
Rapport d'analyse environnementale

**Modernisation de la rue Notre-Dame,
entre la rue Amherst et l'échangeur de l'autoroute 25,
par le ministère des Transports du Québec**

Dossier 3211-05-378

Le 19 septembre 2002

SOMMAIRE

Historique de l'évaluation du projet

Le ministère des Transports (MTQ) a déposé, en août 2001, un avis de projet sur la modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal. Ce *projet de voies express en tranchée*, traversant les quartiers Sainte-Marie, Hochelaga, Maisonneuve et Mercier afin de relier l'autoroute Ville-Marie et l'autoroute 25, a pour objectif premier d'améliorer la fluidité de la circulation automobile en augmentant sensiblement l'offre routière dans l'axe de la rue Notre-Dame.

Une majorité de participants à l'audience publique tenue sur ce projet s'est opposée au concept de voies en tranchée. La Ville de Montréal y a présenté un *concept de boulevard urbain*, axé davantage sur la qualité du cadre de vie. La commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a recommandé que le MTQ réexamine son projet en s'inspirant du concept présenté par la Ville de Montréal, en misant sur une intégration harmonieuse du projet dans les quartiers touchés et en favorisant davantage le transport collectif.

Le MTQ et la Ville de Montréal, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et la Société de transport de Montréal (STM) ont mis sur pied un groupe de travail dont les travaux ont mené, en juillet 2002, au dépôt par le MTQ d'un projet combinant la forme autoroutière à l'est et à l'ouest du tracé et celle de boulevard urbain en son centre, vis-à-vis les quartiers Hochelaga et Maisonneuve.

Résultats de l'évaluation environnementale

La congestion routière de la rue Notre-Dame cause des problèmes de bruit, de sécurité et de pollution de l'air. Le statu quo, provenant de la proximité d'un axe routier à grand débit de circulation et de quartiers résidentiels, est jugé inacceptable par la population et par l'équipe d'analyse.

Le projet répond à la majorité des constats formulés par la commission du BAPE. Il améliorera le cadre de vie par la diminution de la congestion routière à court terme, l'amélioration de l'infrastructure de transport en commun et l'aménagement de parcs et espaces publics.

N'eut été de cette amélioration du statu quo à court terme, l'équipe d'analyse aurait eu de fortes réserves à recommander le projet, en raison de la détérioration anticipée à moyen terme des conditions de circulation et de l'augmentation des nuisances associées (bruit, pollution de l'air).

Les conditions d'autorisation du projet visent la réalisation des aménagements d'intégration urbaine proposés dans le cadre de la procédure qui devraient permettre l'amélioration du cadre de vie et la présentation de solutions pour augmenter, à moyen et long termes, la part des modes de transport des personnes alternatifs à l'automobile aux dépens d'une diminution de la part modale de l'automobile.

Équipe de travail

Rédaction :	Éric Thomassin Luc Valiquette
Analyse :	Nancy Bernier Michel Dubé Éric Thomassin Luc Valiquette
Révision des textes et mise en page :	Manon Côté Frédérique Hamel Rachel Roberge
Supervision :	Linda Tapin Chef du Service des projets en milieu terrestre

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE.....	i
INTRODUCTION.....	1
1. PRÉSENTATION DU DOSSIER	2
1.1 Historique du projet – Présentation des solutions étudiées.....	2
1.1.1 Le projet de voies express en tranchée.....	2
1.1.2 Le projet de boulevard urbain (Ville de Montréal).....	4
1.1.3 Le projet faisant l’objet de la demande d’autorisation (compromis MTQ – Ville de Montréal).....	5
1.2 Organismes consultés	6
2. LE PROJET	6
2.1 Raison d’être du projet	6
2.2 Description générale du projet et de ses composantes.....	7
2.2.1 Principes directeurs	8
2.2.2 Composantes du projet.....	9
3. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE	10
3.1 La raison d’être du projet.....	11
3.2 Comparaison des solutions étudiées au statu quo.....	13
3.2.1 Solutions impliquant une diminution de la circulation automobile.....	13
3.2.2 Solutions impliquant une augmentation de la circulation automobile.....	15
3.3 Un enjeu contextuel : le respect des outils d’aménagement du territoire et d’urbanisme	17
3.3.1 Le Cadre d’aménagement de la région métropolitaine de Montréal	18
3.3.2 Le schéma d’aménagement de la Communauté urbaine de Montréal	19
3.3.3 Le plan d’urbanisme de la Ville de Montréal.....	19
3.3.4 Évaluation du respect des outils d’aménagement.....	20
3.4 Transport des personnes et des marchandises	20
3.4.1 La prédiction des débits de circulation.....	21
3.4.2 Modes alternatifs à l’automobile	22
3.4.3 Transport des marchandises	27
3.4.4 Raccordements au réseau routier.....	29
3.4.5 Un élément de justification du projet : l’enjeu de la sécurité routière	30

3.5	Intégration urbaine du projet.....	32
3.5.1	L'effet de coupure urbaine	32
3.5.2	Parcs et espaces publics.....	36
3.5.3	La piste multifonctionnelle.....	43
3.5.4	L'accès public au fleuve.....	46
3.5.5	Les composantes patrimoniales, historiques et archéologiques.....	49
3.5.6	Le Centre de soins prolongés Grace Dart.....	53
3.6	Impacts sur l'environnement.....	55
3.6.1	Qualité de l'air.....	55
1.1.2	Bruit	60
1.1.3	Sols contaminés.....	62
1.1.4	Eaux de surface et souterraines	63
1.7	Le rôle de la Ville de Montréal et le partage des responsabilités.....	64
1.8	Le développement durable en matière de transport.....	66
4.	SCÉNARIOS DÉCISIONNELS.....	69
5.	CONCLUSION.....	70
5.1	Acceptabilité environnementale	70
5.2	Recommandations.....	73
ANNEXE 1 : Chronologie des étapes importantes du projet.....		77
ANNEXE 2 : Liste des organismes consultés.....		81
ANNEXE 3 : Principales constatations de la commission du BAPE		85
ANNEXE 4 : Présentation du projet.....		97
ANNEXE 5 : Comparaison de solutions étudiées dans le cadre de la procédure		105
ANNEXE 6 : Scénarios décisionnels.....		115
ANNEXE 7 : Liste de critères pouvant être utilisés pour apprécier un projet de transport routier sous l'angle du développement durable		119
ANNEXE 8 : Conditions d'autorisation		125

Figures et tableaux

Figure 1 : Réseau autoroutier existant sur l'île de Montréal	2
Figure 2 : Projet de voies express en tranchée présenté par le MTQ en audience publique	3
Figure 3 : Concept de boulevard urbain présenté par la Ville de Montréal en audience publique.....	5
Figure 4 : Localisation du projet	7
Figure 5 : Vue générale de l'axe de la rue Notre-Dame dans l'est de Montréal	8
Tableau 1 : Concentrations moyenne de $PM_{2,5}$ au poste de mesure de Montréal.....	58
Tableau 2 : Poste de mesure Hochelaga-Maisonneuve (2001-2002)	58
Tableau 3 : Concentrations de benzène dans l'air ambiant à la CMM.....	59

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, entre la rue Amherst et l'échangeur de l'autoroute 25, sur le territoire de la Ville de Montréal par le ministère des Transports (MTQ).

L'analyse environnementale d'un projet, effectuée dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, vise à porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet. Sur la base des informations fournies par le promoteur et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère de l'Environnement (MENV) et du gouvernement permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité de ses impacts sur l'environnement et d'en déterminer les conditions d'autorisation, le cas échéant.

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame du MTQ est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe e) de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne la construction, sur une longueur de plus d'un kilomètre, d'une route publique prévue pour quatre voies de circulation et dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 m.

Le rapport d'analyse environnementale présente :

- ❑ l'historique du projet retraçant les actions importantes posées dans le traitement du dossier, dont un résumé succinct du rapport d'audience publique (section 1) ;
- ❑ la présentation de la raison d'être du projet et de sa description, tel qu'il a été modifié suite à l'audience publique (section 2) ;
- ❑ l'analyse environnementale que fait le MENV des enjeux associés au projet. Référant aux résultats de la consultation interministérielle et au rapport d'audience publique de la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), cette analyse des enjeux porte sur des concepts associés à la raison d'être du projet, au respect des orientations gouvernementales, aux impacts du projet ainsi qu'aux préoccupations de la population (section 3) ;
- ❑ la présentation des avantages et inconvénients de différents scénarios de décision quant à l'autorisation du projet (section 4) ;
- ❑ la conclusion et la recommandation du MENV quant au scénario à privilégier (section 5).

1. PRÉSENTATION DU DOSSIER

Cette section présente la problématique et l'historique du projet en fonction de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et les organismes qui ont participé à l'analyse du dossier.

1.1 Historique du projet – Présentation des solutions étudiées

Au début des années 1970, une première portion de l'autoroute Ville-Marie (A-720) fut construite entre l'échangeur Turcot et la rue Saint-André. Plus de 1000 logements furent expropriés puis détruits pour permettre la réalisation de ce tronçon dans l'ouest de la ville. Le MTQ procéda à l'expropriation et à la démolition de 1 200 autres logements dans l'est de la ville, soit le long de la rue Notre-Dame en bordure des quartiers Hochelaga et Maisonneuve, afin de construire le tronçon d'autoroute devant relier l'autoroute Décarie (A-15) au tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine (A-25). Toutefois, en raison de l'opposition de la population au projet d'autoroute,

un moratoire s'appliqua à la construction de ce dernier tronçon d'autoroute dans l'est de la ville. Le MTQ a élargi la rue Notre-Dame dans les années 1980 pour rendre la circulation automobile plus fluide. La figure 1 présente le réseau autoroutier existant sur l'île de Montréal. En mars 2000, suite à un processus de consultation auprès de la population, le MTQ a déposé un avis de projet portant sur un nouveau projet de modernisation de la rue Notre-Dame, entre la rue Amherst et l'échangeur de l'autoroute 25.



Figure 1 : Réseau autoroutier existant sur l'île de Montréal

1.1.1 Le projet de voies express en tranchée

L'annexe 1 présente la chronologie des étapes du dossier dans le cadre de la procédure. En résumé, l'avis de projet et l'étude d'impact (déposée en août 2001) présentaient un projet de lien

autoroutier prenant la forme d'un **projet de voies express en tranchée**, située en majeure partie dans l'axe de la rue Notre-Dame, afin de relier l'autoroute Ville-Marie et l'autoroute 25. L'objectif premier de ce projet est d'améliorer la fluidité de la circulation automobile pour une période de quelques années, en augmentant sensiblement l'offre routière dans l'axe de la rue Notre-Dame.

D'une longueur totale de 8,7 km, ce projet consiste à réaliser, le long des quartiers Sainte-Marie, Hochelaga, Maisonneuve et Mercier, six voies express en tranchée sur la majeure partie du parcours. Dans la première section, soit de la rue Amherst jusqu'à l'extrémité nord-est de la rue Sainte-Catherine, la rue



Figure 2 : Le projet de voies express en tranchées présenté par le MTQ en audience publique

Notre-Dame serait été creusée sur une distance de 5,3 km à trois voies dans chaque direction, à l'image de l'autoroute Décarie, avec jusqu'à quatre voies de desserte en surface sur la plus grande partie de ce premier segment. La figure 2 illustre le concept du projet de tranchée dans cette section, plus précisément dans le quartier Maisonneuve. On voit, au centre de l'image, le concept de dalle recouvrant la tranchée pour réunir les parcs Morgan et Champêtre, situés de part et d'autre de la rue Notre-Dame.

Le second segment de 1,4 km relie l'axe de la rue Notre-Dame jusqu'à l'intersection de la rue Dickson et de l'avenue Souigny, passant en tranchée sous les voies ferrées du Canadien National. Le troisième segment de 2,0 km constituerait un élargissement en surface de l'avenue Souigny afin de rejoindre l'échangeur de l'autoroute 25. Le boulevard de l'Assomption serait également été prolongé de la rue Hochelaga jusqu'à la rue Notre-Dame.

Trois dalles, d'une largeur cumulée de quelque 600 m, recouvrent les voies en tranchée pour permettre d'y créer ou d'y relier des parcs. Le projet prévoyait aussi des voies réservées en rives pour le transport en commun, situées parfois sur les voies de desserte de surface, parfois dans la tranchée. Le coût total du projet est évalué à 263 M \$.

Les préoccupations soulevées lors de la période d'information et de consultation publiques (automne 2001) ont porté sur le contexte et la justification du projet, sur la forme autoroutière, sur l'intégration urbaine (visuelle et physique), sur les impacts sur la qualité de vie (climat sonore, qualité de l'air, accessibilité) et sur des alternatives et compléments au projet, dont le transport en commun et les espaces publics. À la fin de cette période, une centaine de demandes d'audience publique individuelles et collectives ont été formulées au ministre de l'Environnement.

L'audience publique, débutée en novembre 2001, a donné lieu au dépôt, par la population, de quelques 90 mémoires dont un par la Ville de Montréal (janvier 2002). L'audience publique a permis de discuter de nombreux thèmes, notamment le développement durable, la compatibilité du projet aux documents d'orientation gouvernementaux, tels le plan de transport de la région de Montréal du MTQ et le Cadre d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal, la pertinence de construire une autoroute et l'absence d'évaluation de solutions alternatives, le transport en commun dont l'amélioration fut jugée insuffisante, la diminution de la qualité de vie des citoyens, l'augmentation des coûts de la santé, les problèmes d'équité du projet, la remise en question de l'efficacité économique du projet autoroutier du MTQ, la possibilité de voies alternatives pour le transport des matières dangereuses ou des marchandises, la limitation de l'accès sécuritaire visuel et physique au fleuve, la possibilité de construire en tunnel et la gestion des sols contaminés.

1.1.2 Le projet de boulevard urbain (Ville de Montréal)

S'opposant à la forme autoroutière du projet du MTQ décrite plus haut, certains organismes, entre autres, Vivre en Ville, le Conseil régional de l'environnement et la Ville de Montréal, ont présenté, lors de cette audience publique, des variantes d'un **projet de boulevard urbain**, alternatif au projet de voies express. Ayant pour caractéristique de demeurer en surface, avec deux ou trois voies dans chaque direction et des feux de signalisation à plusieurs intersections, ces projets privilégient davantage le transport en commun et le redéveloppement urbain, puisque les voies réservées sont localisées en site propre sur toute la longueur du projet et que le redéveloppement urbain des espaces libres, le long de l'axe Notre-Dame, était prévu. La figure 3 montre une coupe transversale du concept de boulevard urbain présenté par la Ville de Montréal.

Dans ce concept de boulevard urbain, l'espace est davantage utilisé pour cette fonction d'intégration urbaine, au détriment de l'augmentation du débit de circulation. Le corridor intègre donc davantage des caractéristiques urbaines que strictement routières.

Le ministre a rendu public le rapport du BAPE le 19 mars 2002, dont les constatations sont présentées à l'annexe 3. En conclusion, la commission du BAPE estime, en bref :

- que l'aménagement proposé par le MTQ doit s'inscrire dans le respect des principes du développement durable et s'appuyer sur la mixité des activités urbaines. L'aménagement de la rue Notre-Dame offrirait en ce sens l'occasion de revitaliser les abords des quartiers qui longent cette artère ;

- que le concept de boulevard urbain devrait être réexaminé par le MTQ, de concert avec la Ville de Montréal. La construction d'un boulevard urbain pourrait libérer une partie de l'emprise actuelle à des fins résidentielles, commerciales ou mixtes. Les répercussions environnementales de cette solution de rechange devraient être analysées afin de s'assurer que soient mises en place des mesures d'atténuation appropriées ;
- que la modernisation de la rue Notre-Dame doit se réaliser à travers une intégration harmonieuse dans les quartiers urbains touchés, comme le suggère la proposition de la Ville de Montréal.

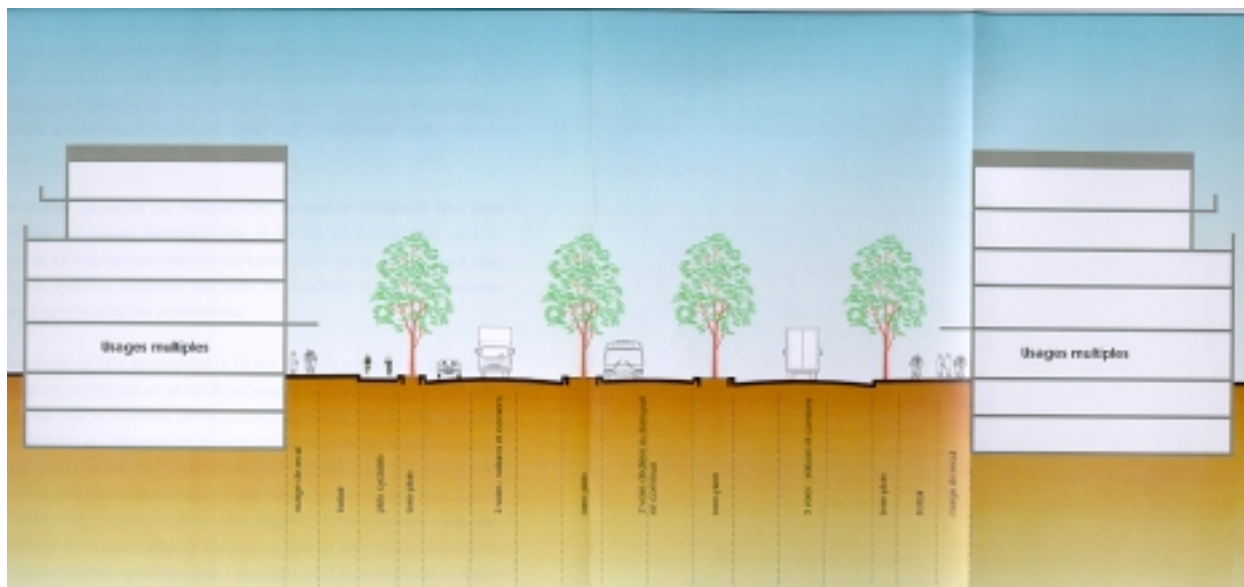


Figure 3 : Le concept de boulevard urbain présenté par la Ville de Montréal en audience publique

Le BAPE incitait donc le MTQ à revoir le projet autoroutier en s'inspirant du concept de boulevard urbain présenté par la Ville de Montréal en audience publique. Selon ce concept, le lien routier créé doit laisser le plus de place possible au milieu bâti et à la vie qui l'habite. Ainsi, l'aménagement proposé doit tenir compte non seulement de l'automobiliste, mais aussi du résident, du piéton et du cycliste.

1.1.3 Le projet faisant l'objet de la demande d'autorisation (compromis MTQ – Ville de Montréal)

Suite à la deuxième partie de l'audience publique, mais préalablement au dépôt du rapport du BAPE, le ministre des Transports avait annoncé la formation d'un comité formé de représentants de la Ville de Montréal, du gouvernement du Québec, de l'Agence métropolitaine de transports (AMT) et de la Société de transports de Montréal (STM). Ce comité devait analyser les recommandations contenues dans le rapport du BAPE. Il pouvait également commander la réalisation d'études additionnelles afin de préciser le projet.

Les travaux de ce comité ont mené au dépôt par le MTQ, le 19 juin 2002, d'un projet modifié, ci-après appelé **projet MTQ – Ville de Montréal**. Ce projet est décrit à la section 3.2 de ce rapport qui fait l'objet de la demande d'autorisation du MTQ. Ce projet de compromis combine la forme autoroutière à l'est et à l'ouest du tracé et celle de boulevard urbain en son centre, vis-à-vis les quartiers Hochelaga et Maisonneuve. La route serait en tranchée entre les rues Amherst et Papineau et sur environ 1 km tout le long du quartier Maisonneuve, afin de permettre l'installation d'une dalle surplombant la route et de lier les parcs Morgan et Champêtre, situés de part et d'autre de la rue Notre-Dame, dans le quartier Maisonneuve. En juin 2002, le MENV a transmis au MTQ des questions visant à connaître comment les impacts du projet sont modifiés par cette nouvelle variante. Le MTQ a déposé un document répondant à une partie des questions du MENV, le 12 juillet 2002. Un deuxième document a été déposé en septembre 2002.

1.2 Organismes consultés

L'annexe 2 présente la liste des organismes consultés dans le cadre de la présente analyse, soit neuf ministères et organismes provinciaux et huit unités administratives du MENV.

En janvier 2002, le MENV avait effectué une première consultation interministérielle sur l'acceptabilité environnementale du projet. Afin de tenir compte de l'évolution du projet, le MENV a réuni les ministères et organismes concernés, le 20 août 2002, pour une nouvelle consultation sur les documents du MTQ et du MENV produits après l'audience publique. Des compléments d'information ont été donnés par le MTQ lors de cette rencontre. Les résultats de ces consultations ont servi à l'analyse environnementale du projet.

2. LE PROJET

Cette section reprend les principaux éléments ou arguments utilisés par le MTQ pour décrire le projet et sa raison d'être.

2.1 Raison d'être du projet

Dans le cadre des travaux et réflexions ayant mené à l'élaboration du projet, le MTQ a établi une problématique du corridor de la rue Notre-Dame. Selon l'analyse du MTQ, le projet vise à améliorer les problèmes suivants :

- la congestion routière, notamment durant les heures de pointe, qui fait obstacle à une desserte efficace de l'est de la ville, au développement économique ainsi qu'à la libre circulation des véhicules d'urgence ;
- la sécurité des automobilistes, des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite ;
- les services de transport en commun mal adaptés aux besoins ;



Figure 5 : Vue générale de l'axe de la rue Notre-Dame dans l'est de Montréal

2.2.1 Principes directeurs

Ce projet suit notamment les principes directeurs suivants :

Réduction de la congestion et amélioration de la sécurité

La rue Notre-Dame, reconnue comme axe stratégique de transport multimodal, comporterait six voies de circulation, au même niveau du sol sur la plus grande partie du parcours. Des feux de circulation synchronisés seraient installés afin de régulariser les débits, de décourager les excès de vitesse et d'accroître la sécurité. La figure A-3 de l'annexe 4 présente une coupe transversale de l'aménagement proposé, localisée au niveau de la rue Davidson.

Pour contrer l'augmentation du nombre de véhicules se dirigeant vers le centre-ville, la Ville de Montréal réduirait notamment le nombre de terrains vacants utilisés comme stationnements et mettrait en œuvre des mesures d'apaisement du trafic dans les quartiers limitrophes. Ainsi, la

capacité routière globale du quadrilatère formé par l'autoroute 25, la rue Notre-Dame, l'avenue De Lorimier et la rue Sherbrooke serait maintenue à son niveau actuel.

La chaussée passerait dans des tunnels à quelques endroits, notamment à l'intersection de la rue Notre-Dame et du boulevard Pie-IX, afin d'y résoudre des problèmes de sécurité. Il en serait de même à l'Esplanade des Patriotes ainsi qu'aux parcs Bellerive et Morgan-Champêtre, où la chaussée passera sous des parcs et espaces publics.

Transport en commun

Deux voies de circulation réservées aux autobus et séparées physiquement¹ des autres voies de circulation seraient aménagées. Ces voies accueilleraient les autobus express en provenance de l'est et, éventuellement, le Viabus de l'AMT en provenance de Repentigny. Des autobus hybrides alimentés au diesel et à l'électricité, moins bruyants et moins polluants, pourraient utiliser ces voies.

Deux nouveaux circuits d'autobus de la STM desserviraient les usagers des quartiers concernés en empruntant le boulevard Pie-IX et la rue Viau pour joindre le centre-ville via la voie réservée.

Accès aux lieux publics et aux équipements de loisir

Le projet permettra de relier les parcs, les lieux publics et les sites à caractère patrimonial, qui seront par ailleurs préservés, agrandis et mis en valeur, en maintenant le parc linéaire et en réaménageant la piste cyclable de l'est de Montréal pour la rendre conforme aux normes de sécurité. Cette piste sera raccordée au circuit du centre-ville. L'accès aux parcs sera aussi rendu plus sécuritaire et les résidents auront une ouverture visuelle sur le fleuve.

Qualité de l'air et bruit

Enfin, les voies de circulation seront éloignées le plus possible des secteurs résidentiels afin de réduire le niveau sonore de même que les désagréments causés par la poussière et les émanations causées par la circulation.

