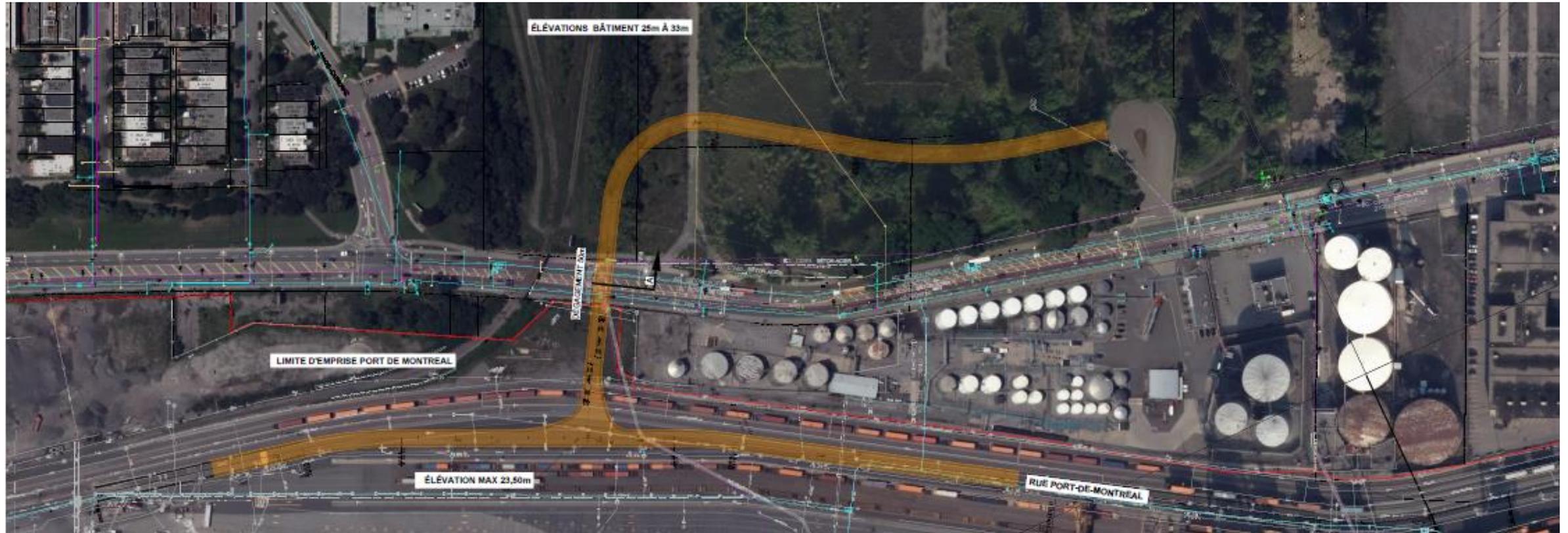


SCÉNARIO RETENU

Viaduc : axe routier à l'est du viaduc ferroviaire du CN

- Meilleure intégration au scénario de prolongement du boul. l'Assomption prévu par la Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec.
- Permet d'enjamber le réseau ferroviaire du port et la rue Notre-Dame sans entraves pour une meilleure fluidité.
- Permet la fermeture de l'accès Viau pour une circulation des camions directement vers le réseau routier supérieur, et ainsi une réduction de la circulation dans le réseau local.
- Limite les interventions au niveau des infrastructures de la Ville et des utilités publiques (collecteur, aqueduc, égout, réseau électrique, etc.).
- Travaux ne nécessitent pas de fermeture de la rue Notre-Dame, contrairement à plusieurs autres scénarios.
- Géométrie qui favorise une limitation de la vitesse des camions sur le nouveau lien routier.
- Concept permet l'intégration plusieurs options de mesures d'atténuation pour le bruit.
- Dégagement du côté du port permet l'optimisation du flot de circulation sur la route du port.



