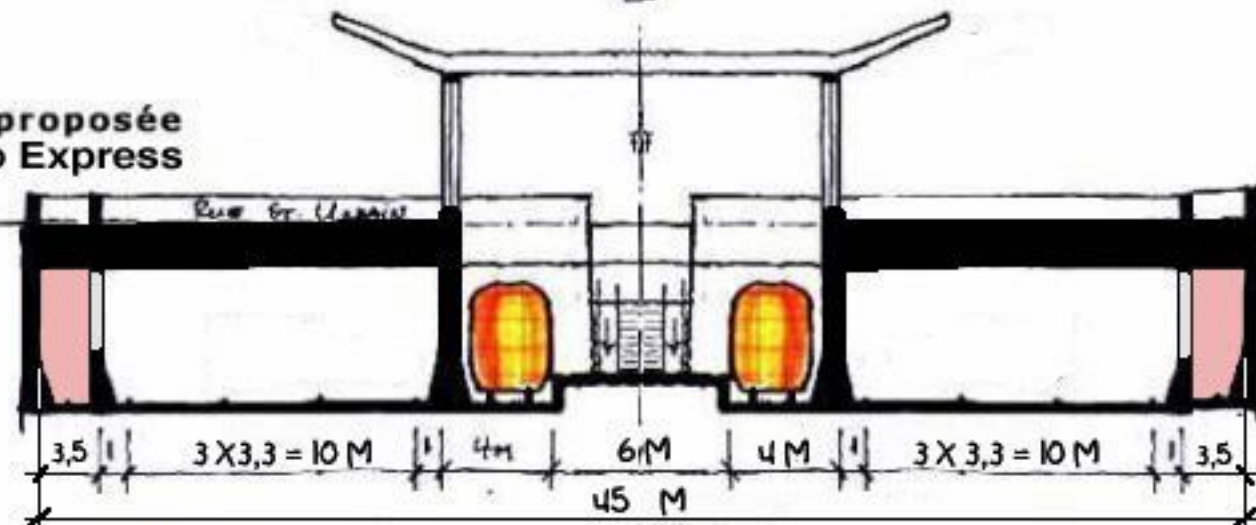
# Coupe Station Place d'Armes

## Palais du Congrès

Situation proposée  
avec ventilation



Situation proposée  
avec Métro Express



## Conclusions:

- La planification des différents accès au nouveau CHUM ne doit pas être faite de façon à bloquer le potentiel de réorganiser du secteur autour de la station de métro de Champs-de-Mars.
- La planification des accès au CHUM doit tenir compte de toutes les modifications qui seront apportées au réseau supérieur dans ce secteur, qui s'avèrent nécessaire pour désenclaver le Vieux-Montréal.
- La qualité de vie urbaine, c'est à dire la sécurité des piétons doit avoir priorité sur la fluidité automobile.



# Merci!!

*Pierre Brisset, Architecte.*  
**GRUPE en RECHERCHE URBAINE  
(GRU)**  
Transports, Bâtiments,  
Intégration dans le territoire



gruhm <gruhm@sympatico.ca>

2006-11-28 00:07

Pour : <ocpm@ville.montreal.qc.ca>

cc : Philippe Côté

Objet : Questions--Commentaires Consultation publique Le CHUM - Dép

Bonjour,

Au nom du Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga Maisonneuve (GRUHM), je voudrais déposer un mémoire en forme de Powerpoint avec images et plans relatif au plan de circulation desservant le future Hôpital du CHUM au 1000 St. Denis.

Notre groupe oeuvre depuis plusieurs années dans le domaine de questionnement sur les sujets de planification urbaine d'actualité qui nous affecte dans notre quotidien.

Bref, nous questionnons la pertinence de l'arrêt de préoccupation si rapide sur la question des possibilités du réaménagement des bretelles de raccordement à l'autoroute Ville Marie en proximité de la rue Sanguinet.

On doit bien comprendre la raison pour l'importance du développement du secteur pour enfin camoufler la présence de cette autoroute urbaine qui enclave bien le Vieux Montréal du reste de la métropole et donc, aucun promoteur peut se permettre de geler le statu quo.

Bref, depuis plusieurs années la Ville prône la relocalisation des bretelles accédant l'autoroute, non seulement pour rendre la qualité de vie plus conviviale dans le secteur mais aussi pour permettre le recouvrement de cette dernière, chose qui est peu pratique avec la configuration actuelle des sorties et entrées de l'autoroute.

En autant que la fluidité pourrait être acceptable pour la circulation avec la configuration actuel, là n'est pas la question, car les erreurs de planification urbaine n'ont jamais été adressé correctement relatif à la disposition des voies de circulation dans le secteur ou se trouvera éventuellement le nouveau CHUM.



Le mémoire reflète quelques pistes de solution pour apaiser cette situation avec certain autres commentaires relatif à l'avenir des infrastructures de transport dans le centre de Montréal.

Chose qui est certaine, la sortie de la rue Sanguinet sera éventuellement ré localisé et ce, par d'autres organismes qui sont liés ou pas au nouveau centre hospitalier de l'Université de Montréal au 1000 St. Denis.

Au plaisir de présenter ce mémoire le 11 décembre 2006.

Pierre Brisset, Architecte et directeur du GRUHM



Sortie Sanguinet-comp2.ppt