2.2.2 Composantes du projet

L'annexe 4 présente des schémas du projet. La figure A-1 de cette annexe présente un plan général de l'aménagement proposé. La route aurait six voies, auxquelles s'ajoutent deux voies réservées exclusivement au transport en commun (en site propre). On remarque certains aménagements, d'ouest en est : la route serait en tranchée à la sortie de l'autoroute Ville-Marie, vis-à-vis de la rue Amherst, et ce, jusqu'au viaduc du Canadien Pacifique, où la route remonterait en surface. On retrouverait trois dalles-parcs au-dessus de la tranchée dans cette première

¹ Entre le parc Bellerive et le boulevard l'Assomption

section, soit celle du Square Papineau, celle de la l'Esplanade des Patriotes (près du pont Jacques-Cartier) et celle du parc Bellerive. Une deuxième section, vis-à-vis le quartier Hochelaga jusqu'à l'avenue Bourbonnière, serait en surface avec plusieurs feux de circulation. Une troisième section allant de l'avenue Bourbonnière à la rue Sicard, serait en tranchée. Cette tranchée permettrait de réaliser un échangeur au niveau de la rue Pie-IX, lequel serait étagé pour des raisons de sécurité. Une dalle au-dessus de la tranchée permettrait de réunir en surface les parcs Morgan et Champêtre. De là, la route se poursuivrait en surface, quittant l'axe de la rue Notre-Dame pour rejoindre celui de l'avenue Souigny. La route serait rétrécie à quatre voies le long de l'avenue Souigny. De plus, le boulevard de L'Assomption, dont l'extrémité sud donne actuellement sur la rue Hochelaga, serait prolongé jusqu'à la rue Notre-Dame. La figure A-1 de l'annexe 4 localise aussi certaines rues ou espaces existants qui sont fréquemment mentionnés dans le cadre de la conception du projet, tels les parcs Bellerive et Morgan-Champêtre, les rues Pie-IX et Viau, le marché Maisonneuve, etc.

La figure A-2 de l'annexe 4 présente deux coupes transversales au niveau du parc Bellerive, dans le quartier Sainte-Marie, soit l'une représentant la situation actuelle et l'autre la situation avec le projet. À cet endroit, la route serait en tranchée et recouverte par une dalle sur laquelle serait aménagé le parc Bellerive.

La figure A-3 de l'annexe 4 présente deux coupes transversales au niveau de la rue Davidson, dans le quartier Hochelaga, soit l'une représentant la situation actuelle et l'autre la situation avec le projet. La coupe transversale avec projet est représentative de la majorité des sections en surface du projet dans le quartier Hochelaga. On remarque que les deux voies réservées pour le transport en commun sont prises, en partie, à même la bande verte existante.

Dans le but d'assurer la conception d'un projet répondant le plus adéquatement possible aux attentes et aux préoccupations de la population, la Ville de Montréal et le MTQ entendent consulter la population sur les aménagements réalisés dans le cadre du projet (autre que la voirie) dans un proche avenir. La forme et le contenu valorisés de cette consultation restent à définir selon les informations les plus récentes fournies par le MTQ.

3. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame aura sans contredit un effet structurant important sur le territoire de l'île de Montréal. La connaissance du milieu d'insertion ainsi que la synthèse des préoccupations du public font ressortir le caractère fondamentalement urbain de ce projet. Un projet urbain s'implante dans un système spatial, social, économique et politique complexe où existent, entre autres, des concentrations de dynamiques d'utilisation du sol, d'activités économiques et d'interactions d'acteurs variés. Cette réalité doit être prise en compte à travers l'analyse.

Cette réalité implique aussi la nécessité de dépasser la vision strictement routière de ce projet et de l'analyser comme un projet global de transport urbain. Les caractéristiques du milieu urbain et les valeurs urbaines véhiculées par les différents intervenants rendent, selon nous, inadéquante

toute analyse plaçant la circulation routière comme un enjeu immuable auquel seraient assujettis tous les autres enjeux.

Enfin, de façon globale, un projet de transport de cette envergure doit faire l'objet d'une analyse intégrant les objectifs du développement durable dans le but de s'assurer que le projet permette la poursuite équilibrée et à long terme des objectifs d'amélioration de l'équité sociale, de préservation de l'intégrité de l'environnement et d'amélioration de l'efficacité de l'infrastructure.

En plus des trois idées générales présentées, les enjeux abordés dans cette analyse environnementale tiennent spécifiquement compte :

- des orientations gouvernementales pertinentes ;
- de la raison d'être du projet ;
- de la réalisation du projet et de ses principaux impacts ;
- des résultats des consultations intra et interministérielles ;
- des préoccupations soulevées lors des consultations publiques.

3.1 La raison d'être du projet

La situation actuelle a été bien résumée dans le rapport du BAPE qui identifie les principaux éléments de la raison d'être du projet :

« ... la rue Notre-Dame dans son état actuel ne pourrait pas supporter les débits de circulation anticipés jusqu'en 2011 sans amplifier les problèmes de débordement du trafic sur le réseau routier local adjacent. Actuellement, la circulation sur la rue Notre-Dame est interrompue aux carrefours qui présentent des problèmes de congestion chronique durant les périodes de pointe. L'accès à certaines propriétés riveraines et les mouvements de camions lors des manœuvres d'entrées et de sorties du côté sud de la rue Notre-Dame occasionnent aussi des problèmes de fluidité sur les tronçons de la rue. Ainsi, la saturation actuelle des carrefours et des tronçons de la rue Notre-Dame engendre un débordement du trafic sur le réseau routier local. »

En conséquence, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame vise, selon le MTQ, les objectifs suivants :

- la diminution de la congestion routière, favorisant ainsi le développement économique et la libre circulation des véhicules d'urgence ;
- la sécurité des automobilistes, des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite ;
- l'amélioration des services de transport en commun ;
- l'amélioration de la qualité de vie dans l'axe de la rue Notre-Dame.

Tous ces objectifs ne sont pas indépendants les uns des autres. Une première façon d'aborder cette interdépendance et d'apprécier la raison d'être du projet est de s'interroger sur le statu quo et de la comparer au projet. Dans le cas de l'axe de la rue Notre-Dame, le statu quo est décrit par le milieu comme étant inacceptable. Ce constat a fait l'unanimité auprès des citoyens lors de l'audience publique, autant ceux qui s'opposaient au projet de voies express en tranchée que ceux qui l'appuyaient. Une appréciation du statu quo est effectuée à la section suivante. Ce constat situe le cadre d'analyse : il est, en effet, différent de vouloir réaliser un projet lorsqu'il existe, comme dans le cas présent, une certaine situation d'urgence, cette dernière étant associée à un statu quo jugé inacceptable par la population concernée. La réponse à ce contexte semble donc qu'il faut absolument réaliser quelque chose qui soit meilleur que le statu quo.

Sans effectuer de conclusion hâtive, notons dès maintenant qu'il apparaît justifié de réaliser le projet de compromis MTQ-Ville de Montréal plutôt que de conserver le statu quo, lorsque l'on compare ces deux solutions à l'aide de critères relatifs au respect des orientations gouvernementales et régionales en matière d'aménagement du territoire, au transport des personnes et des marchandises, à l'aménagement urbain et à l'environnement.

Un projet de transport routier ou un projet intégré en milieu urbain

Il y a un très grand nombre de véhicules circulant sur la rue Notre-Dame, transportant autant des marchandises que des personnes. Ce nombre, de l'ordre de 100 000 par jour, est sans comparaison avec la circulation existant sur les autres grands boulevards urbains de l'île de Montréal (de l'ordre de 35 000 par jour et moins).

Deux visions se sont opposées lors de l'évaluation publique de ce projet. D'une part, le MTQ considère que le projet doit améliorer sensiblement la fluidité de la circulation, c'est-à-dire augmenter la capacité de l'artère Notre-Dame. Le MTQ ne dépenserait pas plus de 200 M \$ sans obtenir une telle augmentation. Sans cette augmentation, il considère qu'il n'a plus de projet envisageable.

D'autre part, des intervenants locaux et régionaux considèrent que le projet est avant tout un projet urbain, donc qu'il doit assurer le transport des personnes et des marchandises sans nuire à la qualité de l'environnement urbain.

La raison d'être du projet, présentée par l'initiateur du projet et discutée en audience publique, est d'ailleurs reliée non seulement à l'amélioration du transport des personnes et des marchandises, mais aussi à d'autres aspects dont il a été beaucoup question lors de l'évaluation du projet, aspects reliés à l'intégration urbaine du projet et à ses impacts sur l'environnement. Tous ces facteurs peuvent contribuer à l'amélioration ou à la détérioration de la qualité de vie.

On peut concevoir que l'amélioration de la qualité de vie soit associée à la mobilité des personnes et des marchandises, dans la mesure où l'amélioration de cette mobilité se fait par des moyens n'hypothéquant pas par ailleurs la qualité de vie des résidents. La qualité de vie sera ainsi favorisée par la diminution de la congestion routière, mais aussi par une bonne intégration du projet de route dans l'environnement urbain, par une diminution des impacts négatifs de la route sur l'environnement, notamment le milieu sonore et le milieu atmosphérique. Le mode de transport est aussi un facteur important que l'on peut associer à la qualité de vie. Le transport en commun plus développé, accessible à la majorité des personnes, est un élément important pouvant faciliter les déplacements de la population. L'existence de voies réservées et sécuritaires pour les cyclistes et les piétons peut aussi contribuer à améliorer la qualité de vie, en favorisant

des modes de déplacements davantage favorables à l'amélioration de la santé de la population que l'utilisation de l'automobile.

Nous considérons que le projet répond à une problématique de circulation routière et que les objectifs non seulement de préservation mais aussi d'amélioration de la qualité de vie sont tout aussi importants.

3.2 Comparaison des solutions étudiées au statu quo

Dans cette section, nous traitons de solutions impliquant une diminution puis celles impliquant une augmentation de la circulation automobile.

3.2.1 Solutions impliquant une diminution de la circulation automobile

Malgré le fait que le Cadre d'aménagement de la région métropolitaine indique qu'il faut, à travers la forme urbaine dont les routes font partie, trouver des façons de réduire l'utilisation de l'automobile, aucune solution allant dans ce sens n'a été évaluée par le MTQ puisqu'il considère que dans cette éventualité, il n'y a plus de projet envisageable dans le contexte actuel.

Nous avons examiné une solution impliquant une diminution de la circulation routière qui aurait visé à diminuer certains impacts négatifs associés au projet, soit ceux provenant de l'utilisation de l'automobile. Il est possible d'envisager de contribuer à l'amélioration de la qualité de l'environnement urbain en réduisant sensiblement la circulation automobile sur la rue Notre-Dame, voire en l'interdisant, réservant cet axe routier pour le transport en commun et les camions, ou ne permettant que l'utilisation de l'automobile comme outil de covoiturage. Le ministère des Affaires municipales et de la Métropole et la Direction de la santé publique de Montréal ont d'ailleurs demandé d'étudier la possibilité d'obliger le covoiturage, au moins sur une voie. Selon le MTQ, les voies réservées au covoiturage ou aux camions pourraient difficilement être séparées physiquement des autres voies, sans poser d'importants problèmes de sécurité en raison des mouvements des véhicules pour tourner de la rue Notre-Dame vers les quartiers périphériques ou vice-versa. De plus, le contrôle de l'application de cette mesure apparaît ardu, étant donné le grand débit de circulation, l'espace restreint et le grand nombre de camions utilisant la rue Notre-Dame. En fait, il serait sans doute plus facile, bien que complexe, de réserver l'ensemble de la rue Notre-Dame aux camions et au covoiturage.

La conséquence d'interdire la circulation automobile sur la rue Notre-Dame, ou de réserver cette rue entièrement au covoiturage et aux camions, engendrerait un transfert modal vers le transport en commun, d'une petite partie des usagers de la rue Notre-Dame. Mais une grande partie des quelque 100 000 véhicules journaliers se localiserait tout de même ailleurs sur le réseau, y créant des impacts majeurs. Il faudrait développer une infrastructure de transport en commun extrêmement importante. Mais le changement nécessité par cette solution serait radical et ne contribuerait pas à une amélioration de la qualité de vie à court ou à moyen terme.

Un tel changement doit s'opérer graduellement dans l'ensemble de la ville et nécessite au préalable une éducation collective, des changements de mentalité, et surtout, l'instauration

d'infrastructures permettant d'opérer un tel changement. À l'instar de la Direction de la santé publique de Montréal-Centre, nous croyons que la recherche d'une solution aux problèmes de circulation doit s'effectuer dans un contexte d'objectifs de développement du « transport durable » qui visent à réduire les impacts environnementaux et les conséquences sanitaires qui y sont associées. Les stratégies d'intervention doivent être centrées sur la diminution du nombre de véhicules sur la route et sur l'amélioration du transport collectif et du transport actif (vélo, marche).

Si une telle solution apparaît irréaliste aujourd'hui, il faut cependant s'interroger, et rapidement, sur la façon dont la société québécoise contribuera à l'amélioration de la qualité de vie à l'échelle de la région montréalaise, voire à l'échelle de la planète. Il est reconnu que la consommation d'énergie, qui aide à augmenter le niveau de vie, est source de pollution. En 1990, la consommation énergétique fut de 7,82 TOE (tonnes d'énergies ou Ton Oil Equivalent) par habitant en Amérique du Nord. Cette consommation s'établissait à 3,22 TOE pour l'Europe de l'ouest, 0,53 TOE pour l'Afrique subsaharienne et 1,66 TOE comme moyenne planétaire¹. Les Nord-américains consommaient donc en moyenne près de 5 fois plus d'énergie que l'habitant moyen de la planète, et 15 fois plus d'énergie que ces Africains qui auraient un important besoin d'énergie pour augmenter leur niveau de vie, ne serait-ce que pour se climatiser ou améliorer les conditions de travail.

Le transport par automobile est polluant. La question n'est pas de proposer d'interdire le transport automobile, mais de le réserver le plus possible pour les déplacements non routiniers et de prévoir des modes de transport moins énergivores pour les déplacements réguliers de masse, comme on en observe sur l'axe de la rue Notre-Dame et dans la majorité des grandes agglomérations urbaines d'ici et d'ailleurs. Le Québec dénonce la position canadienne quant à la réduction des gaz à effet de serre. Mais il faut être conscient que la position relative du Québec comme producteur de gaz à effet de serre, enviable lorsque comparée à la moyenne canadienne, est désastreuse lorsque comparée à la moyenne des pays de la planète. Mentionnons que c'est dans le domaine des transports où il est possible d'aller chercher un gain important, en améliorant l'information et l'éducation de la population et en choisissant de plus en plus des modes de transport qui consomment moins d'énergie et produisent moins de pollution.

Il semble bien, selon le MTQ, que le projet de la rue Notre-Dame, en raison de l'urgence de la situation pour les résidents du quartier et en raison de l'insuffisance des infrastructures de remplacement pour assurer les déplacements, ne peut supporter de scénarios de réduction de la circulation automobile, du moins dans les conditions actuelles. De tels scénarios, jugés irréalistes, auraient soutenu un effort du Québec d'aller dans le sens de l'accord de Kyoto, selon lequel le Canada devrait s'engager à abaisser de 6 %, d'ici la période de 2008 à 2012, la production de gaz à effet de serre qu'il avait en 1990.

Pour solutionner les problèmes de circulation sur le territoire de la région métropolitaine, le MTQ devrait aborder la résolution de ces problèmes en priorisant le déplacement des personnes

¹ Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, *Commission mondiale de l'éthique des connaissances scientifiques et des technologies*, The Ethics Of Energy, Paris, 1997

par le transport en commun et celui des marchandises par des moyens moins énergivores et moins polluants.

La réflexion sur ces solutions amène l'équipe d'analyse à recommander :

Que le ministère des Transports réalise une étude dans laquelle il proposera les moyens visant à améliorer l'offre de transport alternative à l'automobile sur l'île de Montréal, qui sera déposée au plus tard cinq ans après la mise en service de la rue Notre-Dame modernisée.

3.2.2 Solutions impliquant une augmentation de la circulation automobile

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, les solutions qui ont été étudiées et discutées plus en détail impliquaient toutes, à des niveaux variables, une augmentation de la circulation automobile sur l'axe de la rue Notre-Dame.

Peu importe l'angle d'analyse, il apparaît difficile de scinder les objectifs du projet, soit la mobilité des personnes et des marchandises dans la région métropolitaine de Montréal ainsi que l'intégration à un milieu urbain dense et animé. Il est, par ailleurs, difficile de faire abstraction :

Solutions comparées

- Le projet de **voies express en tranchée** du MTQ ;
- Le projet de **boulevard urbain** (de la Ville de Montréal) ;
- Le projet de **compromis MTQ-Ville de Montréal** (pour lequel le MTQ demande une autorisation gouvernementale) ;
- **Le statu quo.**

- du fait que des tronçons à caractère autoroutier sont présents aux deux extrémités du projet ;
- de l'importance du camionnage et de l'accès au port ;
- de la nécessité de planifier un projet global de transport et non seulement un projet routier ;
- du caractère inacceptable du statu quo et des impacts qu'il occasionne (congestion, bruit, coupure urbaine dégradée, etc.).

Ainsi, la non-réalisation du projet ou la réalisation d'une solution de boulevard urbain à capacité limitée pourrait engendrer des impacts environnementaux relativement importants sur le milieu local en plus de n'apporter qu'une amélioration marginale à la problématique de mobilité. De plus, aux extrémités du projet se retrouvent des infrastructures avec des capacités beaucoup plus importantes (les autoroutes Ville-Marie et 25). Ce type de solution pourrait cependant permettre un certain redéveloppement qui permettrait une meilleure intégration urbaine.

Un des éléments de justification du projet est que le statu quo est inacceptable. En effet, la grande congestion de l'axe Notre-Dame et les problèmes de bruit et de sécurité sont évalués par la population comme étant importants, nuisant à la qualité de vie des riverains.

Outre les solutions comparées (1- voies express en tranchée ; 2- boulevard urbain ; 3- projet MTQ-Ville de Montréal ; 4- statu quo), d'autres solutions ont pu être discutées et analysées, mais l'équipe d'analyse est d'avis que les solutions précitées rassemblent globalement les variantes proposées et qu'elles sont celles qui ont été le plus documentées.

L'annexe 5 porte sur la comparaison de ces solutions. Elle décrit la technique ordinale de comparaison utilisée, énumère les critères considérés et retenus pour cette comparaison, et présente les résultats de deux exercices de comparaison :

- l'un où les trois solutions sont comparées entre elles ;
- l'autre où les trois solutions sont comparées entre elles, mais aussi avec le statu quo.

Il ressort de cette analyse qu'à l'égard de critères relatifs aux orientations gouvernementales, au transport des personnes et des marchandises, à l'intégration urbaine du projet et à l'environnement, le projet de voies express en tranchée ne performe pas vraiment mieux que le statu quo, alors que les projets de boulevard urbain et de compromis MTQ–Ville de Montréal s'en

démarchent positivement si l'on considère l'ensemble des critères. En effet, le projet de boulevard urbain constitue une nette amélioration sous l'angle de l'intégration urbaine de la route, mais sa performance en regard des critères de fluidité de la circulation est jugée insuffisante par le MTQ dans ses interventions, l'étude d'impact et autres documents complémentaires. Le projet de compromis MTQ–Ville de Montréal améliore la fluidité de la circulation tout en améliorant l'intégration urbaine de la route, lorsque comparé au statu quo.

Selon la Direction de la santé publique de Montréal, en ce qui concerne les débits de transport, le projet MTQ–Ville de Montréal constitue une nette amélioration par rapport au projet de voies express en tranchée, car il ne viendra pas compléter le réseau d'autoroutes urbain.

En considérant l'ensemble des arguments exprimés par les différents intervenants concernés et au regard des objectifs du projet, l'équipe d'analyse considère que la solution de compromis MTQ–Ville de Montréal retenue par le MTQ a sa raison d'être. Le projet modifié est visiblement un compromis entre différentes solutions et a fait l'objet d'une entente avec la Ville de Montréal. Tout en améliorant la fluidité de la circulation, du moins pour un certain temps, ce projet améliore l'intégration urbaine de la route par rapport au statu quo. Les autres solutions étudiées ont comme caractéristiques de ne pas assurer un niveau suffisant de mobilité des personnes et des marchandises pour assurer les besoins essentiels de la population et des entreprises (projet de boulevard urbain, statu quo) ou de

Critères de comparaison des solutions	
Respect des instruments de planification du territoire	
Transport des personnes et marchandises	Sécurité
	Fluidité de la circulation
	Transport en commun
	Camionnage
Intégration urbaine	Effet de coupure urbaine
	Potentiel d'accès au fleuve
	Parcs et espaces verts
Environnement	Bruit
	Qualité de l'air

posséder des caractéristiques qui restreignent les possibilités d'intégration urbaine (projet de voies express en tranchée).

3.3 Un enjeu contextuel : le respect des outils d'aménagement du territoire et d'urbanisme

Bien que la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement ne puisse être considérée comme un levier direct de planification de l'aménagement du territoire ou de contrôle de l'utilisation du sol, il est important que les projets approuvés à travers cette procédure participent à un objectif de planification durable du territoire.

Les outils d'aménagement et d'urbanisme et les orientations gouvernementales les encadrant représentent le contexte de planification de l'aménagement du territoire dans lequel le projet s'insère. Des orientations, des objectifs et des moyens d'aménagement contenus dans ces documents peuvent être affectés par un projet. De plus, des consultations gouvernementales, régionales et locales mènent à l'adoption de tels documents. Cela leur confère une importance et une légitimité particulières.

Les outils d'aménagement du territoire et d'urbanisme comme moyen d'évaluer un projet

L'analyse des projets au regard des outils d'aménagement et d'urbanisme ne devrait pas se limiter à l'examen des seuls objectifs et orientations favorables au projet, généralement ceux traitant des aspects circulation et économie, mais aussi vérifier le respect des orientations et objectifs relatifs à la qualité de vie et au cadre de vie. Le recours aux orientations et objectifs d'aménagement ne doit pas seulement servir à justifier un projet, mais permettre aussi d'en vérifier l'intégration dans un contexte de planification du territoire établi, d'en évaluer la cohérence avec ce contexte et, finalement, d'en évaluer l'intégration urbaine et régionale.

Un projet de l'ampleur de celui de la modernisation de la rue Notre-Dame est susceptible d'avoir des effets structurants sur l'évolution du territoire dans lequel il s'insère. Comme le MTQ l'a démontré au sujet de certains impacts, les effets sont à la fois locaux, régionaux et même nationaux. Le caractère structurant des effets d'un tel projet sur le territoire justifie donc que nous portions une attention toute particulière à l'aménagement du territoire.

Le contexte de planification du territoire comprend un certain nombre d'outils ou de documents. Ceux examinés ci-après sont :

- le Cadre d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal ;
- le schéma d'aménagement adopté par la Communauté urbaine de Montréal (CUM), désormais sous la responsabilité de la Ville de Montréal ;
- le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (comprenant les plans directeurs des arrondissements touchés), lequel vient préciser la planification des secteurs visés.

3.3.1 Le Cadre d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal

Adopté par le gouvernement en 2001, le Cadre d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal est la référence en matière d'aménagement et d'intervention sur le territoire à la fois pour les municipalités, la Communauté métropolitaine de Montréal et le gouvernement. En audience publique et en cours d'analyse, un questionnement a émergé sur le respect du projet face à ce cadre.

« Le Cadre d'aménagement est d'abord destiné à constituer une référence incontournable à l'action gouvernementale dans la région métropolitaine de Montréal. Il servira, en ce sens, de facteur de cohésion des politiques publiques et devrait permettre à l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux de partager une représentation commune de l'avenir de la métropole¹. »

Cette citation établit bien le contexte de planification du territoire dans lequel doit se faire l'analyse environnementale de ce projet. En plus d'analyser les impacts plus techniques de ce projet, il nous faut, comme le texte et l'esprit du cadre nous y invitent, nous interroger sur la cohérence de cette intervention structurante pour le système de transport et le cadre urbain de Montréal.