SCÉNARIO 1 (NON-RETENU)

Structure aérienne à partir du port avec une pente de 4% vers la rue Dickson et un giratoire



- Ce scénario nécessite de faire deux bretelles à partir de la rue Notre-Dame et d'ajouter deux accès vers un giratoire donnant accès au nouveau lien routier vers le port (voir schéma), afin de permettre le trafic est/ouest de certains camions sur cette artère et une entrée fluide au port.
- Ce scénario nécessite plusieurs expropriations et implique des contraintes pour les commerces adjacents à la nouvelle structure.
- Ce scénario confine les camions dans une zone plus restreinte sur la route du port, entraînant moins de gains au niveau de la fluidité, ce qui représente un enjeu vs l'objectif du projet.
- La construction du projet selon ce scénario entraînerait un impact majeur sur la circulation à une intersection extrêmement achalandée de la rue Notre-Dame.
- Plusieurs infrastructures majeures devraient être déplacées (collecteur, réseau électrique, etc.), de même que l'axe de la rue Notre-Dame.
- La construction de la majeure partie du projet est à l'extérieur du territoire de l'APM.

SCÉNARIO 2 (NON-RETENU)

Structure aérienne à partir du port avec une pente de 6% vers la rue Dickson et un giratoire :



- Ce scénario nécessite de faire deux bretelles à partir de la rue Notre-Dame et d'ajouter deux accès vers un giratoire donnant accès au nouveau lien routier vers le port (voir schéma), afin de permettre le trafic est/ouest de certains camions sur cette artère et une entrée fluide au port.
- Ce scénario nécessite plusieurs expropriations et implique des contraintes pour les commerces adjacents à la nouvelle structure.
- Ce scénario confine les camions dans une zone plus restreinte sur la route du port, entraînant moins de gains au niveau de la fluidité, ce qui représente un enjeu vs l'objectif du projet.
- La construction du projet selon ce scénario entraînerait un impact majeur sur la circulation à une intersection extrêmement achalandée de la rue Notre-Dame.
- Plusieurs infrastructures majeures devraient être déplacées (collecteur, réseau électrique, etc.), de même que l'axe de la rue Notre-Dame.
- La construction de la majeure partie du projet est à l'extérieur du territoire de l'APM.

SCÉNARIO 3 (NON-RETENU)