Quelques éléments de problématique exposés par le cadre d'aménagement ont un lien avec le projet. Il s'agit de la congestion causée par une hausse de la motorisation combinée à une baisse de l'utilisation du transport en commun, de la détérioration de l'environnement par suite de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES), de la nécessité d'améliorer des quartiers anciens du centre de l'agglomération, des pertes d'espaces naturels et l'inaccessibilité aux milieux riverains. Mentionnons ici qu'une des orientations du cadre touche l'enjeu central de ce projet, soit l'augmentation de la capacité routière². Cette orientation mentionne qu'il faut susciter une forme urbaine, dont une infrastructure routière fait partie, visant une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile.

Le MTQ ainsi que plusieurs intervenants économiques ont souligné que le projet d'autoroute en tranchée permettait le respect des orientations à caractère économique du Cadre d'aménagement. D'un autre côté, le Conseil régional de l'environnement de Montréal, la Ville de Montréal ainsi que d'autres groupes et organismes ont évalué que le projet d'autoroute en tranchée ne permettait pas le respect des orientations du Cadre d'aménagement quant à la revitalisation des quartiers centraux, au transport en commun, à l'étalement urbain, aux émissions des GES et à l'accès au fleuve et aux espaces verts.

¹ Conclusion du document : Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, *Une vision d'action commune, Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, juin 2001, 143 pages et annexes.

² Orientation 6

L'analyse de la documentation et des interventions en audience publique mettent en lumière le fait qu'en comparaison avec le projet d'autoroute en tranchée, le projet modifié MTQ-Ville de Montréal devrait selon nous permettre un meilleur équilibre dans le respect des différentes orientations, préoccupations et attentes véhiculées par le cadre d'aménagement. En proposant une intervention mieux intégrée au milieu et une approche plus globale de la problématique des transports en dépassant l'aspect routier, nous considérons que le projet modifié MTQ-Ville de Montréal devrait permettre de participer de façon plus efficace à la concrétisation de la vision d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal.

3.3.2 Le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal

Adopté en 1987, le schéma d'aménagement de la CUM présente, entre autres, les orientations d'aménagement, les affectations du sol et les principaux axes de transports (identification, interventions). Notons d'emblée que l'absence de révision depuis 1987 semble rendre plusieurs intervenants plus ou moins à l'aise à faire référence à ce document. Malgré cette problématique, ce document est toujours valide et est maintenant sous la juridiction de la Ville de Montréal.

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame du MTQ est cohérent avec le schéma d'aménagement de l'ex-CUM puisqu'il prévoit une autoroute en surface dans la portion Souigny et un concept de boulevard urbain en bordure du fleuve.

3.3.3 Le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal

Le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal comprend un document de portée générale ainsi que des plans directeurs d'arrondissement. Dans le contexte de ce projet, les plans directeurs des arrondissements Plateau Mont-Royal/Centre-Sud et Mercier/Hochelaga-Maisonneuve sont visés. À ces instruments, il faut ajouter le plan particulier d'urbanisme du quartier Maisonneuve. Ces documents ayant été adoptés entre 1992 et 1998, la problématique de l'absence de révision se fait sentir, comme au sujet du schéma d'aménagement.

En audience publique, le Conseil régional de l'environnement de Montréal et la Ville de Montréal ont indiqué que le projet d'autoroute en tranchée est en contradiction avec le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Ces deux intervenants ainsi que plusieurs autres ont réclamé l'évaluation d'un projet de boulevard urbain qui serait davantage compatible avec l'esprit et la lettre des instruments d'urbanisme. Plusieurs ont souligné que la Ville de Montréal prévoyait et pensait depuis un certain temps déjà à la rue Notre-Dame comme un boulevard urbain. C'était notamment le cas par l'entremise du plan particulier d'urbanisme (PPU) du quartier Maisonneuve.

Le projet modifié de modernisation de la rue Notre-Dame du MTQ est cohérent avec les instruments d'urbanisme de la Ville de Montréal puisqu'il prévoit une autoroute en surface dans la portion Souigny et un concept de boulevard urbain en bordure du fleuve. Ce projet de compromis semble davantage susceptible de permettre le respect des orientations, objectifs et moyens des instruments d'urbanisme actuels tout en permettant d'envisager une révision

intéressante de ces instruments qui devra tenir compte de la nouvelle donne apportée par le projet de compromis MTQ–Ville de Montréal.

3.3.4 Évaluation du respect des outils d'aménagement¹

Suite à l'autorisation et à la réalisation du projet, une adaptation des instruments d'aménagement et d'urbanisme pourrait s'avérer nécessaire afin de tenir compte de la nouvelle forme urbaine du secteur et des nouveaux enjeux d'aménagement que le projet pourrait soulever. Une telle adaptation s'effectuera fort probablement dans le cours normal de la révision prochaine des instruments d'aménagement et d'urbanisme. Dans le contexte où le projet de compromis convient à la Ville de Montréal et aux résidants des quartiers environnants et que des perspectives de revitalisation et de requalification urbaine semblent être offertes, cet impact du projet nous apparaît positif. Il appartiendra, suite à la réalisation du projet, à la Ville de Montréal et aux quartiers d'utiliser les potentiels offerts et préservés. En conclusion, l'équipe d'analyse estime que :

Le projet modifié MTQ–Ville de Montréal permet le respect du schéma d'aménagement et du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. De plus, le projet modifié MTQ–Ville de Montréal respecte les préoccupations et les orientations du Cadre d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal. À notre avis, le projet modifié MTQ–Ville de Montréal propose une intervention relativement équilibrée qui est adaptée au contexte de planification du territoire dans lequel il s'insère.

3.4 Transport des personnes et des marchandises

Cette section porte sur les aspects suivants :

- les prédictions des débits de circulation faites par le MTQ : ces prédictions constituent une base à partir de laquelle sont effectuées des prédictions d'impact du projet, notamment sur la qualité de l'air et sur le climat sonore ;
- les modes de transport alternatifs à l'automobile, qui ont constitué un enjeu important lors de l'audience publique, particulièrement le transport en commun ;
- le transport des marchandises.

¹ Mise en garde : l'analyse et l'évaluation effectuées dans cette section sont celles de l'équipe d'analyse. Elle ne sauraient être substituées aux autorités directement responsables de ces outils d'aménagement et d'urbanisme (ministère des Affaires municipales et de la Métropole, Ville de Montréal).

3.4.1 La prédiction des débits de circulation

Le MTQ a utilisé une série de modèles en vue d'établir des prévisions sur la fluctuation de la circulation routière dans le futur, si aucun projet n'était réalisé ou si le projet de voies express en tranchée était réalisé. D'abord, il a utilisé un modèle de prévision démographique, utilisant des données des recensements antérieurs et les résultats d'analyse des tendances démographiques (natalité, mortalité, migration) sur le territoire d'étude. La seconde étape consiste à ajouter les résultats des enquêtes origine-destination. Le MTQ applique aux projections démographiques ainsi obtenues des tendances basées sur les observations passées¹. Il obtient une évaluation de la demande en transport, du nombre de déplacements qui se réaliseront entre chaque pôle d'origine et de destination. Il applique à ces déplacements localisés dans l'espace la part modale de chaque moyen de transport (automobile, transport en commun, le transport scolaire, etc.)

Questionné par la commission du BAPE sur la précision des projections, le MTQ a indiqué que ces prévisions, valables surtout pour les grands axes du réseau plutôt que pour les petites ramifications du réseau, pouvaient avoir des marges d'erreur situées à l'intérieur d'une enveloppe de plus ou moins 10 % à court terme. À long terme, le MTQ ne peut donner d'exemples, car il n'y a pas suffisamment d'années écoulées depuis que l'ensemble de modèles qu'il utilise actuellement sont en opération. Le MTQ fait remarquer que des hypothèses sont faites pour définir un contexte dont tient compte le modèle, par exemple sur les structures tarifaires ou les intégrations intermodales avec les stationnements d'incitation, et qu'il n'est pas évident que 10 ans après, ces conditions-là vont être respectées. Plus on s'éloigne dans le temps et plus il est possible que la prévision s'éloigne de la réalité qui sera observée.

Le concept d'impact

Un impact sur l'environnement peut se définir comme l'effet, pendant un temps donné et sur un espace défini, d'une activité humaine sur une composante de l'environnement en comparaison de la situation probable advenant la non-réalisation de l'action source d'impact.

La mesure fait appel à des critères aussi factuels que possible, tels l'étendue, la durée, l'intensité de l'impact. Les modèles mathématiques, par exemple de dispersion atmosphérique, peuvent être très utiles pour estimer les impacts, mais l'évaluateur doit demeurer conscient des hypothèses posées dans le choix des critères et des données utilisées par les modèles.

L'évaluation de l'importance de l'impact nécessite donc de porter un jugement de valeur. Ce jugement de valeur a plus de crédibilité si les hypothèses effectuées pour estimer l'impact sont explicites, et s'il découle d'un processus d'enquête faisant appel à un large auditoire.

Lors de l'audience publique, le MTQ a convenu que le modèle ne tenait pas compte de tous les effets induits par la nouvelle route sur le développement, qui a son tour peut faire augmenter la circulation automobile :

¹ Par exemple, la tendance à la participation des femmes au marché du travail.

« Et cette induction-là qui est due, par exemple, qui va canaliser ou amener de nouveaux déplacements dans le corridor parce que des entreprises, parce que des milieux d'emploi vont prendre de l'essor, par exemple, dans le corridor de Notre-Dame peut-être, dans l'est de Montréal, ça, ce n'est pas pris en compte dans nos modèles. C'est-à-dire qu'on est, jusqu'à un certain point, conservateurs. On n'introduit pas ce nouvel apport-là, qui ne s'observe de toute façon qu'après 10, 15 ans probablement après l'arrivée d'un grand projet comme ça. Actuellement, on n'a pas d'outils qui nous permettent vraiment de mesurer ces choses-là de façon factuelle puis rigoureuse¹. ».

L'équipe de M. Pierre Tremblay, spécialiste en modélisation du MTQ, avait fait en septembre 2001 une présentation à l'équipe d'analyse du MENV des outils de prédiction qu'elle utilise. L'équipe d'analyse a pu constater le raffinement des outils utilisés et la qualité des analyses effectuées par le MTQ. Il n'en demeure pas moins que la prévision est nécessairement conservatrice et qu'elle tient compte des tendances du passé, qui ne sont pas garantes de tous les changements pouvant survenir dans le futur.

Compte tenu des explications fournies par le ministère des Transports, l'équipe d'analyse considère que les prévisions effectuées à court terme, à l'ouverture de la route, sont probablement très précises, mais qu'elles pourraient diverger sensiblement de la réalité qui sera observée quelques années après l'ouverture de la route.

Par ailleurs, comme l'ont indiqué de nombreux intervenants lors de l'audience publique, l'ajout d'autoroutes en milieu urbain ne règle pas les problèmes de congestion à long terme, car elle incite l'étalement urbain. C'est un fait observé à maints endroits dans le monde.

3.4.2 Modes alternatifs à l'automobile

Autant les opposants que ceux en faveur du projet de voies express en tranchée ont indiqué, en audience publique, que le transport en commun devrait être amélioré. Citons, à titre d'exemple, le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve, qui appuyait le projet du MTQ soumis à cette audience et qui recommandait toutefois, dans son mémoire au BAPE, qu'une offre de transport en commun efficace et confortable soit développée préalablement à la mise en œuvre de ce projet :

« Nous croyons que ce projet doit absolument être assorti de mesures novatrices en matière de transport en commun, l'utilisation des voies réservées aux autobus doit notamment être maximisé... nous recommandons que la nouvelle voie rapide ne favorise d'aucune façon les déplacements individuels en automobile aux heures de pointe. Les voies ajoutées doivent être réservées au covoiturage et au transport

¹ Citation de Monsieur Pierre Tremblay, spécialiste en modélisation pour le ministère des Transports, Audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, première partie, novembre 2001

en commun durant les heures de pointe. Les pronostics quant à l'usage individuel de l'automobile pour se rendre au travail sont alarmants et commandent des mesures immédiates de dissuasion. »

Dans la partie centrale du tracé, entre l'avenue De Lorimier et la rue Viau, le projet de voies express en tranchée prévoyait, pour le transport en commun, des voies réservées tantôt en site propre, tantôt en rive. De part et d'autre de cette partie centrale, les autobus partageaient la chaussée avec les autres véhicules.

L'efficacité des voies réservées a été remise en question par les participants à l'audience publique et par les organismes consultés du fait qu'elles n'étaient pas en site propre, sur une distance continue suffisamment longue. Les

problèmes de congestion envisagés sur les voies réservées en rive, où le transport en commun serait mêlé à la circulation automobile, auraient gêné les déplacements des autobus. De plus, les voies encaissées laissent entrevoir des difficultés d'accès et de mise en

place de correspondances avec les circuits locaux d'autobus. Cet aménagement avait également le désavantage de limiter les possibilités futures d'intégrer un mode de transport collectif à plus grande capacité, tel le système léger sur rails. Avec ces déficiences, le transport en commun ne semblait pas en mesure de concurrencer l'ajout de voies rapides à la rue Notre-Dame.

Le rapport de la commission du BAPE a mentionné :

« ...le projet devrait davantage favoriser le transport en commun et le covoiturage en réservant, dès la mise en service de la rue Notre-Dame modernisée, l'addition de voies à l'usage du transport collectif ».

La solution de compromis MTQ-Ville de Montréal améliore l'infrastructure disponible pour le transport en commun par rapport au statu quo ou au projet de voies express en tranchée, parce qu'elle prévoit, justement, des voies réservées au transport en commun en site propre sur la majorité de la longueur du projet. Les temps de parcours des usagers de ces voies réservées seront réduits. La localisation de ces voies, dans la bande verte du côté nord de la rue Notre-Dame, favorise l'accès aux usagers. Cette variante permet davantage de possibilités d'intégration au réseau local de la STM et à l'échelle métropolitaine (AMT). L'existence même de la voie réservée au transport en commun, le long de la rue Notre-Dame, de même que la prolongation de certaines lignes locales (Pie-IX et Viau) qui bifurqueront sur cette voie réservée pour rejoindre le centre-ville, et la possibilité évoquée par la STM d'utiliser des autobus électriques ou biénergies moins bruyants et moins polluants, devraient inciter les citoyens à opter davantage pour le transport en commun.

Le transport en commun

Le dossier d'évaluation environnementale de la modernisation de la rue Notre-Dame a mis en évidence la nécessité d'accroître sensiblement les modes de transport des personnes alternatifs à l'utilisation de l'automobile, particulièrement l'offre de transport en commun.

Les raisons invoquées sont multiples : diminution de la pollution visuelle, sonore ou de l'air, amélioration de la sécurité, de la santé et de la qualité de vie en général, récupération de l'espace utilisé par l'automobile pour d'autres fonctions urbaines, efficacité économique des investissements gouvernementaux, simple souci d'équité dans l'offre de transport offerte par le gouvernement à sa population.

Toutefois, le projet a pour effet de presque doubler la capacité routière de la rue Notre-Dame, favorisant vraisemblablement l'usage de l'automobile et ses effets néfastes sur la qualité du milieu de vie. Malgré l'amélioration marquée de l'infrastructure de transport en commun, malgré le désir du MTQ et de la Ville de Montréal de compenser cette augmentation sur la rue Notre-Dame par des interventions de la ville visant à diminuer le trafic dans les quartiers, la Direction de la santé publique de Montréal demande un effort supplémentaire pour réduire le nombre de véhicules empruntant la rue Notre-Dame. Elle indique :

« ...le ministère des Transports devrait continuer à chercher des moyens pour diminuer le nombre de véhicules circulant sur la rue Notre-Dame, par exemple en évaluant la possibilité de réserver une voie au covoiturage pendant les heures de pointe¹. »

Le ministère des Affaires municipales et de la Métropole intervient dans le même sens. Il demande d'affecter, dès le début du projet, les voies ajoutées sur la rue Notre-Dame (une voie dans chaque sens) au covoiturage et aux véhicules publics. Cela aurait le mérite, selon ce ministère, de libérer des voies adjacentes pour le transport des marchandises tout en diminuant les gaz à effet de serre. Si on tient compte des deux voies réservées au transport en commun, il y aurait ainsi la moitié des voies (deux voies sur quatre dans chaque sens) affectées obligatoirement à un plus haut taux d'utilisation pour le transport des personnes.²

L'équipe d'analyse du MENV a validé auprès du MTQ cette possibilité de réserver, parmi les trois voies prévues pour la rue Notre-Dame dans chaque sens, une voie à la circulation automobile en covoiturage. Une telle possibilité est rejetée par le MTQ, pour des raisons de sécurité routière. Nous comprenons ces arguments. L'instauration d'une telle voie réservée au covoiturage entraînerait des mouvements transversaux supplémentaires des automobilistes en covoiturage qui désirent atteindre cette voie réservée, ou la quitter pour tourner aux intersections. De plus, le contrôle du respect d'une telle condition serait difficile, voire impossible.

L'équipe d'analyse s'est interrogée sur la possibilité de n'autoriser que le transport par camion et le covoiturage ou le transport en commun sur la rue Notre-Dame. Une telle avenue nécessiterait des changements majeurs dans l'organisation des transports de ce secteur : les analyses sur la possibilité d'implanter les mesures pertinentes et d'en contrôler l'application, la disponibilité des infrastructures de transports en commun, l'information de la population, l'organisation du covoiturage à grande échelle, l'instauration de nouvelles politiques concernant le stationnement, l'incitation aux modes de transport des personnes alternatifs à l'automobile, etc.

Il ne semble pas possible de réserver une voie au covoiturage sur la rue Notre-Dame. Réaliser une telle voie nécessiterait plus d'espace que celui disponible dans le corridor de la rue

¹ Direction de la santé publique de Montréal, *Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet faisant l'objet d'un compromis entre le ministère des Transports et la Ville de Montréal*, août 2002.

² Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, *Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet faisant l'objet d'un compromis entre le ministère des Transports et la Ville de Montréal*, 26 août 2002.

Notre-Dame. La protection de la bande verte est un enjeu important. Or, cette bande sera déjà amputée de la largeur des deux voies réservées qui seront créées pour le transport en commun.

La procédure d'évaluation environnementale appliquée au projet de modernisation de la rue Notre-Dame a permis de constater le large appui, de la population et des gestionnaires de ressources dans les ministères, au concept de diminuer, dans le secteur de la rue Notre-Dame, la part prise par l'automobile, au profit de modes de transport des personnes moins polluants et moins énergivores. En conséquence, le MTQ devrait étudier et proposer les moyens concrets à mettre en place prochainement pour améliorer la part des modes de transport moins polluants que l'automobile. Un tel changement ne peut s'opérer que sur la rue Notre-Dame : il déborde largement ce cadre. Il nécessite une action concertée entre le MTQ, la Ville de Montréal, la STM et l'AMT. Il nécessite probablement une campagne de sensibilisation de la population sur l'impact de l'automobile sur la qualité de vie.

Il est important de s'assurer que la réponse à une congestion routière ne soit plus, dans une ville de l'ampleur de Montréal, de construire de nouvelles routes à grande capacité qui seront éventuellement congestionnées, mais avec un plus grand nombre d'automobiles faisant partie de la congestion. Ces nouvelles infrastructures coûtent cher et, au-delà d'une certaine concentration, elles arrêtent de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie et deviennent plutôt un frein à la vie de quartier, en raison de l'espace grugé sur le tissu urbain et de la pollution générée par la circulation automobile.

Or, dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, le MTQ indique déjà que le projet n'améliorera les conditions de congestion routière que pour quelques années, moins de cinq ans. L'acceptabilité du projet ne tient qu'à l'amélioration du statu quo à court terme. À long terme, le projet est moins acceptable. Les parcs aménagés seront moins attrayants avec une rue Notre-Dame congestionnée. Il serait donc important de remplacer, dans la mesure du possible, l'usage de l'automobile par d'autres modes de transport. Le MTQ devrait conduire une étude sur les moyens concrets de remplacer l'automobile par d'autres moyens de transport, dans l'axe de la rue Notre-Dame et ailleurs.

Cette étude pourrait tenir compte, par exemple, de l'impact induit par l'ajout de systèmes légers sur rail (SLR) dans l'est de la métropole. En 1999, le gouvernement du Québec a donné à l'Agence métropolitaine de transport (AMT) le mandat d'étudier la possibilité de mettre en place un réseau de SLR dans la région métropolitaine. Quatre projets de SLR sont à l'étude :

- l'axe de l'autoroute 10, entre Brossard et Place Bonaventure à Montréal ;
- l'axe du boulevard Henri-Bourassa ;
- l'axe de l'avenue du Parc ;
- l'axe du boulevard Roland-Therrien à Longueuil.

L'AMT indique que ces corridors sont caractérisés par leur forte densité de circulation automobile et de transport en commun. Selon l'AMT, l'implantation d'un réseau de SLR aurait pour effet d'augmenter de façon significative la fréquentation des transports collectifs, de réduire le nombre d'automobiles sur la route et donc d'améliorer les conditions de circulation. L'AMT dit aussi que les performances, le confort, la rapidité et la fiabilité d'un réseau de SLR entraîneraient de nouvelles habitudes de déplacement au détriment de l'automobile, principale responsable de la pollution urbaine et de la congestion des routes.

Les systèmes légers sur rail (SLR)

L'introduction du SLR à Strasbourg a entraîné une réduction de 17 % du trafic automobile. Le développement de ce réseau de SLR en 1994 est partie intégrante du plan de circulation de la ville dont l'objectif principal est d'améliorer la qualité de vie urbaine en éliminant la circulation automobile du centre-ville. Le SLR de Strasbourg, qui transporte 60 000 personnes par jour, est aujourd'hui une des attractions de la ville.

Selon l'AMT, un réseau de SLR s'intégrerait facilement dans le système actuel de transport en commun de la grande région métropolitaine, contribuerait à sa relance économique et améliorerait grandement la qualité de vie des résidents.

L'équipe d'analyse s'est questionnée sur l'absence de projet de système léger sur rail vers l'est de la métropole. On remarque que certains quartiers, situés sur l'île de Montréal à proximité du centre-ville et dont les densités de population sont relativement élevées à l'échelle métropolitaine, ne sont pas desservis par des systèmes de transport en commun à grande capacité existants ou à venir. Il en est ainsi, à titre d'exemple, de la portion sud des quartiers Hochelaga et Maisonneuve (soit près de l'axe de la rue Notre-Dame), de la portion est de Mercier (soit près de l'axe de l'autoroute 25), d'Anjou, de Saint-Léonard...

L'équipe d'analyse est d'avis que le gouvernement, s'il veut contribuer davantage à l'amélioration de la qualité de vie sur l'île de Montréal, ne doit pas se contenter de répondre aux tendances observées dans l'évolution de l'utilisation des différents modes de transport (diminution de la part modale du transport en commun et augmentation de la part modale de l'automobile), mais plutôt agir pour renverser ces tendances observées et initier de nouveaux comportements. Ceci nécessite des investissements majeurs pour mettre en place des systèmes de transport collectifs performants (fréquence adéquate, rapidité, accessibilité) et de qualité (confort, non polluant, silencieux), qui seront attrayants pour la population. Il serait sans doute pertinent de considérer, parmi les critères qui aideront à identifier les secteurs où le transport en commun doit être renforcé, l'existence de quartiers ou de parties de quartiers à forte densité de population et mal desservis par le transport en commun. On pourrait ainsi viser à offrir un meilleur service dans des secteurs où les statistiques sur les déplacements indiquent que le transport en commun n'est actuellement pas populaire (par exemple un secteur où la population est, actuellement, plus âgée), de façon à ce que l'offre de transport en commun induise un changement d'attitude quant au mode privilégié de transport par la population.

Pour conclure sur cet enjeu, l'équipe d'analyse estime que :

Le projet améliore sensiblement les infrastructures pour le transport en commun dans le secteur du projet.

Il serait souhaitable que la STM puisse implanter rapidement des circuits empruntant ces voies réservées au transport en commun et utilisant des autobus plus confortables, moins polluants et moins bruyants. Ceci pourrait avoir un effet d'exemple que la population pourrait voir adopter et répéter ailleurs.

Le projet devrait améliorer à court terme la qualité de vie dans le secteur de la rue Notre-Dame par une réduction de la congestion routière et par l'aménagement d'espaces urbains, de voies cyclables et de transports en commun. Toutefois, le projet augmente l'offre pour le transport par automobile. À long terme, le retour de la congestion routière devrait contribuer à dégrader la qualité de l'environnement. Cette dégradation n'est pas souhaitable.

Le ministre des Transports devrait déposer auprès du ministre de l'Environnement une étude dans laquelle il proposera les moyens visant à améliorer l'offre de transport alternative à l'automobile sur l'île de Montréal. Cette étude devrait être déposée au plus tard cinq ans après la mise en service de la rue Notre-Dame modernisée.

3.4.3 Transport des marchandises

Citons d'abord le rapport du BAPE qui résume la question du camionnage :

« La rue Notre-Dame est un axe routier stratégique pour la desserte des pôles Anjou-Mercier et centre-ville de Montréal. Elle doit offrir des conditions adéquates et sécuritaires pour assurer la fluidité du transport des personnes et des marchandises. Par ailleurs, compte tenu des projets de développement économique qui seront mis en place à proximité de la rue Notre-Dame, il y a lieu de s'attendre à une augmentation du trafic par camion au cours des prochaines années. »

De plus, concernant la situation problématique de l'entreprise Sucre Lantic, le rapport du BAPE résume ainsi le contexte :

« Actuellement, plusieurs camions doivent s'arrêter le long de la rue Notre-Dame et au centre de la chaussée afin d'accéder ou de quitter la pesée de la compagnie Sucre Lantic ltée. La difficulté réside dans le fait que la pesée « servant à mesurer le poids des camions vides puis chargés de sucre est localisée en bordure de la rue Notre-Dame (côté sud) et se doit d'être accessible à la fois de l'est et de l'ouest ». Des problèmes de sécurité routière surviennent alors lorsque les camions, pour accéder à la balance de la compagnie, doivent « effectuer des virages en U en sortant de l'usine pour reprendre la rue Notre-Dame, ce qui a pour effet de fermer totalement la rue Notre-Dame à la circulation sur ses quatre voies. »

Le projet ajoute aux quatre voies actuelles de la rue Notre-Dame deux voies de circulation qui seront aussi disponibles pour les camions. Ceci facilitera pour quelques années la décongestion de cet axe, favorisant ainsi une utilisation accrue de la rue Notre-Dame par les camions. Par la suite, il faut s'attendre à un retour à la congestion actuelle, congestion qui sera alimentée par davantage de véhicules que maintenant. Les mouvements des camions devant tourner de Notre-Dame vers les quartiers limitrophes, ou l'inverse, seront toutefois facilités par rapport à la situation actuelle, en raison de la largeur accrue de l'artère et pour le cas de l'intersection Pie-IX, incluant Sucre Lantic, en raison du carrefour étagé.

Une solution prévoyant la séparation physique de deux voies réservées au transport des marchandises, qui auraient pu être localisées du côté sud de la rue Notre-Dame, donc plus loin des quartiers résidentiels, est jugée dangereuse par le MTQ, en raison des mouvements entre la rue Notre-Dame et les quartiers limitrophes devant être opérés par les camions.

La procédure n'a pas permis d'étudier à fond d'autres solutions pour le transport des marchandises, telle une modification des modes de transport. De telles solutions débordent le cadre du projet. Cela a fait que le transport des marchandises par camion a été considéré comme une donnée de circulation alors qu'il aurait pu faire l'objet d'un exercice plus large de planification globale des transports dans ce secteur.

Camionnage pour le Port de Montréal

Concernant le camionnage en relation avec le port de Montréal, le rapport du BAPE mentionne que :

« À l'heure actuelle, les camions qui partent ou qui se dirigent vers le port de Montréal le font via quatre accès situés le long de la rue Notre-Dame. D'est en ouest, les camions y accèdent par les rues De Boucherville, Bossuet, Viau et le boulevard Pie-IX. Selon l'Administration portuaire de Montréal, la grande majorité des camions empruntent les rues De Boucherville ou Bossuet pour se rendre vers les terminaux à conteneurs Cast, Termont et Racine. Quant au boulevard Pie-IX et à la rue Viau, ils permettent un accès direct aux terminaux Pie-IX et Hochelaga où se trouvent les matériaux en vrac ».

Le projet prévoit l'utilisation du boulevard de L'Assomption en lieu et place de la rue Dickson. Ainsi, l'accès au port en venant de l'est par l'avenue Souigny se fera principalement par le boulevard de L'Assomption pour les accès via les rues Bossuet et De Boucherville ou par la rue Pie-IX pour un accès plus à l'ouest. Pour les camions provenant de l'ouest ou du centre-ville, le parcours demeure inchangé par la rue Notre-Dame, que ce soit pour entrer dans le Port par Pie IX ou plus à l'est.

3.4.4 Raccordements au réseau routier

Réseau régional

Comme la rue Notre-Dame modernisée est reliée à l'autoroute Ville-Marie et à l'autoroute 25, plusieurs s'inquiètent d'une éventuelle augmentation du trafic sur la rue Notre-Dame provenant de la construction éventuelle d'un pont sur la 25 entre Montréal et Laval. Le MTQ a effectué une simulation avec le pont construit. L'augmentation du débit sur la rue Notre-Dame provenant de la réalisation de ce pont, qualifiée de marginale par le MTQ, correspond à quelques pour cents d'augmentation, ou quelques centaines de véhicules par jour, le débit journalier étant de l'ordre de 100 000 véhicules/jour sur la rue Notre-Dame. Cette estimation ne tient pas compte de l'effet induit par le pont sur l'étalement urbain et de l'augmentation de la longueur des déplacements moyens de la population qui en résulte. Les viaducs d'entrées de l'autoroute 25 nord et sud vers l'avenue Souigny ont une voie, mais leur structure actuelle peut recevoir deux voies. Si la congestion du pont tunnel Hypollite-Lafontaine en période de pointe constitue une certaine forme de contrôle du débit autoroutier de l'autoroute 25 (et d'un éventuel pont sur cette autoroute entre Montréal et Laval), on peut penser à une augmentation du débit provenant de la Rive-Sud. À l'égard du raccordement au réseau régional, l'équipe d'analyse note que :

La question de l'impact qu'aurait un pont sur l'autoroute 25 sur les débits de circulation sera analysée dans l'étude d'impact de l'autoroute 25. Toutefois, nous retenons le commentaire de la Direction de la santé publique de Montréal qui se réjouit de la transformation du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, qui n'a plus pour effet de boucler le réseau autoroutier et ne permet plus une aussi grande augmentation de débit sur cet axe.

Réseau local

Pour éviter les débordements, le MTQ propose de canaliser sur la rue Notre-Dame la circulation de transit qui traverse les quartiers résidentiels en périodes de pointe. Pour ce faire, l'initiateur du projet propose d'accroître l'attrait de la rue Notre-Dame en ajoutant une voie de circulation par direction et en améliorant les infrastructures à certains carrefours prioritaires. Mentionnons que le nombre de rues connectées avec les voies principales demeure le même mais le trafic de transit (est-ouest) doit maintenant traverser six intersections avec feux de circulation dans Hochelaga-Maisonneuve. Ces intersections sont Alphonse-D. Roy, Davidson, Bourbonnière, Pie-IX, Viau et Notre-Dame Est. Cette dernière intersection est toutefois court-circuitée en direction est par un tunnel. Cette présence de 6 intersections cause une réduction de la capacité des voies rapides de 6 000 (pour le projet proposé dans l'étude d'impact) à 4 100 véhicules par direction à l'heure de pointe. Pour le projet modifié MTQ–Ville de Montréal, la capacité actuelle est de l'ordre de 2 500 véhicules.

Tel que l'ont mentionné le MTQ et le rapport du BAPE, la participation de la Ville de Montréal est essentielle pour la mise en place de mesures de réduction de la capacité de circulation des rues locales et pour que ces réductions de circulation soient permanentes suite à la réalisation du projet. La Ville de Montréal s'est engagée à implanter des mesures d'apaisement de la circulation dans les quartiers limitrophes de la rue Notre-Dame. Ces mesures, qui viseraient

principalement les grands axes du secteur, soit d'une part, Hochelaga, Pierre de Coubertin et Sherbrooke, et d'autre part, Iberville, Frontenac, Davidson, Bourbonnière, Pie-IX, St-Clément et Viau, ont pour objectif de compenser l'accroissement de la circulation sur la rue Notre-Dame par une diminution équivalente de la circulation dans les quartiers limitrophes de la rue Notre-Dame. A priori, il semble difficile pour la Ville de Montréal, qui serait responsable d'implanter ces mesures, d'estimer si ces mesures seront suffisantes pour entraîner ce bilan nul quant à la circulation. Or, cette hypothèse du MTQ, remise en question par de nombreux intervenants, dont l'équipe d'analyse du MENV, est fondamentale : si le bilan de circulation augmente, il en est de même des impacts associés à cette augmentation, dont ceux associés au bruit, à la pollution de l'air et aux gaz à effet de serre, à la sécurité, etc. Ainsi, pour vérifier cette hypothèse, à notre avis fondamentale, l'équipe d'analyse propose :

Que le ministère des Transports, en concertation avec la Ville de Montréal, mette en place un programme de suivi pour évaluer l'efficacité des mesures d'apaisement de la circulation comme moyen de maintenir le statu quo en matière de capacité routière nette disponible dans le quadrilatère Autoroute 25–Sherbrooke–De Lorimier–Notre-Dame. Ce programme de suivi devrait prévoir les moyens pour mettre en place les correctifs nécessaires pour atteindre l'objectif précité. Ce programme devrait s'étendre sur une période de dix ans.

3.4.5 Un élément de justification du projet : l'enjeu de la sécurité routière

L'enjeu de la sécurité routière est relié à la raison d'être du projet. Dans le cadre de la procédure, cet enjeu a surtout été traité par le MTQ. La sécurité routière est utilisée pour justifier le projet et pour argumenter certains sujets soulevés en audience publique (variante de boulevard urbain, emplacement des voies réservées au transport en commun, intersections à niveau, etc.).

Le thème sécurité dépasse l'aspect « sécurité routière » pour la majorité des intervenants et des citoyens qui se sont exprimés dans le cadre de l'audience publique. Alors que le MTQ regroupe la sécurité des déplacements automobiles et par camion, la sécurité des déplacements piétonniers et la sécurité des déplacements cyclistes sous le vocable sécurité routière, bon nombre d'intervenants en audience publique ont semblé effectuer une analyse distincte de ces différents impacts. C'est pourquoi, dans ce rapport, les aspects piétonniers et cyclistes seront traités sous l'enjeu de l'accessibilité et de la fonctionnalité des espaces publics et celui de la piste multifonctionnelle, aux sections 3.5.2 et 3.5.3.

Notons qu'une unanimité relative existe autour de l'objectif de l'amélioration de la sécurité routière. C'est davantage dans la façon de le faire que les différentes positions divergent.

Les impacts relatifs à la sécurité routière concernent, plus ou moins directement, la fluidité de la circulation, la lisibilité du parcours, la fonctionnalité des intersections ainsi que le nombre et la gravité des accidents de la route. La mesure et la prévision des impacts sur la sécurité routière d'un réaménagement routier, comme celui de la modernisation de la rue Notre-Dame, sont difficiles à établir. Cependant, le réaménagement fait l'objet de l'application de normes actualisées aux chapitres de l'infrastructure et de la gestion de la circulation. Ces modifications devraient donc permettre une amélioration de la sécurité routière.

En ce qui concerne la sécurité routière, les préoccupations du milieu ont été relativement peu nombreuses puisque la poursuite d'objectifs d'amélioration de la sécurité routière semble faire compromis. Toutefois, certains intervenants ont implicitement soulevé le fait que l'objectif de sécurité routière est parfois utilisé pour « masquer » l'objectif d'augmentation de la capacité routière, qui lui fait l'objet d'une sérieuse remise en question.

Les préoccupations des groupes et individus concernent bien sûr la sécurité des déplacements automobiles et par camion. Certains ont mis en doute la sécurité réelle d'une autoroute en milieu urbain. D'autres ont aussi souligné que l'augmentation de la capacité et de la circulation amènerait des problèmes de sécurité dans les quartiers limitrophes et au centre-ville. Au niveau local, la sécurité et la fonctionnalité des rues en tournebrides ont été questionnées.

Quelques intervenants ont aussi tenu à souligner que la sécurité routière est un objectif aux multiples facettes. Selon eux, son amélioration ne doit pas se faire qu'à travers le réaménagement de l'infrastructure routière. Une réforme du Code de la sécurité routière ainsi que des mesures de sensibilisation et d'éducation doivent aussi être mises de l'avant.

L'impact du transport des matières dangereuses sur la sécurité routière soulève également des inquiétudes de la part des usagers et des résidents. De façon complémentaire, des intervenants ont souligné qu'une bonne part de la problématique de sécurité routière sur la rue Notre-Dame est attribuable au transport des marchandises par véhicule lourd. À ce sujet, un intervenant économique a soulevé la possibilité d'évaluer un projet pilote de voies réservées pour les camions. Ce type de projet ne serait pas acceptable, selon le MTQ, pour des raisons de sécurité.

Bien que des mesures d'atténuation et de gestion soient prévues par le MTQ durant les travaux de construction, la question sécurité des résidents durant les travaux a été soulevée et demanderait une attention particulière.

Enfin, même si plusieurs intervenants rejettent la variante conceptuelle en tranchée, bon nombre ont mentionné que la sécurité routière sur ces voies serait améliorée. Des avis divergents ont aussi été émis sur la capacité de la variante de boulevard urbain d'assurer une qualité de sécurité routière satisfaisante.

Le MTQ a prévu procéder à un audit de sécurité routière lors de la préparation des plans et devis préliminaires, lors de modifications apportées au projet et après sa construction. Ceci devrait permettre, le cas échéant, d'apporter des ajustements et à éviter que des modifications en cours de projet n'induisent de nouvelles problématiques sur le plan de la sécurité routière.

Le MTQ a aussi proposé d'analyser le comportement des conducteurs après l'ouverture de la route afin de vérifier s'il est conforme à ce qui avait été anticipé, et faire des ajustements s'il y a lieu. En conclusion :

L'équipe d'analyse est d'avis que les aménagements prévus et les audits proposés devraient permettre une amélioration de la sécurité routière.

3.5 Intégration urbaine du projet

3.5.1 L'effet de coupure urbaine

En période d'information, en audience publique ainsi que dans les médias, les préoccupations des citoyens sont relativement claires face à cet enjeu : ils ne veulent pas d'un mur ni d'une tranchée en bordure de leur quartier. Ces éléments représentent pour eux des barrières physiques et psychologiques importantes. D'un autre côté, les préoccupations de la Ville de Montréal et de différents groupes urbains et environnementaux insistent sur la nécessité de créer un espace linéaire plus convivial, intégrant le transport en commun en site propre et permettant de dégager et de préserver des potentiels de redéveloppement urbain en bordure d'une emprise réduite.

Une lecture urbaine du projet et des préoccupations permet d'identifier l'enjeu central que constitue l'effet de barrière. D'un point de vue local, la coupure autoroutière en tranchée n'est pas souhaitée. Aussi, les préoccupations expriment plus ou moins directement un désir de créer une interface entre les différents secteurs urbains affectés par le projet. Selon nous, cette idée d'interface traduit bien la reconnaissance d'un effet barrière, peu importe la variante conceptuelle choisie. Cependant, il semble que le concept de boulevard urbain permette des interfaces plus nombreuses, plus riches et plus variées. L'enjeu de l'effet barrière touche donc à la valorisation urbaine et sociale des espaces adjacents à la rue Notre-Dame.

Un enjeu structurant : l'effet de coupure urbaine

Toute infrastructure routière d'une certaine envergure est susceptible de représenter une contrainte anthropique linéaire affectant les aménagements, les usages et les activités à proximité. La Ville de Montréal, plusieurs groupes et individus ainsi que la commission du BAPE ont souligné l'importance de tenir compte de l'effet de coupure urbaine du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, en particulier en ce qui concerne l'accès au fleuve et les espaces publics. Dans le contexte de ce projet, l'effet de coupure représente un enjeu de qualité de vie et un enjeu d'aménagement urbain.

L'enjeu de coupure urbaine peut être relié à quatre types d'impacts :

- *la coupure physique ;*
- *l'effet de barrière visuelle ;*
- *l'effet de barrière psychologique ;*
- *l'effet sur les potentiels de requalification et de redéveloppement urbains en bordure du projet.*

D'une façon générale, les préoccupations du milieu ont été soulevées relativement aux parties du projet qui bordent les quartiers Sainte-Marie, Hochelaga et Maisonneuve. Notons que le secteur Souigny ainsi que le secteur bordant les installations de Radio-Canada n'ont fait l'objet que de peu de préoccupations du milieu en rapport avec l'effet de coupure.

Dans la portion entre la rue Amherst et la rue Viau (le lecteur est invité à se référer à la figure A-1 de l'annexe 4), le milieu actuel présente certaines caractéristiques de coupure urbaine : quatre voies de circulation, peu d'aménagements pour les piétons, effet visuel direct des installations industrielles et portuaires, enclavement des parcs Bellerive et Champêtre. Entre la rue Amherst et le pont Jacques-Cartier, le nombre de voies routières, le volume de circulation, l'aménagement des lieux ainsi que l'utilisation des terrains engendrent un fort effet de coupure.

Dans le secteur Souigny, nous sommes en présence d'un milieu industriel avec quelques secteurs résidentiels. L'effet de coupure est déjà présent en raison de la présence des grandes propriétés et des voies ferrées. Cet effet est amplifié par l'ajout des murs antibruit le long de l'avenue Souigny.

Dans le cadre du projet MTQ-Ville de Montréal, les proportions du parcours en surface et en dépression sont les suivantes entre la rue Amherst et le boulevard de L'Assomption :

- en direction est, environ 42 % de la distance à parcourir est en dépression, 17 % est recouverte et 41 % est en surface ;
- en direction ouest, environ 34 % de la distance à parcourir est en dépression, 13 % est recouverte et 53 % est en surface.

Entre la rue Amherst et le début de la portion Souigny (face au centre Grace Dart), les sections prévues en dépression sont justifiées de la façon suivante :

- entre la rue Amherst et le pont Jacques-Cartier, la dépression se justifierait par le raccordement à l'autoroute Ville-Marie et l'intégration des voies de desserte aux tracés de rue actuels ;
- entre le pont Jacques-Cartier et l'est de la rue Frontenac, la dépression permettrait le réaménagement du parc Bellerive ainsi que l'aménagement de l'Esplanade des Patriotes ;
- entre l'avenue d'Orléans et la rue Sicard, la dépression permettrait l'étagement fonctionnel et sécuritaire de l'intersection Pie-IX ainsi que l'unification des parcs Morgan et Champêtre par l'aménagement de la dalle qui recouvre cette section ;
- au raccordement de la portion Souigny avec la rue Notre-Dame, les deux voies en direction est (vers l'avenue Souigny) sont aménagées en dépression afin d'assurer la fluidité de cette intersection et de permettre la continuité de la rue Notre-Dame en surface.

Le reste du parcours serait réalisé en surface.

Dans le secteur Souigny, un tronçon est en dépression sous une voie ferrée ainsi que le boulevard de L'Assomption prolongé.

Le concept de MTQ-Ville de Montréal est visiblement un compromis entre le projet de voies express en dépression présenté par le MTQ en audience publique et le boulevard urbain souhaité par plusieurs intervenants. Bien que les portions en dépression conservées puissent créer un effet de coupure plus marqué et moins acceptable socialement que le boulevard urbain totalement en surface, il apparaît que le recours à la dépression peut être acceptable, notamment par les possibilités d'aménagement des parcs Bellerive et Champêtre. Les impacts des tronçons en dépression sont bien connus et ont été abondamment discutés en audience. Cependant, il semble y avoir unanimité sur l'unification des parcs Morgan et Champêtre et de la reconfiguration du parc Bellerive. Ces parcs, et les aménagements projetés, semblent constituer des mesures d'atténuation et d'aménagement acceptables.

La coupure autoroutière proposée par le MTQ en audience publique avait un caractère continu et irréversible qui en a rebuté plusieurs. D'un autre côté, la coupure du boulevard urbain se rapproche d'une coupure urbaine (ex. : artère urbaine achalandée). L'aménagement proposé en surface semble avoir des effets psychologiques et visuels plus nuancés et semble présenter un potentiel d'animation et d'intégration urbaine plus important que le concept en tranchée. À court terme, le projet ne propose de véritables liens nord-sud vers le fleuve qu'à travers des parcs. Contrairement à certains exemples et certaines propositions présentées en audience publique, le concept du projet modifié présenté ne semble pas permettre une requalification urbaine d'envergure en terme de constructions et d'usages (autres qu'industriels et portuaires) en bordure directe du boulevard.

Dans le secteur Souigny, nous sommes en présence d'un milieu industriel avec quelques secteurs résidentiels. L'effet de coupure se pose avec moins d'acuité mais d'un point de vue urbain, il y a tout de même coupure. Dans le secteur de la propriété de Radio-Canada et aux abords du pont Jacques-Cartier, une accentuation de l'effet de coupure est à prévoir du fait de l'encaissement des voies de circulation et de l'aménagement des voies de desserte.

Comme barrière physique, les effets de la variante en tranchée sur l'accessibilité aux deux rives de la route ont été discutés. Les dalles recouvrant les voies et permettant la création des parcs ajoutent certes à l'accessibilité des lieux au sud de la rue Notre-Dame. Plusieurs ont cependant questionné les différentes mesures prévues pour les piétons et les cyclistes aux carrefours. La variante du boulevard urbain, malgré un nombre important de voies (plus de 8 à certains carrefours), semble proposer une coupure physique mieux adaptée au contexte urbain.

Globalement au niveau visuel, la variante en tranchée serait moins visible des quartiers environnants. Cependant, la forme (béton) et l'ampleur des aménagements connexes (entrées et sorties, voies de desserte, murets) accentuent l'impact visuel de cette variante. Malgré une présence visuelle importante en surface, la variante du boulevard urbain, par les aménagements qui l'accompagnent, semble davantage conforme à ce que les citoyens s'attendent d'un paysage urbain.

L'évaluation des impacts démontre la meilleure acceptabilité du concept de boulevard urbain. Bien que ce type d'impact soit complexe et spécifique, un certain nombre de constats sont possibles. Le béton, les murets, les entrées et sorties ainsi que la forme même de la variante d'autoroute en dépression soulèvent des préoccupations quant à l'effet de barrière psychologique. Les contre-exemples de l'autoroute Ville-Marie et de l'autoroute Décarie ont été utilisés en audience publique à de nombreuses reprises de façon pertinente. En fait, malgré des caractéristiques importantes de coupure du côté visuel et physique, la variante du boulevard urbain semble celle qui soit la plus acceptable et la plus attirante sur le plan des impacts psychologiques du point de vue de la population.

Quant à l'effet de barrière sur de possibles interventions de redéveloppement et de requalification urbaine, la comparaison précise des variantes est difficile. Cependant, il semble que la variante du boulevard urbain permette de préserver les potentiels d'interventions de redéveloppement et de requalification urbaine ainsi que d'accès au fleuve. L'identification précise des aires disponibles à court terme est difficile à cette étape-ci du projet. Cependant, dans

une perspective de planification urbaine à long terme, la variante du boulevard urbain semble plus structurante. À cet égard, les contre-exemples des autoroutes Décarie et Ville-Marie ont été cités en audience. Bien que peu documenté (à notre connaissance), mais bien visible à tout observateur attentif du milieu urbain, l'effet de coupure de l'autoroute Ville-Marie entre ses quartiers limitrophes est bien réel et il a été corrigé à grands frais par différents partenaires privés, publics et parapublics. Ainsi, malgré le succès de la requalification et de la revitalisation du Vieux-Port et du Vieux-Montréal depuis un peu plus d'une dizaine d'années, le secteur demeure coupé des quartiers limitrophes au nord à la hauteur de l'hôtel de Ville de Montréal. Selon nous, cet exemple illustre bien la complexité des dynamiques urbaines et la durabilité de l'effet de coupure. Une ville a ses « temps ». Le temps qu'il faut pour implanter une nouvelle infrastructure n'est pas le même que le temps qu'il faut à une ville pour s'adapter à ce changement structurel, d'où l'importance de tenir compte de ces impacts.

Peu importe la variante conceptuelle privilégiée ou tout compromis entre celles-ci, une coupure urbaine résultera du projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Dans le cas du projet qui nous est présenté, un certain nombre d'éléments sont à souligner.