Tunnel Dickson avec pente de 6%

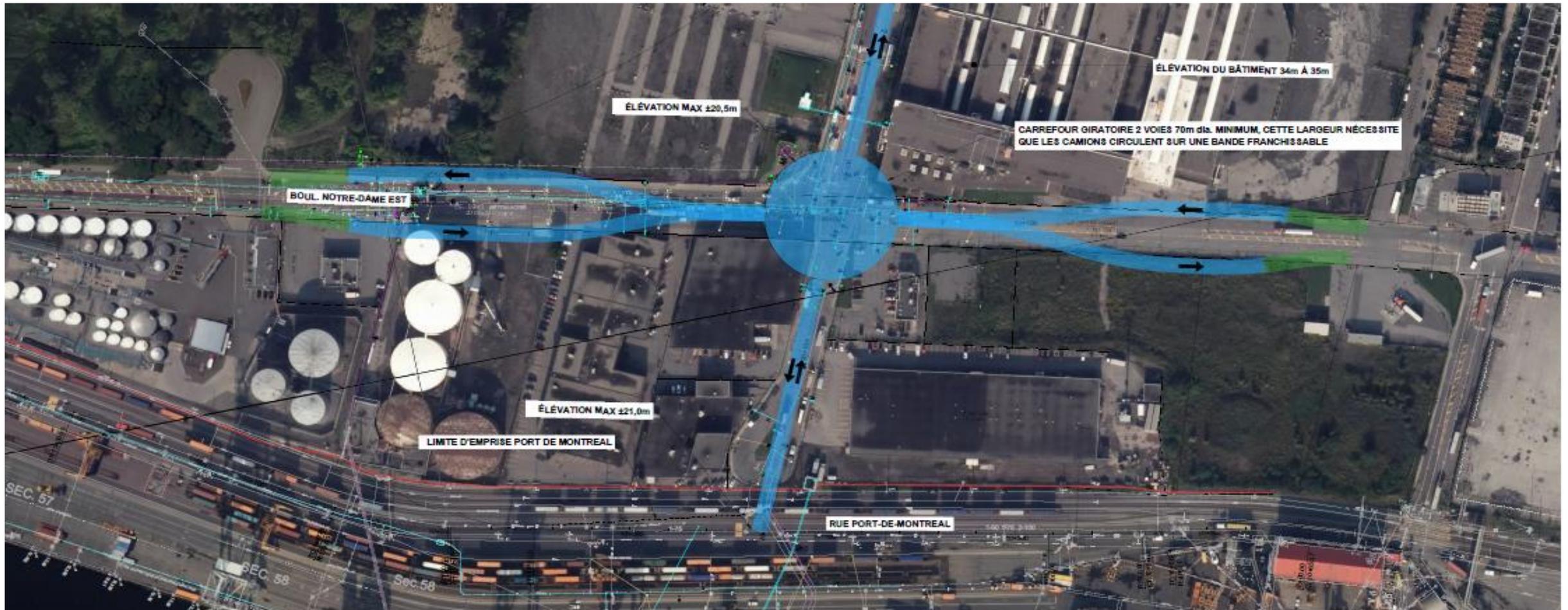


- Ce scénario nécessite de faire deux bretelles à partir de la rue Notre-Dame et d'ajouter deux accès vers un giratoire donnant accès au nouveau lien routier vers le port (voir schéma), afin de permettre le trafic est/ouest de certains camions sur cette artère, tout en leur permettant une entrée fluide au port.
- Le scénario prévoit de passer en tunnel sous les voies ferrées du port et monter au niveau de la rue Dickson à environ 65 mètres de l'intersection Notre-Dame.
- Ce scénario confine les camions dans une zone plus restreinte sur la route du port, entraînant moins de gains au niveau de la fluidité, ce qui représente un enjeu vs l'objectif du projet.
- À niveau, l'intersection Notre-Dame et Dickson serait en giratoire nécessitant, notamment, la reconstruction de Notre-Dame et de Dickson et représentant des risques d'accidents avec les véhicules lorsque les camions ne gardent pas leur trajectoire.
- Plusieurs infrastructures, dont le collecteur de 4,4 m devraient être déplacées.
- Plusieurs expropriations seraient requises.
- La construction du projet selon ce scénario entraînerait un impact majeur sur la circulation à une intersection extrêmement achalandée de la rue Notre-Dame.
- Ouvrage de surverse problématique pour la portion APM.
- La construction de la majeure partie du projet est à l'extérieur du territoire de l'APM.
- Le niveau de la nappe phréatique nécessitera un abaissement de l'eau par pompage.

SCÉNARIO 4 (NON-RETENU)

Giratoire aérien sur Notre-Dame (secteur Dickson)

- Dans ce scénario, un giratoire aérien a été prévu pour éviter de déplacer la rue Notre-Dame.
- Plusieurs expropriations seront requises.
- La construction du projet selon ce scénario entraînerait un impact majeur sur la circulation à une intersection extrêmement achalandée de la rue Notre-Dame.
- Ce scénario confine les camions dans une zone plus restreinte sur la route du port, entraînant moins de gains au niveau de la fluidité, ce qui représente un enjeu vs l'objectif du projet.



SCÉNARIO 5 (NON-RETENU)

Tunnel à l'est du viaduc ferroviaire du CN

- Ce scénario prévoit le passage du lien routier sous les voies ferrées du port et sous la rue Notre-Dame.
- Les infrastructures majeures en place notamment sur la rue Notre-Dame (ex. : le collecteur) causeraient d'importants défis et des coûts élevés.
- Le niveau de la nappe phréatique nécessitera un abaissement de l'eau par pompage.
- La construction du projet selon ce scénario entraînerait un impact majeur sur la circulation sur la rue Notre-Dame et sur la route du Port de Montréal (déplacement des voies ferrées est nécessaire lors de la construction).