La portion du projet comprise entre la rue Amherst et le pont Jacques-Cartier devrait présenter un effet de coupure urbaine plus important qu'actuellement compte tenu de l'encaissement des voies de circulation, de l'aménagement des voies de desserte et de la perte d'espaces paysagers et de végétation existants. Le redéveloppement et la requalification de ce secteur en seront, selon nous, complexifiés.

Dans les portions en surface pour le tronçon entre le pont Jacques-Cartier et le début de l'avenue Souigny, la coupure ferait l'objet d'un aménagement paysager et apporterait des bénéfices plus collectifs (transport en commun, vélos, parcs). Une coupure demeure mais c'est dans la forme de l'infrastructure et dans le traitement des mesures d'atténuation que le défi se pose pour en atténuer les impacts.

Quant aux portions en dépression entre la rue Amherst et le début de l'avenue Souigny, l'effet de coupure plus marqué par ce type d'aménagement sera atténué et compensé par les aménagements des parcs Bellerive et Champêtre. Notons cependant que les portions en dépression affectent la quasi-totalité du tracé devant les quartiers Ville-Marie et Maisonneuve.

L'équipe d'analyse considère qu'en tenant compte de l'acceptabilité sociale des variantes ainsi que des efforts envisagés au niveau des aménagements et de l'adaptation de l'infrastructure, il apparaît que, bien qu'un effet de coupure demeure, la coupure du projet MTQ-Ville de Montréal soit davantage acceptable. De plus, cette variante permettrait d'envisager des potentiels de requalification et de redéveloppement urbains si des sites devaient se libérer dans le futur.

Afin d'atténuer l'effet de coupure, l'équipe d'analyse recommande que le MTQ réalise une étude de suivi sur la fonctionnalité des aménagements pour les déplacements non motorisés, en particulier pour les traversées (piétons, cyclistes, usagers du transport en communs. Les principales mesures et méthodes de l'étude

devraient être présentées ainsi que les principes qui encadreront la prise de décision quant à la nécessité d'une intervention.

Pour les sections en tranchée, afin d'éviter l'effet « béton » décrit en audience publique, l'équipe d'analyse recommande que le MTQ, en collaboration avec la Ville de Montréal, propose des façons d'assurer un traitement « architectural » des ouvrages d'art de façon à améliorer leur intégration au cadre bâti et aménagé ainsi qu'au paysage.

3.5.2 Parcs et espaces publics

Accaparant une part importante des coûts, l'intégration au milieu a constitué un des enjeux importants du projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Comme l'a mentionné le MTQ dans son étude d'impact, le projet s'articule autour de quatre grandes interventions, soit l'aménagement d'un corridor routier modernisé, d'un corridor récréotouristique, d'un corridor patrimonial et historique, d'un corridor offrant des panoramas sur Montréal et le fleuve.

Bien que la majorité des intervenants saluent les efforts du MTQ pour l'intégration de son projet au milieu, cela n'a vraisemblablement pas réussi à détourner l'attention du milieu par rapport aux enjeux fondamentaux de ce projet (rappelons-les : mobilité des personnes et des marchandises et intégration urbaine). De plus, les différentes composantes proposées ont fait l'objet d'enjeux partiels, notamment au niveau du détail de la réalisation ainsi que de l'utilisation future des sites aménagés.

Accessibilité et fonctionnalité des espaces publics : le projet soulève des enjeux

- *Des éléments ponctuels plus ou moins étendus : **les parcs et les places publiques** ;*
- *Un élément linéaire : **la piste multifonctionnelle** ;*
- *Des éléments à la fois linéaires et ponctuels : **les composantes patrimoniales, historiques et archéologiques** ;*
- *Un élément linéaire accessible ponctuellement : **le fleuve**.*

Ces enjeux intègrent les concepts d'accessibilité et de fonctionnalité aux parcs, à la piste multifonctionnelle, au fleuve et aux composantes patrimoniales. D'abord, la question de l'accessibilité des espaces publics a clairement été soulevée comme enjeu en audience publique. L'accessibilité peut être discutée comme accessibilité « à » l'espace public ainsi qu'en terme d'accessibilité « dans » l'espace public. En ce qui a trait à la fonctionnalité, cette idée renvoie à l'aménagement des lieux, à leur entretien, à leur animation et à leur appropriation par la population.

Les espaces publics « accompagnent » le projet, mais ne peuvent être considérés comme en étant le cœur. Aussi, les espaces publics peuvent participer à l'intégration urbaine du projet, mais ne représentent qu'une des fonctions permettant une véritable intégration urbaine. Bien qu'ils puissent avoir des impacts structurants sur la forme urbaine, si le projet d'infrastructure amène une déstructuration du milieu urbain, l'impact des espaces publics pourrait ne demeurer que cosmétique.

Les parcs et les places publiques

La question des parcs et des places publiques est à la fois centrale et périphérique au projet. Centrale puisque ces éléments sont susceptibles d'améliorer l'intégration de l'infrastructure dans le milieu, ce qui représente un objectif fort louable ; périphérique puisque les parcs et places publiques ne constituent pas la finalité première du projet. Cet enjeu concerne donc la recherche d'espaces publics accessibles, agréables et fonctionnels.

Il s'agit d'un enjeu relié à la forme du projet, à la qualité de vie dans le milieu environnant et de qualité d'aménagement urbain. Spatialement, il s'agit d'un enjeu ponctuel (parcs et places) et linéaire (corridor vert).

Les parcs et places publiques sont des éléments du projet auxquels peu d'intervenants veulent s'opposer fondamentalement. Toutefois, des préoccupations particulières peuvent être identifiées (ex. : citoyens des quartiers, utilisateurs, femmes, enfants, personnes à mobilité réduite).

Afin d'établir un portrait des espaces verts dans le secteur à l'étude, le MTQ a effectué une étude devant servir à l'étude d'impact¹. Les conclusions indiquent que la zone d'étude est légèrement défavorisée en parcs et espaces verts par rapport à l'ensemble de Montréal, sur la base de données comparables. De plus, on note que la population est dépendante des espaces verts publics situés à proximité, lesquels sont peu nombreux et de tailles réduites. De plus, il existe des déficiences notables entre les différentes sous-zones. La sous-zone Maisonneuve est légèrement mieux dotée que le reste de la Ville de Montréal, les sous-zones Hochelaga et Sainte-Marie sont profondément défavorisées par rapport au reste de la ville et sont très dépendantes des espaces verts situés dans les secteurs adjacents.

Finalement, les conclusions de cette étude insistent sur l'importance de consolider, d'agrandir et de transformer en véritable parc la bande verte longeant la rue Notre-Dame. Celle-ci constitue une opportunité tangible si elle devient un véritable parc adapté aux besoins de la population

Parcs et places publiques prévus : un enjeu parallèle au projet

Dans le secteur Sainte-Marie

- *Aménagement de l'Esplanade des Patriotes par le recouvrement des voies ;*
- *Mise en valeur et agrandissement du parc Bellerive sur les terrains récupérés par le MTQ.*
- *Reconfiguration du square Papineau ;*
- *Aménagement de la station de pompage Craig*

Dans le secteur Maisonneuve :

- *Unification des parcs Morgan et Champêtre par le recouvrement des voies ;*

Le long des quartiers Hochelaga et Maisonneuve

- *Maintien et amélioration du parc linéaire existant.*

¹ Nous reprenons ici, avec de légères adaptations, le texte de la section 2.5.4.1–*Utilisation du sol – Parcs et espaces verts de l'étude d'impact*. Voir l'étude : Ministère des Transports. *Profil de la population résidente et des espaces verts – Corridor de la rue Notre-Dame à Montréal*, mai 2000.

environnante (aux personnes âgées, aux jeunes en difficultés, etc.). L'étude recommande également de ne plus séparer par une artère les parcs Champêtre et Bellerive du reste du quartier.

Comparé au projet présenté en audience publique, le projet modifié conserverait les éléments considérés les plus importants, comme les parcs et places publiques. Dans le cadre du projet modifié, les partenaires impliqués ont débuté leurs travaux à partir du principe d'améliorer la qualité de vie des riverains, notamment en ce qui concerne l'identité des quartiers et l'aménagement de deux dalles-parcs (parcs Bellerive et Morgan-Champêtre).

Un certain nombre de principes d'aménagement généraux pour tout le parcours ont été retenus¹ :

- le maintien du couvert végétal existant du côté nord composé de talus et d'arbres matures (bande existante variant de 15 à 20 m) ;
- une localisation du boulevard le plus au sud possible vers la zone portuaire, afin de préserver le corridor vert et d'éloigner les nuisances des quartiers limitrophes ;
- le réaménagement des abords nord et sud doit renforcer l'image du corridor vert ;
- l'intégration des voies réservées au transport en commun dans le corridor vert.

Le MTQ décrit le projet en spécifiant que le boulevard en surface serait implanté dans un corridor de verdure. Il serait en dépression aux endroits requis pour étager des intersections dangereuses et pour permettre le prolongement et la continuité des parcs et espaces verts prévus en surface.

Dans la documentation accompagnant le projet modifié, le corridor vert est décrit comme suit¹ :

- du côté nord : maintien et renforcement du couvert végétal et aménagement de nouvelles bandes avec plantation selon les opportunités offertes. Réduction de l'emprise des tournes-bridés (chaussée actuelle à 10 m réduite à 7,5 m) au profit du parc linéaire ;
- du côté sud : aménagement d'une bande avec plantation en rive selon les opportunités offertes par les terrains acquis par le MTQ ;
- le maintien et renforcement des percées visuelles vers le fleuve, les îles, le pont Jacques-Cartier et autres éléments significatifs ;
- l'augmentation de l'accès visuel et physique au fleuve, c'est-à-dire en privilégiant l'accès sur le plateau haut de la rive sud sur les terrains libérés (Champêtre, Bellerive, etc.) ;
- mise en valeur du port de Montréal, des entreprises industrielles (Sucre Lantic, Molson, Minoterie, etc.)

¹ Groupe Cardinal Hardy. *Modernisation de la rue Notre-Dame – Paramètres d'aménagement et de développement*, Dossier : 223-01 / révision 10 juillet 2002

Seul l'aménagement du Square Dézéry, qui devait être agrandi sur une dalle-parc, n'est pas repris au projet modifié MTQ–Ville de Montréal.

Selon le MTQ, la configuration du projet devrait permettre de conserver et de bonifier le talus végétalisé du parc linéaire actuel. Pour le secteur Hochelaga-Maisonneuve, où le boulevard est prévu en surface, l'intégration urbaine serait grandement améliorée par l'aménagement de nouvelles zones de plantation, ainsi que par le maintien et la bonification de la bande verte actuelle (incluant la butte), comportant une végétation mature pouvant servir de zone tampon entre les voies routières et les résidences.

Le MTQ estime être en mesure de maintenir et d'améliorer le parc linéaire existant. Ce parc linéaire aura pour principales fonctions de relier les espaces verts, de participer à la revitalisation urbaine du secteur de la rue Notre-Dame, tout en permettant de jouer un rôle dans l'amélioration de la qualité de vie des résidents comme mesure d'atténuation de certains impacts (bruit, visuel) et comme mesure de bonification du projet.

Le MTQ estime qu'une place prépondérante est accordée à l'intégration urbaine dans le projet modifié de modernisation de la rue Notre-Dame. Le projet permettait de conserver l'ensemble des parcs prévus au projet présenté en audience publique, d'améliorer le parc linéaire existant et de participer à la revitalisation urbaine du secteur par la création de places publiques, par la mise en valeur d'éléments patrimoniaux et de plusieurs vues sur le fleuve.

Enfin, les responsabilités de chacun des partenaires pour la réalisation des parcs et places publiques feront l'objet d'un protocole d'entente à intervenir entre la Ville de Montréal et le MTQ.

La principale préoccupation du milieu relativement aux parcs et places publiques est d'avoir un cadre de vie de qualité. Compte tenu de la forme du projet, la continuité et l'intégration des infrastructures linéaires sont aussi apparues comme des éléments importants.

Les aspects de l'appropriation des lieux publics par les citoyens locaux ainsi que l'utilisation effective à moyen et long termes de ces lieux ont fait l'objet de plusieurs commentaires. Les personnes et groupes du milieu ont parlé davantage de la promenade Bellerive que du parc Bellerive. Cela semble symptomatique du fait que la première est un exemple et que le second est somme toute marginal. La Société d'animation de la promenade Bellerive est souvent citée en exemple pour illustrer la façon dont le milieu local peut animer et s'approprier un lieu public.

Dans le cadre de l'analyse du projet de voies express en tranchée, tout comme le MTQ, le milieu a noté la réduction des superficies vertes mais l'augmentation de leur accessibilité et de leur fonctionnalité. C'est pourquoi certains ont questionné l'aménagement interne des sites et ont plaidé en faveur d'un élargissement des dalles prévues au projet présenté en audience publique.

L'aspect sécurité est aussi une des préoccupations centrales du milieu. Cet aspect, relativement vaste, a fait l'objet de préoccupations particulières au niveau de la sécurité des dalles au-dessus des voies, des accès aux sites, de la sécurité dans les parcs (qualité de l'infrastructure et agencement des aménagements) et de la sécurité des piétons aux intersections.

Enfin, bien que la très grande majorité des intervenants aient salué les efforts faits par le MTQ au niveau des parcs et places publiques, certains ont souligné que les parcs et places ne changent pas la nature de la variante conceptuelle qu'ils accompagnent.

Le parc Morgan-Champêtre

Il existe une certaine unanimité autour de la pertinence d'unifier les parcs Morgan et Champêtre. Cette idée est souhaitée par la Ville de Montréal, entre autres par l'entremise du plan particulier d'urbanisme du quartier Maisonneuve. Mais au-delà de cette unanimité, il demeure des inquiétudes.

Alors que certains les souhaitent, d'autres craignent que la requalification et la revitalisation du secteur soient effectuées pour le tourisme et non pour les résidents. Plusieurs s'interrogent sur la clientèle visée pour les parcs : locale ou régionale. Les intervenants locaux ont plaidé en faveur de la création d'espaces publics pour la population locale au premier chef.

Les questions de sécurité, d'accès aux sites, d'accès au fleuve et de possibilité de faire une demi-dépression et une demi-élévation au-dessus d'un boulevard ont été soulevées.

Les dalles, les dépressions et les murets font l'objet de préoccupations pour la sécurité des enfants et des jeunes. L'éloignement du parc des résidences est aussi vu comme un facteur qui pourrait en miner la popularité.

Au chapitre de l'aménagement du parc, certains ont opposé deux concepts : un aménagement grandiose et monumental ou un concept convivial et bucolique. Les gens souhaitent voir aménager des lieux ayant des caractéristiques naturelles. Le déplacement des activités sportives ayant lieu dans le parc Champêtre actuel dans la portion agrandie à l'est ainsi que l'utilisation des installations sportives ont aussi été questionnées. Le promontoire du parc Champêtre est jugé nécessaire pour un accès visuel au fleuve et il a aussi été suggéré de préserver les vues et l'accès à la caserne Letourneux à partir du parc.

Les dalles ont aussi retenu l'attention de plusieurs intervenants. La longueur maximale des dalles et leur emplacement ont fait l'objet de multiples hypothèses. On s'est questionné sur le couvert végétal qu'il sera possible de maintenir sur les dalles. Enfin, quelques intervenants ont souligné l'importance de cette dalle-parc et ont des préoccupations quant à la disponibilité des fonds et du calendrier de réalisation par rapport aux autres éléments du projet.

L'étude d'impact prévoyait une fontaine dans le parc Morgan-Champêtre unifié, mais les nouveaux plans déposés sont peu explicites sur les nouveaux équipements sportifs ou paysagers. En fait, la ville de Montréal décidera plus tard de l'aménagement du futur parc unifié suite à une consultation conjointe MTQ – Ville de Montréal qui aura lieu dans un avenir rapproché.

Le parc Bellerive

Comme pour la dalle du parc Morgan-Champêtre, des intervenants ont évoqué la possibilité d'y aller en demi-dépression et en demi-élévation pour étagier au-dessus des voies de circulation.

Tout en reconnaissant les efforts consentis, certains ont souligné le risque de créer, malgré l'amélioration de l'accès, un espace pouvant attirer des clientèles indésirables. Le relatif éloignement de la population de cet espace vert pourrait aussi en compliquer l'accès. Compte tenu de la proximité de la prison du Pied-du-Courant, des organismes impliqués dans le patrimoine ont souligné l'importance de dépasser la stricte création de parcs et de places et d'aller vers une mise en valeur du patrimoine et une revitalisation culturelle, d'où l'importance de l'animation des lieux.

Du point de vue de la végétation, la capacité du MTQ de conserver les arbres actuellement présents dans le parc Bellerive a fait l'objet de préoccupations. Enfin, dans une perspective d'intégration urbaine, l'éloignement mais aussi l'attrait du Vieux-Port feraient ressortir l'importance de créer un lien entre ces lieux.

Le MTQ proposait, dans l'étude d'impact, un réaménagement majeur du parc Bellerive : agrandissement vers le nord au-dessus d'une dalle, agrandissement important vers l'est en récupérant des terrains occupés par des réservoirs de mélasse et d'autres bâtiments commerciaux, aménagement d'un rond-point autour de la partie ouest du parc, passage d'une piste cyclable et construction de gradins pour les feux d'artifice. Le terrain ajouté du côté est devait être transformé en habitat d'oiseaux, mais cet aménagement faunique n'a pas été retenu. Le MTQ tentera de conserver les arbres existants dans ce parc.

L'aménagement final proposé du parc Bellerive est plus simple et logique. L'idée avancée dans l'étude d'impact d'encercler le parc par les voies de service n'augmentait pas l'attrait de parc pour les usages. De plus, la plate-forme proposée pour observer les feux d'artifice apparaissait à la fois insuffisante et inutile, d'autant plus que le parc est déjà surélevé par rapport aux voies ferrées et au quai qui le sépare du fleuve. Le BAPE présentait le même constat :

« Le projet a l'avantage d'améliorer grandement l'accessibilité au parc Bellerive, mais son encerclement partiel dans un rond-point fragmente l'espace du parc et en isole le cœur dans une boucle de circulation. »

Le parc linéaire

Les impacts sur le parc linéaire sont surtout reliés au réaménagement de la piste multifonctionnelle et à l'aménagement des voies réservées au transport en commun en site propre. Des pertes nettes de superficie sont donc à prévoir.

Les voies réservées et la piste sont cependant des éléments qui devraient apporter des bénéfices collectifs importants et les aménagements paysagers devraient être bonifiés afin d'atténuer cet impact. Enfin, l'amélioration des aménagements des parcs et des places publiques ponctuelles devrait atténuer les pertes dans le corridor vert.

La végétation

La réalisation des travaux devrait avoir des impacts négatifs sur la végétation présente dans le milieu actuellement. Pour tenir compte de la végétation actuelle, le MTQ a prévu des mesures

d'atténuation comme : transplanter les arbres existants et effectuer simultanément les travaux de plantation et de coupe d'arbres dans un secteur donné et adopter préférentiellement, pour les arbres de remplacement, des espèces d'une longue durée de vie, bien adaptées aux conditions urbaines et diversifiées.

L'amélioration des aménagements devraient bonifier la situation actuelle même si des changements ou des pertes locales pourraient survenir. Nous recommandons des plantations denses d'arbres avec un bon diamètre afin d'atténuer les pertes.

En ce qui concerne les parcs et espaces publics, l'équipe d'analyse en vient aux conclusions que :

Compte tenu de la situation actuelle des parcs et places publiques, les aménagements proposés par le MTQ auront un impact positif dont l'ampleur sera fonction de l'implication du ministère dans la réalisation des aménagements.

Conformément à son engagement, le MTQ doit participer avec la Ville de Montréal à une consultation publique qui portera notamment sur l'aménagement des parcs et des places publiques.

Conformément à son engagement, le MTQ doit réserver les montants nécessaires qui serviront à l'aménagement des parcs, espaces verts et éléments patrimoniaux, ainsi qu'à l'intégration urbaine du projet.

Pour l'obtention du certificat d'autorisation, le MTQ devra déposer les plans et devis de l'aménagement des parcs et espaces publics et les responsabilités respectives du ministère des Transports et de la Ville de Montréal quant à la réalisation et au suivi de ces aménagements. Ces aménagements doivent comprendre des coulées vertes pénétrant dans les quartiers limitrophes, prioritairement dans le quartier Hochelaga. Ces coulées vertes pourraient être jumelées et s'intégrer aux mesures d'apaisement de la circulation prévues par la Ville de Montréal.

Dans la conception de ces aménagements, le ministre des Transports doit prendre en compte la sécurité publique, particulièrement celle des femmes et des enfants.

Le ministre des Transports doit déposer auprès du ministre de l'Environnement une étude de suivi sur l'utilisation et la fonctionnalité des parcs et espaces publics. Cette étude pourrait permettre de modifier certains éléments de l'aménagement après une période minimale d'utilisation de trois ans par la population.

Finalement, il serait souhaitable que la Ville de Montréal procède à un audit de parcs et places publiques spécifique au niveau de la sécurité des femmes et des enfants, des équipements pour enfants et jeunes, de la sécurité publique et de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite afin d'optimiser les aménagements prévus. Ces audits particuliers devraient inclure des experts des domaines visés ainsi que des groupes et des représentants des quartiers visés.

3.5.3 La piste multifonctionnelle

La piste cyclable actuelle, construite au début des années 1980, ne répond pas aux normes actuelles du ministère des Transports, ni aux principes de design recommandés par Vélo-Québec.

La géométrie actuelle est déficiente : piste étroite, distances de visibilité inadéquates, courbes et intersections déficientes, piste non prévue pour les patins à roues alignées, recouvrement inadéquat et en mauvais état, sécurité des abords, sans oublier les problèmes des clientèles d'activités illicites ainsi que de l'éclairage quasi inexistant.

Depuis 1985, un tronçon de la piste cyclable actuelle est en site propre entre l'avenue De Lorimier et la promenade Bellerive. Cette piste d'une largeur de 3 m est aménagée dans la bande verte de l'emprise prévue à l'origine pour l'élargissement et le parachèvement de l'autoroute Ville-Marie. Une passerelle permet le passage au-dessus des voies ferrées du CP, à la hauteur de la rue du Havre.

Aux différents carrefours, la piste bifurque actuellement vers la rue Notre-Dame et croise chaque rue transversale aux passages piétonniers présents à ces intersections. À partir du Centre de soins prolongés, en direction est vers la rue Dickson, la

piste est aménagée à même le trottoir nord de la rue Notre-Dame. Par la suite, la piste emprunte le trottoir sud jusqu'à la promenade Bellerive. Ce tronçon n'est pas touché directement par le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, mais selon plusieurs intervenants en audience publique, il nécessiterait des correctifs importants.

Dans la portion Souigny, un tronçon existe du côté nord de l'emprise entre la rue Montsabrè et la rue Haig. Ce tronçon pourrait ajouter une liaison entre le marché Maisonneuve (piste Bennett) et la promenade Bellerive. Actuellement, ce tronçon est mal intégré au réseau existant. En marge du projet, dans l'axe des rues Bennet et Morgan, une piste cyclable relie le parc Maisonneuve à la piste de la rue Notre-Dame en passant par le Marché Maisonneuve.

Un enjeu de mobilité et d'intégration : la piste multifonctionnelle

L'idéal que l'on peut avoir en tête au sujet d'une piste multifonctionnelle en est une d'accessibilité, de fonctionnalité et de sécurité au sein d'un réseau intégré.

L'aménagement d'une piste multifonctionnelle en parallèle avec le réaménagement de l'infrastructure routière de la rue Notre-Dame pourrait être considéré comme :

- *une mesure d'atténuation ou de compensation ;*
- *un enjeu de mobilité urbaine car si l'infrastructure cyclable et piétonnière est améliorée en termes de qualité, de fonctionnalité et d'accessibilité, son utilisation pourrait augmenter, notamment pour des déplacements qui autrement devraient se faire en voiture. L'aménagement d'une piste multifonctionnelle peut donc avoir des impacts sur le choix modal si les efforts nécessaires sont consentis.*
- *un enjeu d'intégration urbaine car il s'agit d'une infrastructure linéaire qui peut revêtir un caractère structurant si elle est reliée à des réseaux existants et connus. Cet aménagement peut servir d'interface entre la rue Notre-Dame et les quartiers limitrophes, être à la source d'activité et d'animation et permettre des liens récréo-touristiques renforcés.*

En ce qui a trait à la répartition modale, le mémoire de Vélo-Québec rapporte que « près de 145 000 résidents de l'île de Montréal, soit 26 % de tous les cyclistes adultes, déclarent se servir de leur vélo comme d'un moyen de transport. Dans certains quartiers centraux de Montréal, la bicyclette est utilisée dans 11 % de tous les déplacements pendant l'été. »

Les préoccupations du milieu relativement à la piste multifonctionnelle ont été variées. D'une façon générale, la réalisation de la piste multifonctionnelle est souhaitée. Cependant, elle est davantage perçue comme une mesure de bonification du projet que comme un élément central et structurant. En conséquence, les discussions sur l'impact de la piste multifonctionnelle sur les choix modaux sont demeurées relativement peu développées. Des préoccupations de nature générale ont été soulevées relativement à l'identité du parcours et aux vues accessibles tout au long de celui-ci.

Les principales discussions ont eu lieu au sujet de l'importance de compléter les réseaux. Les intervenants et les citoyens invitent le MTQ et la Ville de Montréal à compléter de façon continue les réseaux existants en les reliant à la piste prévue au projet de modernisation de la rue Notre-Dame. À ce sujet, les raccordements souhaités sont :

- Le raccordement et le prolongement jusqu'à la promenade Bellerive à l'est. Un aménagement cyclable devrait être maintenu dans l'axe de la rue Notre-Dame à l'est. L'aménagement actuel mériterait aussi d'être revu ;
- Le raccordement et le prolongement à la hauteur de l'avenue Haig dans le secteur Souigny, à l'est, afin que cette piste soit reliée au reste du réseau et rejoigne les deux pôles que sont le marché Maisonneuve et la Promenade Bellerive ; dans le secteur Souigny toujours, raccordement et prolongement sur l'emprise du CN vers le Marché Maisonneuve ;
- À l'ouest, le raccordement à la piste du boulevard René-Lévesque et la création d'un lien vers le Vieux-Port. Il serait souhaitable qu'un raccordement vers le Vieux-Montréal soit prévu afin de créer une continuité avec les aménagements actuels du Vieux-Port et du canal de Lachine.

Un certain nombre de préoccupations ont été émises au sujet de la qualité de l'infrastructure et des aménagements qui l'accompagnent. Devant le nombre important d'intersections prévues au projet présenté en audience publique, certains intervenants ont indiqué qu'il serait pertinent d'envisager des passages souterrains à certaines intersections critiques. Le nombre et l'aménagement des intersections ont été discutés à de nombreuses reprises. Vélo Québec soutient que les intersections entre le réseau cyclable et le réseau routier sont sources de conflits. Selon cet organisme, en plus d'en réduire le nombre, le projet devrait prévoir un traitement particulier pour les intersections importantes qui sont inévitables, soit Alphonse-D.-Roy, Bourbonnière, Pie-IX, Viau et l'intersection avec le boulevard de L'Assomption.

L'aspect sécurité a retenu l'attention d'un bon nombre de participants à l'audience publique. Que ce soit en terme de conflits d'usagers (vélos, patins, piétons), de sécurité des lieux, de contrôle des clientèles et de sécurité des aménagements, l'aspect sécurité semble un des éléments essentiels à la fonctionnalité et à l'accessibilité de cette infrastructure linéaire.

Tout en discutant de sécurité et d'intégration urbaine, un certain nombre de personnes ont soulevé l'importance de créer des liens avec les quartiers environnants, d'assurer une animation des lieux et de s'assurer que les impacts du projet s'alignent sur les efforts actuels du secteur récréotouristique.

Certains intervenants ont aussi soulevé des options différentes du concept retenu par le MTQ. Ils ont suggéré de créer des pistes au cœur des quartiers plutôt qu'en dehors des quartiers le long de la rue Notre-Dame. Par exemple, une piste aménagée sur la rue Sainte-Catherine permettrait d'éviter de créer « une autoroute à vélos » et de permettre aux usagers de prendre directement contact avec les quartiers de Montréal.

En bref, l'infrastructure que constitue la piste multifonctionnelle est souhaitée mais de nombreux éléments de détails font l'objet de questionnements. L'implication d'organismes spécialisés, comme Vélo-Québec, et des populations locales pourrait, selon nous, être bénéfique pour la définition des aménagements prévus.

Parmi les principes qui ont guidé l'élaboration du projet modifié MTQ-Ville de Montréal, notons celui visant à *assurer la sécurité des piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite aux intersections*.

Dans la documentation présentant le projet modifié MTQ-Ville de Montréal, le MTQ indique que la piste cyclable existante serait réaménagée et bonifiée afin de la rendre conforme aux normes actuelles et d'en faire une piste multifonctionnelle. Elle serait également intégrée au réseau de la Route verte.

Intégrée au corridor vert prévu en bordure de la rue Notre-Dame, la piste multifonctionnelle conservera un tracé similaire à celui suivi actuellement. Des réaménagements géométriques permettront de corriger certaines lacunes et d'élargir la surface à 4 m. L'aspect sécuritaire devrait en être amélioré, tout comme l'éclairage.

Des traverses sécuritaires sont prévues aux intersections avec les rues transversales. La piste cyclable est généralement située au nord des voies réservées au transport en commun, sauf pour la section longeant le parc Bellerive. Dans ce cas particulier, elle traverse la rue Notre-Dame, sur la dalle-parc, afin d'éviter 6 intersections avec des rues locales. Cette configuration faciliterait également son raccord avec la piste cyclable actuelle sur le boulevard René-Lévesque. Le projet prévoit également le raccordement de la piste aux pistes existantes, tant à l'est qu'à l'ouest. Les modalités de ces raccordements ne sont toutefois pas précisées.

Afin de poursuivre sur les raccordements, le MTQ indique que la Ville de Montréal analyse la possibilité de la raccorder également à la piste cyclable du Vieux-Port. C'est aussi la Ville de Montréal qui devrait revoir le raccordement à l'est de Dickson. Cette portion serait de juridiction municipale et ne serait pas intégrée au projet. Dans le secteur Souigny, la piste rejoindrait le tronçon existant jusqu'à la rue Haig et une entente avec la Ville de Montréal devrait permettre le prolongement vers l'est et la création d'un lien vers la promenade Bellerive.

Ce tronçon pourrait ajouter une liaison récréotouristique vers le marché Maisonneuve, le parc Maisonneuve et le pôle olympique.

Par les liens avec les parcs prévus, avec les éléments patrimoniaux à mettre en valeur ainsi qu'avec les points de vues, le MTQ entend faire de cette piste un équipement récréotouristique qui permette de participer à la requalification du secteur.

Compte tenu de la présence d'une piste cyclable en mauvaise condition et des possibilités de raccordement au réseau existant, l'équipe d'analyse est d'avis que les aménagements proposés par le MTQ sont adéquats et acceptables.

Concernant la piste multifonctionnelle, l'équipe d'analyse recommande que :

Le MTQ devrait réaliser, en collaboration avec la Ville de Montréal, le raccordement de la piste multifonctionnelle de la rue Notre-Dame à la piste du boulevard René-Lévesque.

Dans l'axe de la rue Souigny, le MTQ devrait procéder à l'acquisition de la voie ferrée du Canadien National afin de permettre le raccordement de la piste multifonctionnelle au marché Maisonneuve.

Dans l'axe de la rue Souigny, le MTQ devrait réaliser, à partir de la rue Haig, une piste multifonctionnelle permettant de traverser l'autoroute 25.

Le MTQ devrait réaliser une étude de suivi sur l'utilisation et la fonctionnalité de la piste multifonctionnelle. Cette étude pourrait permettre de modifier certains éléments de l'aménagement après une période minimale d'utilisation de trois ans par la population.

La population des quartiers traversés par la piste devrait être consultée afin de valider le concept et l'aménagement final de la piste multifonctionnelle.

De plus, il y aurait lieu de prévoir un audit « vélo » auprès de Vélo-Québec afin de valider le concept et l'aménagement final de la piste multifonctionnelle.

3.5.4 L'accès public au fleuve

Les impacts du projet de modernisation de la rue Notre-Dame sur l'accès au fleuve sont de trois ordres. Premièrement, l'impact sur l'accès visuel. Deuxièmement, l'impact sur les potentiels d'accès physique au fleuve. Enfin, dans une perspective urbaine, l'impact sur la préservation des potentiels d'intégration de l'accès au fleuve à des interventions de redéveloppement et de requalification urbaines.

Plusieurs citoyens ont souligné le fait que la ville et ses quartiers habités font dos au fleuve dans cette partie de l'est de l'Île de Montréal. Caractéristique territoriale fortement valorisée tant en territoire rural qu'urbain, un plan d'eau de cette envergure fait habituellement l'objet d'une attention particulière. La Ville de Montréal, le Cadre d'aménagement de la région métropolitaine, le comité ZIP Jacques-Cartier et la Corporation de promotion et de

développement du Croissant de l'Est, entre autres, font de l'accès public au fleuve une de leurs priorités. L'accès au fleuve est une priorité locale et régionale d'importance.

D'une façon générale, les citoyens des quartiers limitrophes désirent plus de contacts avec le fleuve et plusieurs s'interrogent, malgré les indications contraires des autorités portuaires, sur la présence à long terme du Port de Montréal dans la zone du projet. Au sujet du projet discuté en audience, l'analyse des citoyens mettait en lumière que la tranchée confirme et accentue l'effet barrière et qu'il faut absolument éviter de tourner

le dos au fleuve dans tout projet en rive. Les efforts, quant aux accès visuels à favoriser, ont été soulignés et plusieurs ont soutenu l'importance de préserver les potentiels futurs d'accès physique au fleuve. Les nuisances visuelles créées par certaines installations portuaires (hangars) ont aussi été relevées.

Dans cette perspective, plusieurs intervenants ont souligné la nécessité de penser et de revoir le partage de l'espace urbain en bordure du fleuve. La succession des fonctions urbaines et la planification à long terme devraient permettre au fleuve de devenir un élément participant et valorisant le redéveloppement et la requalification. Ces préoccupations ont trouvé écho dans les intentions de la Ville de Montréal d'assurer des liens vers le fleuve et de redévelopper les abords d'un boulevard urbain.

Au niveau du paysage, des préoccupations ont été exprimées quant à la mise en valeur des panoramas. Le projet devrait participer à créer des ouvertures récréo-touristiques sur le fleuve. À ce chapitre, le rôle du fleuve comme élément patrimonial et historique à préserver et à mettre en valeur a été souligné. En ce qui concerne l'accès physique au fleuve, certains intervenants ont souligné l'importance de ne pas se limiter à l'offre actuelle. Le projet, par le parc linéaire et la piste multifonctionnelle, permet de rejoindre des accès hors sites (Vieux-Port et promenade Bellerive) qui sont éloignés des quartiers touchés par le projet. Au niveau du détail, la création de pentes et d'aménagements nord-sud pour faciliter l'accès visuel au fleuve a été proposée. Enfin, certains des exemples utilisés par les intervenants proposaient des concepts de boulevards urbains en front de plan d'eau.

Dans l'établissement de la problématique de départ, le MTQ reconnaît la difficulté d'accès visuel au fleuve et l'absence d'accès physique au fleuve dans le long de la rue Notre-Dame. L'étude

**Référence au passé et vision de l'avenir :
l'enjeu de l'accès public au fleuve en milieu urbain**

L'enjeu de l'accès au fleuve a émergé suite à l'expression des préoccupations du public en audience. Cet enjeu est indéniablement lié aux questions d'accessibilité, de fonctionnalité et de qualité des espaces publics puisque les accès visuels privilégiés se feraient au niveau des parcs (Bellerive, Champêtre). Il peut aussi être relié à la mise en valeur du paysage. Donc, par ses interactions avec d'autres enjeux, l'accès au fleuve peut être considéré comme un enjeu de qualité de vie et d'aménagement urbain.

Le fleuve est au cœur de la problématique de l'effet de coupure urbaine. Élément d'attraction, point de repère, paysage valorisé, le fleuve fait l'objet d'un désir d'une intégration plus poussée dans le cadre urbain environnant. Le fleuve est valorisé et ce, pour différents types de fonctions (récréatives, résidentielles, industrielles, portuaires).

d'impact souligne que « le développement de la rue Notre-Dame a isolé certains bâtiments et espaces (peu accessibles, peu fréquentés, c'est le cas des parcs Champêtre et Bellerive, ce qui explique pourquoi ils sont peu fréquentés par les populations résidentes). Cet isolement limite les possibilités de développement et de mise en valeur du quartier, et prive la population d'un accès au port et au fleuve, qui par ailleurs, sont à l'origine du développement du secteur¹ ».

Entre les rues Amherst et Dickson, le fleuve est visible de façon discontinue en un certain nombre de points le long de la rue Notre-Dame. Parmi les éléments rendant les vues difficiles, notons la topographie, les installations portuaires et les infrastructures ferroviaires. De façon parallèle au corridor routier de la rue Notre-Dame, le corridor du port empêche l'accès physique au fleuve. D'une façon générale, le milieu est caractérisé par une coupure urbaine relativement marquée qui empêche tout accès physique au fleuve, qui permet certains accès visuels et qui limite les possibilités de redéveloppement ou de requalification.

Le projet modifié MTQ–Ville de Montréal a été développé à partir des principes, entre autres, de l'aménagement d'au moins deux dalles-parcs en direction du fleuve ainsi que de la préservation des activités du port. Ainsi, par différents aménagements paysagers connexes qui sont conservés par rapport au projet présenté en audience, le MTQ indique que le projet modifié s'intègre adéquatement au secteur et qu'il permet une mise en valeur des installations portuaires et des panoramas sur le fleuve.

De façon plus précise, au niveau de l'accès au fleuve, le projet modifié prévoit l'aménagement d'un belvédère au parc Champêtre afin d'ouvrir et de protéger des vues vers le fleuve. L'aménagement des dalles-parcs Bellerive et Champêtre devrait aussi permettre des vues sur le fleuve. Notons que le projet présenté en audience publique prévoyait un réaménagement du parc Dézéry et la construction d'un belvédère. Compte tenu des changements dans la configuration du projet, il semble que ces deux éléments ne fassent plus partie du projet.

Dans la documentation concernant le projet modifié, le MTQ souligne que l'accès aux parcs Bellerive et Champêtre devrait être facilité. Des mesures particulières pour les piétons aux intersections à niveau et aux intersections étagées devraient permettre davantage de liens piétons en direction du côté sud de la rue Notre-Dame. Le corridor vert prévu en rive nord du projet devrait participer à l'accessibilité visuelle et physique au fleuve selon le MTQ.

En terme de potentiels de redéveloppement et de requalification reliés à l'accès au fleuve, le projet modifié ne propose rien de significativement différent du projet présenté en audience publique. Notons qu'un des principes directeurs du projet modifié est de préserver les installations actuelles du port.

Le projet permet aussi la préservation de certains potentiels d'accès physiques à long terme, et ce, comparativement à la variante conceptuelle en tranchée présentée en audience publique. Par sa nature et son ampleur, le projet modifié permet de préserver certaines possibilités pour des

¹ Ministère des transports du Québec. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, chapitre 1 : mise en contexte*, août 2001, p. 5.

accès physiques futurs. De plus, par les aménagements et les bonifications qui pourraient suivre, l'amélioration de l'accès au fleuve pourrait s'accélérer dans le futur.

Nous croyons essentiel de revenir brièvement sur l'effet de coupure urbaine qui se fait tout de même sentir au niveau des portions en dépression et des secteurs d'activités portuaires et ferroviaires intenses. Cet impression de coupure urbaine a pour effet de limiter et de contraindre, de façon physique, visuelle et psychologique l'accessibilité au fleuve.

Actuellement, le Port de Montréal est bien actif et, bien qu'aucune information officielle ne laisse présager l'abandon de certains espaces, plusieurs intervenants ont émis des doutes et des réserves à ce sujet. Ils interpellent les autorités pour que ces dernières adoptent une vision à long terme des abords du fleuve face aux quartiers Sainte-Marie, Hochelaga-Maisonneuve et Mercier. À titre d'exemple, certains ont fait remarquer qu'au début des discussions entourant le réaménagement du Vieux-Port de Montréal, le port et plusieurs intervenants économiques disaient que l'abandon et l'aménagement du secteur étaient impossibles. Avec le temps et les efforts consentis, le résultat est aujourd'hui fort probant. Il est donc important que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame puisse s'insérer dans une planification à long terme du secteur de façon à identifier et à préserver les potentiels des points d'accès visuels et physiques au fleuve. De façon complémentaire, le projet autorisé devrait minimiser l'effet de coupure urbaine et jeter les bases de liens à créer entre les quartiers limitrophes, la piste multifonctionnelle, la rue Notre-Dame réaménagée et les terrains en rive du fleuve.

Compte tenu de l'importance portée à l'accès au fleuve aux niveaux local et régional, l'équipe d'analyse considère que le projet tient compte de la présence et de l'accès au fleuve dans la mesure où cela est possible dans les conditions actuelles. Bien que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame ne soit pas de façon prioritaire un projet d'accès au fleuve, il semble que les efforts consentis puissent permettre de préserver les potentiels d'amélioration des accès physiques au fleuve tout en permettant une amélioration de l'accès visuel à court terme. Notons toutefois que dans l'éventualité où des espaces devaient se libérer en bordure du fleuve, le projet modifié présente une certaine coupure urbaine qui devra être traitée à ce moment afin de maximiser l'accès public au fleuve en milieu urbain.

L'aménagement des espaces verts (Bellerive et Champêtre) devraient rappeler la présence du fleuve par l'utilisation d'aménagements thématiques relatifs au fleuve lui-même ainsi qu'aux activités portuaires.

3.5.5 Les composantes patrimoniales, historiques et archéologiques

Les impacts sur les composantes patrimoniales, historiques et archéologiques peuvent être de deux ordres. Premièrement, et de façon globale, le projet peut participer à la préservation et à la mise en valeur de l'image patrimoniale du secteur et affecter son intégration au milieu urbain. Deuxièmement, le projet peut avoir des impacts précis et ponctuels sur des sites ou des bâtiments à caractère patrimonial, historique ou archéologique.

Comme le Centre de soins prolongés Grace Dart se trouve dans une situation particulière, ce cas est traité à la section 3.5.6 du présent rapport.

Le milieu est marqué par le caractère industriel et portuaire des activités qui s'y sont déroulées. Notons qu'une partie du patrimoine bâti résidentiel est en partie disparue avec les démolitions survenues lors de l'expropriation de l'emprise dans les années 1970. La présence du fleuve et le « chemin du Roy » sont aussi des éléments qui caractérisent le patrimoine et l'histoire du secteur.

Les composantes patrimoniales, historiques et archéologiques : un enjeu de respect du milieu urbain

L'enjeu des composantes patrimoniales est connexe à la réalisation du projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Il est relatif à la façon dont sera implantée et intégrée l'infrastructure routière dans un milieu qui a fait l'objet de diverses occupations à travers le temps. Il s'agit d'un enjeu de respect du milieu urbain puisque le projet peut être évalué au regard de l'intégration, de la préservation et de la mise en valeur de composantes historiques, patrimoniales et archéologiques.

L'analyse des composantes historiques et patrimoniales par le MTQ révèle la présence de certains bâtiments ou ensemble de bâtiments ayant un intérêt patrimonial. Ainsi, la zone d'étude contient¹ :

- une vingtaine de bâtiments, ensembles de bâtiments ou structure (pont) ayant une valeur patrimoniale certaine ;
- deux immeubles ayant un statut patrimonial provincial (prison du Pied-du-Courant) et le 511-513, rue Montcalm ou Îlot des Voltigeurs ;
- sept immeubles ayant un statut patrimonial municipal et quatre immeubles à valeur patrimoniale exceptionnelle et intéressante selon la Ville de Montréal et la CUM, qui doivent éventuellement faire l'objet d'une reconnaissance de la part de la Ville de Montréal.

Selon l'évaluation du MTQ, les bâtiments ayant un statut patrimonial provincial et les bâtiments répertoriés par la Ville ont une forte valeur, alors que les autres bâtiments ont une valeur de moyenne à faible selon leur état et leurs caractéristiques.

Dans le projet modifié, l'engagement du MTQ relativement à la préservation et à la mise en valeur d'éléments patrimoniaux est maintenu. De façon plus spécifique, le MTQ a confirmé son engagement relativement à la station de pompage Craig, au premier poste de péage, à la Tonnellerie et au portail de la Vickers. Il est aussi mentionné que plusieurs vues sur le fleuve seront mises en valeur.

Les interventions prévues par le MTQ sont :

- la protection du potentiel de mise en valeur (accessibilité routière et piétonnière), notamment de la station de pompage Craig, de la caserne Letourneux et du Centre de soins prolongés ;

¹ Chapitre 2, section 2.6 de l'étude d'impact

- la sauvegarde et la mise en valeur d'une portion significative de la Tonnellerie de la St. Lawrence Sugar ;
- la mise en valeur du portique de l'édifice administratif de la compagnie Vickers (sauvegardé lors de la démolition de l'édifice) ;
- le rappel du « chemin du Roy » dans l'axe et le traitement de la Route verte (piste cyclable) ;
- l'évocation de diverses composantes historiques et patrimoniales conformément aux recommandations contenues dans une étude commandée par le ministère des Transports (aires d'information ou d'interprétation, ou signalisation particulière de localisation ou d'information dans le cadre de l'aménagement de la Route verte)¹.

Au point de vue archéologique, le MTQ propose que le projet intègre des vestiges historiques et archéologiques si des découvertes significatives ont lieu lors des fouilles prévues préalablement aux travaux de construction.

D'une façon générale, les intervenants en audience ont souligné les efforts faits par le MTQ pour intégrer les préoccupations patrimoniales, historiques et archéologiques au projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Cependant, plusieurs ont souligné qu'il est important de faire plus que de beaux parcs, espaces publics et bâtiments. Il faut contribuer à soutenir l'identité du secteur en intégrant une perspective culturelle et patrimoniale à ces éléments. Certains intervenants économiques et en revitalisation urbaine ont souligné l'appui indirect du projet à des initiatives locales déjà engagées dans les domaines récréotouristique et culturel.

Bien que cet élément du développement du quartier soit important, des citoyens ont aussi plaidé que les lieux publics et patrimoniaux devaient soutenir et mettre en valeur l'identité des quartiers en étant sensible à l'accessibilité et l'appropriation par les populations locales. Enfin, dans une perspective patrimoniale plus large, plusieurs intervenants ont souligné la grande importance du fleuve comme élément patrimonial et historique. Cela s'est traduit par un nombre important de préoccupations concernant l'accessibilité au fleuve. Cet enjeu particulier est présenté à la section 4.5.7 du rapport d'analyse environnementale.

La station de pompage Craig

De façon plus particulière, l'intégrité et la mise en valeur de la station de pompage Craig a été un des éléments les plus discutés en audience avec le site de la Tonnellerie. La préservation et la mise en valeur de la station de pompage sur son site actuel a fait l'objet de multiples représentations. De plus, certains intervenants ont insisté sur son intégration dans un projet de pôle urbain et patrimonial qui aurait pour cœur la prison du Pied-du-Courant. L'accessibilité à la station de pompage a aussi fait l'objet d'une attention particulière et certains ont suggéré l'agrandissement de la dalle entourant ce site.

¹ Noppen, Luc. *Le couloir de la rue Notre-Dame Est de Montréal – Morphogénèse du paysage, potentiel historique*, Le Groupe Cardinal Hardy, juillet 1999, 165 pages.

La Tonnellerie

Un certain nombre d'organismes, dont Héritage Montréal, ont souligné la menace à laquelle est soumise l'ancienne Tonnellerie de la St. Lawrence Sugar. Bon nombre d'intervenants intéressés au patrimoine, industriel en particulier, ont souligné la nécessité de faire les efforts nécessaires pour conserver et mettre en valeur cet édifice. D'une façon générale, les intervenants souhaitent que l'ancienne tonnellerie soit conservée dans son intégrité, mise en valeur et dotée d'une vocation publique ou patrimoniale.

La caserne Letourneux

La caserne Letourneux est une propriété municipale qui serait vouée à une reconversion à des fins culturelles et récréatives. Selon les groupes et citoyens ayant intervenu en audience, son intégrité patrimoniale serait mise en cause par le projet. Cette préoccupation a été prise en compte dans le projet modifié MTQ–Ville de Montréal puisque la dalle-parc a été allongée vers l'ouest afin de mieux mettre en valeur la caserne.

L'Esplanade des Patriotes : le secteur de la prison du Pied-du-Courant

Classée monument historique par le gouvernement du Québec en 1978, l'ancienne prison du Pied-du-Courant, mieux connue sous le nom de « prison des Patriotes » fait l'objet de préoccupations de la part de plusieurs intervenants intéressés à l'histoire et au développement du quartier Centre-Sud. Notons que la Société des alcools du Québec y a établi son siège social. Dans ce contexte, la nécessité de créer un pôle urbain patrimonial à partir de ce site a été soulevée. Des interventions visant l'animation et des activités d'interprétation sont souhaitées. Cependant, l'accessibilité piétonnière et cyclable déficiente ainsi que les nuisances (bruit, poussières) nécessiteraient que des aménagements paysagers et géométriques viennent corriger ces problématiques.

L'équipe d'analyse note que le MTQ a effectué un travail important au niveau du patrimoine bâti. Cependant, les groupes et citoyens qui ont intervenu en audience ont proposé, plus ou moins explicitement, une vision du patrimoine qui dépasse le cadre bâti pour intégrer le patrimoine naturel, le patrimoine culturel et l'identité des quartiers. Cette vision plus large du patrimoine démontre bien que l'intégration d'une infrastructure lourde comme celle qui est prévue dans ce projet se fait dans un milieu complexe aux dynamiques nombreuses, une complexité et des dynamiques qui sont le propre d'un milieu urbain.

La mise en valeur des bâtiments et sites proposée constitue un élément de bonification du projet. Des précisions à venir au niveau des plans et devis devraient préciser les impacts négatifs ponctuels que pourraient subir certains bâtiments ou sites comme le Centre de soins prolongés Grace Dart ou la Tonnellerie.

Au niveau archéologique, la description du milieu fournie dans l'étude d'impact ainsi que le programme de surveillance archéologique prévu devraient permettre de traiter adéquatement toute découverte archéologique.

L'équipe d'analyse désire souligner les efforts consentis par le ministère des Transports afin d'intégrer au projet des éléments relatifs aux composantes patrimoniales, historiques et archéologiques.

Nous soulignons également l'importance de l'idée de corridor patrimonial relié à la piste multifonctionnelle et aux quartiers limitrophes. Dans la suite de l'élaboration du projet, une attention toute particulière devrait être portée sur la mise en valeur et la continuité des liens entre les éléments patrimoniaux le long de la rue Notre-Dame ainsi que sur la création de liens patrimoniaux, historiques et touristiques entre ces éléments et les quartiers limitrophes.

Après analyse, nous sommes d'avis que les conditions suivantes devraient permettre l'atteinte des objectifs du projet :

Que la station de pompage Craig et ses équipements soient conservés et mis en valeur à leur emplacement actuel. L'accessibilité piétonnière à ce site patrimonial devra faire l'objet de mesures particulières.

Que le concept de l'Esplanade des Patriotes soit élaboré de façon à créer un pôle urbain et patrimonial avec des liens physiques, visuels et accessibles aux piétons et cyclistes vers le parc Bellerive et la station de pompage Craig.

Que la dalle-parc soit élargie à la hauteur de la station de pompage Craig afin de permettre une meilleure accessibilité et une meilleure intégration au secteur.

Que le caractère patrimonial de la Tonnellerie soit conservé et mis en valeur.

3.5.6 Le Centre de soins prolongés Grace Dart

Le Centre de soins prolongés Grace Dart se retrouve dans une situation particulière dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Pensé à ses origines avec des objectifs « hygiénistes », ce centre se retrouve aujourd'hui à proximité de zones industrielles et portuaires importantes ainsi que d'une voie routière achalandée. La situation du Centre relève d'un enjeu de qualité de vie en milieu urbain, notamment en ce qui concerne la santé des populations vulnérables qu'il dessert. Il s'agit d'un enjeu concernant une institution publique. Enfin, l'enjeu comporte aussi une composante patrimoniale. N'ayant pas été traité dans la sous-section discutant des composantes patrimoniales, ce volet sera traité dans la présente section.

La construction du Centre de soins prolongés a débuté en 1880. Des sections plus récentes ont été construites dans les années 1950. Les additions et les rénovations auraient fait perdre à l'édifice son cachet d'origine. Toutefois, cet édifice est reconnu par la Ville de Montréal comme possédant une valeur patrimoniale intéressante. Le bâtiment se situe à environ 100 m de la rue Notre-Dame actuelle et ses abords sont aménagés en un jardin qui témoigne de l'esprit hygiéniste qui a guidé les premiers concepteurs du site.

Le Centre est un établissement public de soins de longue durée, fait partie du réseau de la santé et des services sociaux et a une capacité de 381 lits. L'accès s'effectue à partir d'une entrée au carrefour des rues Vimont et Sainte-Catherine.

Les préoccupations générales du Centre face aux impacts du projet concernent la qualité de l'air, la sécurité environnementale, le climat sonore, la circulation et l'accessibilité à celui-ci. Les représentants ont aussi remis en question l'efficacité des mesures d'atténuation prévues durant les travaux et celles concernant les aménagements définitifs. En conséquence, ils ont évalué que les investissements requis justifient que soient évaluées sérieusement la relocalisation des bénéficiaires pendant les travaux et même la relocalisation permanente du Centre.

La réflexion des représentants du Centre les amène à demander l'expropriation du Centre dans le cas où la variante CN serait retenue :

« Dans le cas où la variante CN du tracé du projet de modernisation est retenue, nous considérons que le MTQ doit défrayer la totalité des coûts de relocalisation dans le cadre de l'expropriation. Si la variante porte Viau (CSF) est retenue, nous sommes d'avis qu'une relocalisation est aussi nécessaire, quoiqu'elle ne soit pas prévue dans le cadre du projet présenté par le MTQ¹ ».

Donc, quelle que soit la variante choisie, le Centre de soins prolongés devrait faire l'objet de mesures d'atténuation et de suivi particulières ou être relocalisé.

Si le MTQ adopte la variante CN, cela amène l'enlèvement de voies ferrées pour faire place (d'ouest en est) à une butte anti-bruit, à deux voies de transport en commun en surface, à deux voies routières en surface (direction sud) et à deux voies routières successivement en tunnel, en dépression et en surface (direction nord).

Au cours de l'audience publique, le MTQ a précisé que la variante CN n'avait pas été retenue puisqu'elle entraînait la démolition d'une partie du Centre. Toujours lors de l'audience publique, le MTQ s'est montré ouvert à la réalisation de cette variante. Le projet modifié MTQ-Ville de Montréal semble proposer une variante CN qui permette de dégager les abords du Centre de soins prolongés pour créer un espace vert et de préserver les bâtiments.

Les impacts appréhendés pendant les travaux concernent principalement le bruit et la qualité de l'air. Le MTQ prévoit tenir compte de la population particulière que le Centre accueille et propose de procéder au suivi de la population jugée particulièrement vulnérable pendant les travaux. Le MTQ désire mettre l'emphasis sur des échanges d'information afin de sensibiliser l'équipe du projet à la spécificité de cette population et de tenir informé le Centre d'accueil des travaux prévus afin d'effectuer les ajustements et les correctifs nécessaires.

Quant aux impact des aménagements définitifs sur le Centre de soins prolongés, le MTQ évalue que le projet n'aura pas d'impact significatif sur cette institution du réseau de la santé et des

¹ Centre de soins prolongés Grace Dart. *Projet de modernisation de la rue Notre-Dame – Mémoire présenté au BAPE*, 11 pages et annexes.

services sociaux. En effet, la nature et la forme des aménagements proposés et la présence d'une servitude souterraine dans la marge de recul avant de l'immeuble n'affecteraient pas les modalités d'exploitation de l'institution.

Notons tout de même que le Centre devrait être affecté négativement par les niveaux sonores, la qualité de l'air et l'accessibilité au site. La mise en valeur de l'espace vert avant représenterait cependant un impact positif.

Sauf en ce qui a trait à la communication relative aux travaux prévue avec l'administration du Centre, les mesures d'atténuation, de compensation, de surveillance et de suivi sont celles qui sont prévues pour l'ensemble du projet. De façon plus précise mentionnons que l'aménagement d'une butte anti-bruit à l'est du Centre ainsi que le réaménagement du parc en façade pourraient être considérés comme des mesures d'atténuation et de compensation.

Compte tenu de la nature et de la mission de l'institution publique que représente le Centre de soins prolongés Grace Dart, l'équipe d'analyse est d'avis que des mesures de suivis et d'atténuations particulières doivent être prises afin de minimiser les impacts sur cet établissement. Dans une perspective urbaine de mixité des fonctions et de développement durable, nous croyons que toutes les mesures nécessaires doivent être prises afin de sauvegarder cet établissement et favoriser son intégration aux abords du projet et au quartier. Ainsi, une attention toute particulière devrait être portée à la surveillance, au suivi et à l'atténuation des niveaux sonore et de la qualité de l'air.

Si des démolitions devaient être prévues, que les parties possédant une certaine valeur patrimoniale et qui datent du XIX^e siècle soient conservées.

Les terrains du Centre et leurs abords devraient être aménagés et végétalisés de façon à préserver l'esprit « hygiéniste » qui a mené à la fondation de ce centre. Ces aménagements devraient aussi être conçus de façon à participer à l'atténuation des impacts sonores et visuels.

Finalement, des mesures particulières de surveillance pendant les travaux doivent être prises afin d'assurer un niveau sonore et une qualité de l'air adéquate à la population du Centre.

3.6 Impacts sur l'environnement

3.6.1 Qualité de l'air

Dans l'étude d'impact sur le projet initial de voies express en tranchée, le MTQ fait la prémisse que l'augmentation de la circulation routière dans l'axe de la rue Notre-Dame sera compensée par une diminution de la circulation routière dans les quartiers limitrophes de la rue Notre-Dame. Suivant cette hypothèse, SNC-Lavalin, dans le document sur la qualité de l'air ambiant préparé en août 2001, indique que le projet n'a aucun effet dans un horizon de dix ans sur le nombre de

véhicules-kilomètre et sur le nombre de véhicules-heure par rapport à la situation sans projet. Par conséquent, le projet n'a aucun effet, pour le même horizon temporel, sur l'émission des gaz à effet de serre. Par extension, il en irait de même pour l'émission des autres polluants atmosphériques, au niveau régional. L'étude s'attarde, par la suite, à estimer l'augmentation locale de pollution atmosphérique le long de la rue Notre-Dame, où il y aura plus d'automobiles, de même que la réduction de la pollution automobile dans les quartiers, où il y aurait moins d'automobiles, ces dernières se retrouvant sur la rue Notre-Dame.

Cette hypothèse du déplacement des automobiles provenant des quartiers vers la rue Notre-Dame est remise en question par la Direction de la santé publique de Montréal. La commission du BAPE reprend à son compte cette remise en question. L'équipe d'analyse considère elle aussi que cette hypothèse est incertaine. En effet, si l'augmentation de l'offre routière sur la rue Notre-Dame entraînait, lors de la mise en service de la rue modernisée, une diminution de l'utilisation routière dans les quartiers limitrophes, il est probable que ce vide serait rapidement comblé par des automobilistes à la recherche de parcours efficaces et rapides. Le MTQ prévoit que le niveau actuel d'encombrement routier sur la

rue Notre-Dame serait atteint rapidement, en quelques années. Il y a donc un risque certain qu'une augmentation de l'offre routière sur la rue Notre-Dame (une augmentation de la surface de voie asphaltée) se traduise par une augmentation de la pollution de l'air, de façon générale. De plus, une certaine réduction de la circulation dans les quartiers, dont l'ampleur reste à être évaluée, pourrait être atteinte par des mesures d'apaisement de la circulation (stationnement permis dans les rues, sens uniques, autres...) pouvant être prises indépendamment de la réalisation du projet ou de l'une ou l'autre des options de rechange au projet. L'équipe d'analyse considère donc qu'une augmentation de la capacité routière de la rue Notre-Dame constitue une incitation à une circulation automobile accrue sur la rue Notre-Dame et, par extension, sur le territoire couvert par les usagers actuels ou futurs de la rue Notre-Dame. Cette incitation demeure au moins jusqu'au retour à la congestion routière, prévue à court terme, par le MTQ dans le cas de la rue Notre-Dame modernisée. Cette augmentation de circulation est accompagnée par une augmentation de la pollution atmosphérique, dont les gaz à effet de serre, par rapport à la situation qui aurait prévalu sans augmentation de la capacité routière.

Le projet modifié augmente lui aussi l'offre routière, mais dans un degré moindre que le projet présenté en audience publique. La différence de concentration de polluants devrait être faible,

Le Québec et les gaz à effet de serre

En 1990, le Canada se situait aux deuxième rang pour les émissions de gaz à effet de serre par habitant, tout près des États-Unis. La performance des québécois à ce chapitre était deux fois meilleure que celle des canadiens, mais pire que celle de la majorité des pays de la planète.

Dans le secteur des transports, la performance des québécois se rapprochait davantage de la mauvaise performance des Canadiens. Ce secteur accapare près de 40 % des émissions de GES produites par les Québécois. La tendance des dernières années est une augmentation de la production des gaz à effet de serre au Québec. L'éventuelle ratification du protocole de Kyoto par le Canada nécessiterait que le Québec contribue à une réduction des gaz à effet de serre.

mais allant tout de même dans le sens d'une augmentation des niveaux de pollution atmosphérique.

Néanmoins, on peut constater que l'augmentation potentielle de l'offre de transport en commun provenant de la mise en place de voies réservées en site propre sur plusieurs kilomètres est réelle et va dans le sens d'offrir, pour le déplacement des personnes, une solution de rechange à l'utilisation de l'automobile, beaucoup plus polluante. Par ailleurs, cette augmentation de l'offre de transport en commun est accompagnée par une augmentation de la capacité routière pour l'automobile.

L'équipe d'analyse considère qu'en raison de l'augmentation de la capacité routière sur la rue Notre-Dame et du retour prévu de la congestion routière, le projet aura pour effet d'augmenter la pollution de l'air.

Par ailleurs, les mesures d'apaisement que la Ville de Montréal pourrait mettre en place dans les quartiers limitrophes à la rue Notre-Dame, à l'instar de celles mises en place dans d'autres arrondissements de la Ville, sont importantes pour y améliorer la situation locale quant à la qualité de l'air.

Tel que le reconnaît le MTQ, les concentrations de benzène et de particules en suspension sur la rue Notre-Dame demeureront préoccupantes. Concernant les particules en suspension (PM_{2,5}), un poste de mesure a été ajouté en 2001 sur la caserne de pompier située à proximité du parc Dézéry. Cette station est bien située et permet de suivre les concentrations de particules en suspension dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve, en bordure de la rue Notre-Dame. Les sources pouvant influencer ce poste sont multiples : citons, entre autres, les émissions industrielles et l'ensemble du trafic automobile en amont du poste de mesure par rapport aux vents dominants, le port de Montréal (camionnage, navires, manutentions, trains...), le trafic sur la rue Notre-Dame, la circulation dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve et, plus particulièrement, sur la rue Sainte-Catherine.

Les résultats de concentrations PM_{2,5} obtenus jusqu'ici au poste Hochelaga-Maisonneuve nous montrent des concentrations déjà assez élevées (tableau 1). La moyenne des concentrations est de 9,0 µg/m³ au poste Hochelaga-Maisonneuve contre 10,2 pour le poste Duncan (échangeur Décarie) et 8,1 à Sainte-Anne-de-Bellevue. En fait, les concentrations mesurées au poste Hochelaga-Maisonneuve sont déjà à la limite du critère de PM_{2,5} (standard pan-canadien). Ce dernier est de 30 µg/m³ au 98^e centile (établi à partir de 3 années de données). Jusqu'ici, au poste Hochelaga-Maisonneuve, le 98^e centile des mesures s'élève à 27,4 µg/m³ (tableau 2) ; la marge de manœuvre est donc mince et on peut se questionner sur l'impact qu'aura une augmentation du trafic sur le respect du critère pour les résidents riverains de la rue Notre-Dame et pour les utilisateurs des parcs. Rappelons que le projet actuel pourrait entraîner une augmentation de 500 à 1 000 véhicules par direction à l'heure de pointe.

Tableau 1 : Concentrations moyennes de PM_{2,5} au poste de mesure de Montréal	
Poste	Concentration moyenne (µg/m³)
Drummond	9,2
Duncan	10,2
Parc Pilon	9,7
Hochelaga-Maisonneuve	9,0
Rivière-des-Prairies	9,2
Aéroport de Montréal 1	7,9
Sainte-Anne-de-Bellevue	8,1

Tableau 2 : Poste de mesure Hochelaga-Maisonneuve (2001-2002)	
PM_{2,5}	µg/m³
Minimum	0,2
Médiane	7,7
Moyenne	9,1
75 ^e centile	11,4
98 ^e centile	27,4
99 ^e centile	31,4
Maximum	33,5

Concernant le benzène, les concentrations prévues dans le projet initial en bordure des terrains ont été estimées par modélisation. Ainsi, dans le pire des scénarios considérés pour le projet initial, la contribution de la circulation sur la rue Notre-Dame passait de 2,3 ppb à 3,3 ppb, ce qui surpasse légèrement le critère du MENV. Dans cette évaluation, l'apport en benzène de sources autres que les véhicules n'a pas été considéré. Par contre, comme le mentionne les auteurs, cette évaluation en est une de type *pire cas* et il est vraisemblable que la contribution des véhicules soit en réalité inférieure.

En fait, les deux polluants qui font l'objet de l'étude du MTQ, les PM_{2,5} et le benzène, montrent bien que la situation de la pollution atmosphérique sur le territoire de l'île de Montréal est critique, comme c'est le cas pour toutes les grandes agglomérations urbaines. De nombreuses études épidémiologiques ont mis en évidence des liens entre la santé (fréquences de symptômes

respiratoires, cardiovasculaires, crises d'asthme, cancers, etc.) et le fait de vivre plus ou moins près de voies de circulation importantes. Il faut dire aussi que le respect du critère de $PM_{2,5}$ du CCME (standard pan-canadien) n'assure pas l'absence totale d'effets ; il semble que les effets des particules puissent être observables à des niveaux inférieurs au critère. Il en va de même pour le benzène. Le niveau de risque généralement reconnu comme acceptable, un cas additionnel par million d'individus, est largement dépassé par les niveaux actuels de benzène dans les villes. Le niveau actuel de risque sur lequel est basé le critère du MENV est plutôt de l'ordre de 1 cas par 100 000 et celui-ci était encore dépassé occasionnellement aux autres postes de mesure de Montréal (tableau 3).

Tableau 3 : Concentrations de benzène dans l'air ambiant à la CMM				
Station	Moyenne annuelle ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Maximum sur 24 heures ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Nombre d'échantillon	Période
Pointe-aux-Trembles	8,73	41,62	270	1995-1999
Rue Ontario	2,58	14,82	257	1995-1999
Rue Maisonneuve	5,00	16,57	265	1995-1999
Brossard	1,12	5,17	255	1995-1999

Après analyse, l'équipe en vient aux conclusions suivantes :

Compte tenu de la situation actuelle de qualité de l'air à Montréal, et que le projet contribue à augmenter l'offre routière source de pollution atmosphérique, des actions concrètes doivent être rapidement entreprises afin de diminuer les émissions provenant des véhicules (programmes d'inspection obligatoire, anti-pollution sur les véhicules diesels, véhicules et autobus électriques ou hybrides...). De plus, des projets d'interventions en matière de déplacements des personnes favorisant le transport en commun et le transfert des déplacements par véhicules individuels vers le transport en commun ou d'autres modes de déplacement des personnes devraient être concrétisés à court terme.

Le MTQ doit fournir une étude de l'impact du projet modifié sur la qualité de l'air au plus tard trois mois suivant l'autorisation du projet. Cette étude doit inclure les résultats des mesures des particules (TSP, PM_{10} et $PM_{2,5}$) mesurées au poste Hochelaga-Maisonneuve en fonction des conditions météorologiques. L'étude devrait tenter d'identifier les principales directions de vents responsables des concentrations les plus élevées de particules dans l'air ambiant et conséquemment les sources ayant le plus d'influence sur le poste d'échantillonnage.

Le MTQ doit poursuivre les mesures d'échantillonnage au poste Hochelaga-Maisonneuve, et ce, pour une période minimale de trois ans suivant la mise en service de la route. Les mesures de suivi devront inclure la mesure des composés organiques volatils (COV) incluant le benzène. Au terme de cette période de trois ans, l'opportunité de poursuivre l'exploitation de ce poste de mesure doit être évaluée.

3.6.2 Bruit

Pour le projet modifié, les débits de circulation seront différents du projet initial. Les modélisations sonores doivent donc être reprises par le MTQ. Ces résultats ne sont pas encore disponibles. Ces résultats vont permettre de quantifier l'effet du projet sur le réseau périphérique. Par la suite, le MTQ pourra valider l'évaluation des impacts du projet sur le bruit. Ainsi, la question des niveaux sonores, à la suite de la mise en œuvre du projet, se pose de façon particulière pour les trois secteurs suivants :*

1. De la rue Alphonse-D.-Roy à l'avenue Bourbonnière : les voies rapides demeurent en surface et se rapprochent des résidences ;
2. De la rue Leclaire à la rue Ste-Catherine Est : les voies rapides demeurent en surface avec toutefois une bande verte assez large ;
3. Pour la portion des voies rapides située entre les axes Notre-Dame et Souigny : les nouvelles voies rapides seront entièrement en surface en direction de l'ouest avec une bande ou zone tampon proposée qui est assez large.

Le projet devrait apporter une amélioration au climat sonore d'une partie de la zone actuellement perturbée par le bruit de la rue Notre-Dame, en particulier aux sections des dalles du parc Bellerive et du parc Morgan-Champêtre. Toutefois, des secteurs situés à proximité des voies de desserte et des rues transversales et surtout une partie importante du secteur Hochelaga-Maisonneuve ne bénéficieront pas de cette amélioration et pourraient même subir une détérioration de leur climat sonore.

Pour régler cette question, le MTQ propose de ramener toute augmentation des niveaux de bruit sous le seuil de 65 dB. Pour ce faire, différentes mesures sont envisagées pour diminuer le bruit (empiètement au sud, bandes aménagées suffisamment larges pour y mettre en place des murets, des talus et de l'aménagement paysager).

La question des écrans, buttes ou autres moyens qui sont proposés pour réduire le niveau sonore durant l'exploitation du projet pose un problème. En effet, il importe de mentionner que les résidents ne veulent pas que « leur vue » soit coupée.

Sur une longueur approximative de neuf kilomètres, le projet se subdivise en trois secteurs :

Secteur Sainte-Marie (1,6 kilomètre)

Pour ce tronçon de route, les voies rapides n'ont pas été modifiées et sont en dépression. Puisqu'il est appréhendé une baisse de débit de circulation pour le réseau souterrain et de surface, nous anticipons que les niveaux sonores seront inférieurs par rapport au niveau actuel et au projet initial qui prévoyait le passage de 6000 véhicules à l'heure de pointe.

Secteur Hochelaga – Maisonneuve (3, 8 kilomètres)

C'est le secteur qui comprend le plus grand changement géométrique. Les voies principales sont en surface avec six feux de circulation sauf pour l'intersection avec le boulevard Pie-IX et le parc Morgan-Champêtre où les voies principales sont en dépression. De plus, des voies réservées aux autobus en site propre seront implantées au nord du boulevard.

Compte tenu qu'il y a une hausse de débit de circulation par rapport à la situation actuelle et la présence d'une voie réservée d'autobus en site propre, nous appréhendons des niveaux de bruit supérieurs aux niveaux de bruit actuels qui varient entre 60 et 65 dB (A) (L_{eq} 24 h).

Pour ce secteur, des mesures d'atténuation devront être évaluées et mises en place pour ne pas augmenter le climat sonore actuel.

Secteur Souigny (3,6 kilomètres)

Ce tronçon permet de raccorder la rue Notre-Dame à l'autoroute 25 avec deux voies par direction. Entre la rue Notre-Dame et le boulevard l'Assomption, les voies réservées aux autobus seront en site propre. Entre le boulevard l'Assomption et l'autoroute 25, le transport en commun bénéficiera d'une troisième voie de circulation dans chaque direction aménagée en rive. Le boulevard de l'Assomption sera prolongé entre les rues Hochelaga et Notre-Dame (1,1 kilomètre).

Là aussi, compte tenu qu'il y a une hausse de débit de circulation par rapport à la situation actuelle et la présence d'une voie réservée d'autobus en rive des deux côtés, nous appréhendons des niveaux de bruit supérieurs aux niveaux de bruit actuels qui se situent près du 55 dB (A) (L_{eq} 24 h).

Des mesures d'atténuation devront être évaluées et mises en place pour ne pas augmenter le climat sonore actuel particulièrement du côté nord de l'avenue Souigny entre la rue Dickson et le boulevard de l'Assomption afin de protéger l'ensemble du quartier limitrophe.

Compte tenu des modifications apportées au projet, le MTQ devra réaliser des simulations (modélisation et cartographie isophonique) du climat sonore obtenu par la mise en place des mesures d'atténuation le long du tracé.

Nous recommandons d'inscrire les conditions suivantes à l'autorisation gouvernementale :

Le MTQ devra élaborer des mesures d'atténuation permettant de réduire le niveau de bruit à 55 dB (A) L_{eq} (24 h) ou au niveau du bruit ambiant actuel si celui-ci dépasse 55 dB (A), auquel cas il devient le seuil maximum à respecter dans les secteurs résidentiels, institutionnels et récréatifs. Pour ce faire, le MTQ devra fournir au ministre de l'environnement une évaluation sonore des niveaux de bruit (modélisation et cartographie isophonique) perçus aux zones sensibles au bruit en tenant compte des différentes mesures d'atténuation proposées. Les détails relatifs à l'aménagement et à la conception des écrans acoustiques ou autres mesures d'atténuation (murs, matériaux, buttes, aménagements paysagers, insonorisation des bâtiments) devront être identifiés et montrés en plan. Cependant, conformément à la volonté exprimée par la population, le MTQ ne pourra implanter de murs limitant la portée du champs visuel le long de la rue Notre-Dame.

Le MTQ devra élaborer et réaliser un programme de suivi sur une période de 10 ans suivant l'ouverture de la route pour s'assurer de la nécessité et de l'efficacité des mesures d'atténuation appropriées et prendre toutes les mesures nécessaires pour respecter les seuils de 55 dB (A) L_{eq} (24 h) ou au niveau du bruit ambiant actuel si celui-ci dépasse 55 dB (A).

Lors de la phase construction, compte tenu que les travaux se feront à proximité des secteurs résidentiels, le MTQ devra mettre en place des mesures d'atténuation (écrans acoustiques temporaires ou mobiles, équipements de construction générant un bruit réduit, silencieux) pour limiter les impacts sonores du chantier. Ainsi :

Le MTQ doit élaborer un programme de gestion établissant les mesures d'atténuation à mettre en place pendant les travaux de construction dans les secteurs résidentiels, institutionnels et récréatifs. Ce programme doit inclure les niveaux de bruit à respecter.

3.6.3 Sols contaminés

Les mesures d'atténuation de l'impact des travaux de construction sur les sols, telles que présentées dans la dernière version de l'étude d'impact, rencontrent les exigences du MENV. Toutefois, le MTQ se limite à énoncer les lois, règlements, politiques, guides, etc. qu'il entend respecter. Il n'y a pas eu de caractérisation des zones où sont prévus les travaux, les volumes de sols contaminés n'ont pas été évalués et le MTQ n'indique pas quelles seront les modalités de gestion des sols contaminés qu'il entend mettre en œuvre.

Nous comprenons que le MTQ ne veuille pas engager des dépenses pour des travaux de caractérisation des sols à cette étape du projet. Toutefois, le manque d'information sur la situation existante et le report de toutes les démarches relatives à la gestion des sols contaminés ne permettent pas une évaluation des coûts et enjeux de gestion des sols contaminés. Ces coûts risquent d'être supérieurs aux estimations et la gestion des sols contaminés pourrait retarder la réalisation des travaux. En effet, dans la région de Montréal actuellement, l'élimination des sols contaminés se fait principalement au Complexe environnemental Saint-Michel et au site de la

compagnie Cintec dans l'arrondissement LaSalle. Or, il est probable que ces deux sites n'aient plus de capacité d'enfouissement de sols contaminés au moment de la réalisation des travaux. Il faudra aussi tenir compte du nouveau Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés qui limite ce mode de gestion.

De plus, le MENV favorise le traitement, le recyclage et la réutilisation des sols contaminés contrairement à l'enfouissement. Compte tenu que les travaux sont prévus dans un secteur où de nombreuses activités sont susceptibles d'avoir contaminé les sols au cours des ans et que les quantités de déblais qui devront être gérés sont importantes, nous considérons que le MTQ se doit, à titre de représentant du gouvernement du Québec, de donner l'exemple et de prévoir une gestion des sols contaminés qui implique le traitement de ceux-ci et leur réutilisation lorsque possible.

Cependant, cela peut nécessiter des mesures et des démarches préalables qui peuvent nécessiter des mois avant de pouvoir être approuvées par le MENV. À cet égard, nous avons indiqué au MTQ, lors de la rencontre interministérielle du 20 août 2002, que le MENV, via la Direction régionale de Montréal, est disposé à travailler en étroite collaboration avec les représentants du MTQ et suggère la création d'un groupe de travail sur cet aspect en particulier en vue de proposer des solutions qui respecteront les orientations du MENV.

Le ministre des Transports devra gérer les sols contaminés de façon à prioriser la valorisation et la réutilisation des sols par un traitement adéquat de ceux-ci lorsque les technologies le permettent. L'enfouissement des sols contaminés dans les lieux existants ou leur exportation hors du Québec ne devra être envisagée qu'en dernier recours.

3.6.4 Eaux de surface et souterraines

Les mesures d'atténuation des impacts sur les eaux de surface et les eaux souterraines proposées dans la version finale de l'étude d'impact pour la période des travaux sont adéquates. Les aménagements définitifs pour le drainage et le traitement des eaux de surface, entre le pont Jacques-Cartier et la rue Viau, répondent aux objectifs d'assainissement du MENV.

Pour la partie du projet située dans le secteur Souigny, le MTQ n'a prévu aucune mesure d'atténuation des impacts, même si la réalisation du projet risque d'augmenter la fréquence des débordements du réseau d'égout unitaire et la quantité des eaux usées ainsi déversées. Nous croyons que l'augmentation des débits générés par la réalisation de cette partie du projet devrait être évaluée et, si l'impact est significatif, des mesures devraient être ajoutées au projet, comme la construction de bassins de rétention, afin que les déversements d'eaux usées ne soient pas augmentés. Le MTQ a d'ailleurs indiqué, lors de la rencontre interministérielle du 20 août 2002, que les mesures prévues dans le secteur de la rue Notre-Dame pourraient aussi être mise en place dans le secteur Souigny.

Pour le drainage des eaux de surface, le ministre des transports doit, sur l'ensemble des travaux projetés, favoriser la construction d'un réseau d'égout pluvial séparé muni de bassins de rétention et de sédimentation permettant

d'acheminer les eaux de ruissellement au milieu récepteur (le fleuve Saint-Laurent) et respectant les normes de rejet dans un cours d'eau prévues au Règlement relatif aux rejets dans les réseaux d'égout et les cours d'eau de la Communauté métropolitaine de Montréal. Lorsque le rejet des eaux de ruissellement au milieu récepteur n'est pas possible, la construction de bassin de rétention avant le rejet à l'intercepteur d'égout unitaire de la ville de Montréal doit permettre de ne pas augmenter les débordements lors des pluies d'une récurrence de 5 ans et plus fréquente et d'une durée correspondant au temps de concentration du bassin de drainage à la structure de régulation de l'intercepteur.

3.7 Le rôle de la Ville de Montréal et le partage des responsabilités

Un enjeu particulier du projet

L'évolution particulière du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, a entraîné des modifications au projet qui impliquent une définition peu habituelle des responsabilités relatives à la réalisation du projet, en particulier des mesures d'intégration urbaine qui l'accompagnent¹.

Le projet modifié a été présenté comme étant le fruit d'un travail de réflexion et de concertation entre le MTQ et la Ville de Montréal. Le concept du projet modifié : « ...reconnaît la rue Notre-Dame comme un axe stratégique de transport multimodal. Il vise l'amélioration de la qualité de vie du milieu en mettant l'accent sur l'intégration urbaine, le transport en commun et les mesures d'apaisement de la circulation. Le projet sera soumis à une consultation publique dans un avenir rapproché, sous la supervision d'un comité conjoint créé spécialement à cet effet.² ».

Tant dans le fond que dans la forme, l'implication de la Ville de Montréal est valorisée et mise à l'avant plan en ce qui a trait à la définition des principes directeurs qui ont mené à l'élaboration du projet modifié. Selon le MTQ, le projet modifié est sensé permettre une meilleure intégration urbaine que le projet soumis au BAPE, compte tenu de l'implication de la Ville de Montréal. En effet, « ...la Ville de Montréal investit 15 M \$ dans le but de garantir la capacité actuelle de circulation dans les quartiers limitrophes et pour défrayer une partie des coûts d'aménagement² ». De plus, il est indiqué que l'adoption d'une politique de stationnement par la Ville de Montréal devrait permettre de « ne pas augmenter la circulation vers le centre-ville en réduisant notamment le nombre de terrains vacants du centre-ville utilisés comme stationnement et par la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation dans les quartiers limitrophes² ».

¹ Pour l'historique, veuillez vous référer à la section 1.1.

² Communiqué de presse conjoint MTQ – Ville de Montréal : <http://communiqués.gouv.qc.ca/gouvqc/communiqués/GPQF/Juin2002/05/c3173.html>

Le MTQ et la Ville de Montréal s'entendent sur les principes directeurs du projet modifié et sur les bénéfices attendus. Cependant, au niveau du partage des responsabilités relatives à la réalisation des éléments d'intégration du projet et du suivi de leur efficacité, le portrait est beaucoup plus flou. Cependant, une autorisation gouvernementale conséquente avec le projet et l'analyse environnementale ne peut demeurer imprécise. Compte tenu de cette problématique, dans les faits, des obstacles se posent pour la prise de décision.

D'un côté, le MTQ nous indique ne pouvoir sortir de ses compétences et responsabilités. Cela implique que le MTQ pourrait ne pas avoir les leviers financiers pour réaliser certains éléments, surtout ceux visant l'intégration urbaine et ceux touchant la voirie municipale. D'un autre côté, il semble difficile de lier un tiers, la Ville de Montréal, à la réalisation d'un projet du MTQ. En effet, dans le cadre de la procédure, la Ville de Montréal ne peut être considérée comme « initiatrice » du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, puisque l'avis de projet ne visait que le MTQ.

La Ville de Montréal a maintenant un rôle à jouer dans la réalisation de certaines composantes du concept du projet modifié. Ces composantes sont utilisées par le MTQ pour évaluer décrire et justifier le projet ainsi que pour évaluer certains impacts. Cette situation justifie, selon nous, que ces composantes soient considérées dans l'analyse environnementale du projet et qu'elles puissent faire l'objet de conditions d'autorisation du projet.

L'équipe d'analyse fait donc face à un enjeu décisionnel particulier puisque le projet est présenté, décrit et analysé en impliquant des éléments d'intégration qui dépassent l'emprise du projet et qui impliquent une autre organisation, en l'occurrence la Ville de Montréal.

Puisque qu'une des qualités du projet « est de concilier harmonieusement et efficacement les impératifs d'aménagement urbain et de transport¹ » dans une approche concertée entre le MTQ et la Ville de Montréal, il importe que la décision gouvernementale reflète et assure cette qualité. L'association entre la Ville de Montréal et MTQ ne fait, selon nous, aucun doute et est essentielle afin de réaliser les objectifs mêmes du projet modifié. Cela s'est reflété à travers le rapport d'analyse et doit se refléter dans la décision gouvernementale afin de s'assurer que le projet soit intégré tel que présenté et que les bénéfices environnementaux annoncés soient réalisés.

Compte tenu de la problématique particulière que nous venons de décrire et dans la perspective de l'atteinte des résultats annoncés, l'équipe d'analyse considère que le décret d'autorisation du projet devrait contenir des conditions s'assurant que le MTQ appliquera les mesures d'intégration urbaine qu'il a présenté en audience publique ou dans les documents à l'appui du projet faisant l'objet d'un compromis avec la Ville de Montréal.

¹ Communiqué de presse conjoint MTQ – Ville de Montréal :
<http://communiqués.gouv.qc.ca/gouvqc/communiqués/GPQF/Juin2002/05/c3173.html>

3.8 Le développement durable en matière de transport

L'objet de cette section est de soumettre une réflexion sur l'importance de développer une méthode pour porter une appréciation sur des projets de transport en regard des objectifs du développement durable.

L'audience publique de la rue Notre-Dame a donné lieu à la présentation de plus de 90 mémoires. Plusieurs de ces mémoires ont non seulement abordé le thème du développement durable, mais aussi argumenté pour décrire en quoi le projet respectait ou non les objectifs associés au développement durable. Cette importante participation de groupes et de personnes renforce le caractère incontournable de la consultation publique dans la construction de la pratique du développement durable.

L'amélioration du réseau de transport entraîne une amélioration de la qualité de vie, en permettant cette mobilité accrue des personnes et des marchandises. Il suffit de voir la situation de plusieurs pays en voie de développement, où les infrastructures de transport font défaut, pour apprécier cette relation entre infrastructures et qualité de vie. Toutefois, en théorie, passé un certain niveau d'infrastructures, l'impact cumulatif de nouvelles infrastructures ajoutées entraînera une diminution de la qualité de vie pour les résidents.

En pratique, le défi consiste à évaluer où se situe cet optimum d'infrastructures, pour une société et un milieu donnés. Le MENV n'a pas, à ce jour, de définition établie du développement durable dans le domaine des transports. Toutefois, le MENV fait la promotion d'une modification des habitudes de la population pour adopter des modes de transport moins consommateurs d'énergie et susceptibles de réduire la pollution atmosphérique, notamment l'émission de gaz à effets de serre. Le MENV gère aussi la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Il considère que cette procédure, par le dialogue qu'elle permet entre les gestionnaires de ressources et le public par l'intermédiaire du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, est un outil important de recherche et de définition du développement durable.

Le développement durable : un savoir en construction...

Le développement durable consiste à rechercher une harmonie dans la poursuite de ses trois objectifs, soit ceux d'amélioration de l'équité sociale, de préservation de l'intégrité de l'environnement et d'amélioration de l'efficacité économique.

Il n'existe pas d'échelle absolue de mesure de la proportion dans laquelle un projet respecte chacun des trois objectifs du développement durable, considérés de façon indépendante les uns des autres. A fortiori, il n'y a pas d'échelle absolue de la mesure dans laquelle un projet respecte un équilibre entre ces trois objectifs. La mesure sera ainsi qualitative. Elle nécessite une appréciation de la nature et de l'ampleur du besoin à combler, un jugement sur l'importance des moyens utilisés pour le combler, l'importance des impacts qu'ils génèrent sur l'environnement et la mesure dans laquelle le projet est équitable pour la société actuelle et celle du futur. Ces appréciations et jugements sont en réalité un savoir relatif, construit, qui ne constitue pas la vérité mais est le résultat de perceptions et d'interprétations.

Ce savoir construit aura du sens pour la société s'il a été établi et « objectivé » par la collaboration et le consensus de groupes variés (scientifiques, associations professionnelles, public, gestionnaires de ressources). Il sera d'autant plus crédible qu'il procède d'une enquête ayant permis de construire une compréhension bien informée du problème et des solutions à ce problème.

Développer de façon durable, dans le domaine des transports, consisterait à rechercher l'harmonie dans l'atteinte des trois objectifs du développement durable lors de l'élaboration des orientations gouvernementales en matière de transport et d'aménagement du territoire. L'établissement d'une politique de transport par le MTQ, en consultation avec la société québécoise, permettant une discussion sur l'atteinte d'un certain équilibre entre ces trois objectifs, serait donc le premier lieu/moment d'appréciation de la prise en compte du développement durable. L'élaboration du plan régional de transport serait un deuxième lieu d'échanges.

Actuellement, à défaut d'avoir fait ces discussions au niveau des activités stratégiques, l'application de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement à un projet constitue une occasion importante de discuter de développement durable, de faire circuler l'information et les idées quant aux meilleures façons d'atteindre un équilibre dans la poursuite des trois objectifs du développement durable.

Le besoin de développer et de tester des méthodologies

L'équipe d'analyse est consciente de l'importance de développer une ou des méthodes pour tenir compte, le plus concrètement possible, de la façon dont un projet tient compte des critères du développement durable. Une telle méthode devrait être développée et testée dans le cadre de l'évaluation de quelques projets.

Une telle méthode pourrait consister à :

- apprécier les besoins auxquels répond le projet ;
- dresser une liste de critères de développement durable pour un secteur donné (ici les transports) ;
- évaluer la performance de différentes variantes du projet ou options au projet par rapport à ces critères (les transcriptions d'audience publique constituent un outil pour identifier des critères et évaluer la performance du projet par rapport à ces critères) ;
- indiquer à quel objectif du développement durable se rapportent ces critères ;
- indiquer le sens de la performance du projet par rapport à chaque critère ;
- faire un bilan de la performance du projet par rapport aux critères.

Le bilan permettrait de porter une appréciation générale de la performance du projet, à savoir :

- qu'il répond positivement ou négativement à la majorité des critères présentés, le résultat est alors une réponse relativement claire sur cette performance ;

- que sa réponse aux critères présentés est mitigée.

Une telle liste de critères est présentée à l'annexe 7. Le tableau suivant illustre l'application de cette démarche pour deux de ces critères.

Tableau 4 : Exemple d'application de la méthode de performance du projet de modernisation de la rue Notre-Dame aux critères de développement durable			
Critère	Performance du projet en regard du critère	Objectifs concernés	Sens de la performance
Bénéficiaires et groupes subissant les pertes : y a-t-il des groupes subissant la majorité des pertes? Ces groupes sont-ils favorisés ou défavorisés par rapport aux bénéficiaires ? Le projet accroît-il des inégalités ?	Les groupes subissant les pertes sont les résidents situés le plus près de la rue Notre-Dame (pollution de l'air, bruit). Les bénéficiaires sont d'abord et avant tout les usagers de la rue Notre-Dame. Viennent ensuite les résidents d'une bande plus élargie des quartiers limitrophes de la rue Notre-Dame (parcs, certains accès privilégiés vers le fleuve). La mise en place d'un couvert végétal fourni sur la portion sud des rues contiguës à la bande verte (par exemple, entre cette bande et la rue Sainte-Catherine) aiderait à corriger certaines inégalités du projet et faciliterait l'intégration urbaine du projet.	– Amélioration de l'équité sociale – Préservation de la qualité de l'environnement	Négatif
Environnement sonore	Le projet améliore localement le climat sonore, là où il prévoit que la rue Notre-Dame sera construite en tranchée. Il détériore localement le climat sonore, là où la rue sera en surface. Sous cet angle, l'apport du projet à la préservation de la qualité de l'environnement est positif, mais faible.	– Préservation de la qualité de l'environnement	Positif

La performance du projet de modernisation de la rue Notre-Dame appartient vraisemblablement à cette dernière catégorie. L'équipe d'analyse n'a pas eu l'opportunité de réaliser l'exercice de façon rigoureuse, mais elle considère :

Que le ministère de l'Environnement devrait développer une méthode d'appréciation des projets en fonction de critères associés au développement durable. Les listes de critères devraient être développées en fonction des différents types de projet. Ces listes devraient être évolutives

4. SCÉNARIOS DÉCISIONNELS

Cette section présente les scénarios décisionnels retenus et leurs avantages et inconvénients. Ces scénarios décisionnels peuvent référer aux solutions analysées à la section 3.2.

Trois scénarios sont présentés :

- SCÉNARIO A : Autoriser le projet faisant l'objet d'un compromis MTQ – Ville de Montréal¹
- SCÉNARIO B : Attendre les résultats de la consultation publique (MTQ-Ville de Montréal) avant d'autoriser le projet
- SCÉNARIO C : Refuser le projet

L'annexe 6 contient un tableau des avantages et inconvénients associés à ces scénarios.

L'équipe d'analyse considère que le projet améliore le statu quo à court terme et va dans le sens d'augmenter de façon significative l'offre de transport en commun dans la zone d'étude. Elle recommande l'autorisation du projet et écarte donc le scénario C. Les scénarios A et B se distinguent par le moment de l'autorisation, avant ou après la consultation publique qui sera tenue par le MTQ et la Ville de Montréal. Cette consultation publique portera sur les aménagements d'intégration urbaine du projet, notamment les aménagements de parcs et de piste multifonctionnelle.

Le MTQ demande que le gouvernement délivre une autorisation dans les meilleurs délais et qu'elle porte sur l'ensemble du projet, afin de lui permettre de négocier les ententes nécessaires à sa réalisation. Reporter l'autorisation après la consultation publique, dont le moment n'est pas encore connu, retarderait la réalisation du projet de nombreux mois, voire d'une année.

Par ailleurs, la décision du gouvernement porte normalement sur les grandes orientations à donner au projet. Cette autorisation peut inclure des conditions précisant des orientations générales quant à certains aspects soulevés dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts du projet, et exiger que les résultats de ces consultations soient fournis en même temps que les demandes d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi. Le ministre de l'Environnement pourra alors s'assurer que les plans et devis tiennent compte, dans le détail, des aspects liés à l'intégration urbaine convenus lors de ces consultations.

L'équipe d'analyse se range donc à l'argument du ministère des Transport et recommande de retenir le scénario A, afin de favoriser une amélioration aussi hâtive que possible de la situation prévalant dans le secteur de la rue Notre-Dame

¹ Projet de boulevard en surface et en dépression tel que proposé suite aux travaux des comités MTQ-Ville de Montréal-AMT-STM.

5. CONCLUSION

La conclusion comprend le jugement de l'équipe d'analyse quant à l'acceptabilité environnementale et les principales recommandations.

5.1 Acceptabilité environnementale

L'acceptabilité environnementale du projet de modernisation de la rue Notre-Dame doit considérer l'interrelation des enjeux dont il a été question dans la section précédente. Cette analyse doit aussi tenir compte du contexte général du projet. De cette analyse émergent un certain nombre de constats qui orientent la recommandation de l'équipe d'analyse et les conditions qui y sont reliées.

Le contexte de l'analyse du projet

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame tient compte de la situation du transport dans ce secteur de la région métropolitaine de Montréal. Le projet tient aussi compte de la problématique du camionnage et devrait permettre d'améliorer, en parallèle à l'analyse d'autres solutions, les conditions de circulation pour ces usagers de la route. Dans le cas de la circulation automobile, le projet a pour effet de permettre à long terme une augmentation des débits. Les solutions sont nombreuses pour réduire la circulation automobile dans la région métropolitaine et les quartiers. Ces moyens différents d'assurer le déplacement des personnes devront être mis en valeur à long terme dans une perspective de développement durable.

L'analyse du contexte du projet de modernisation de la rue Notre-Dame fait ressortir le caractère structurant de ce projet à la fois sur le plan des transports, du développement urbain et de la qualité de l'environnement. En plus d'être structurant pour l'organisation des transports dans la région métropolitaine de Montréal, ce projet vient briser un certain équilibre urbain. Les intervenants du territoire de la région de Montréal devront composer avec cette composante structurante du milieu urbain dans leurs planifications et leurs interventions futures.

De plus, il ne peut être nié que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame s'insère dans un milieu urbain central et dense de la région métropolitaine de Montréal. Ce contexte particulier implique que les modalités d'insertion de ce projet doivent tenir compte de façon explicite et innovatrice de l'intégration urbaine nécessaire à l'acceptabilité et à la réussite du projet.

Enfin, à court et à long termes, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame pose le défi de la gestion et de la réduction des nuisances reliées à cette infrastructure routière d'importance. À ce chapitre, les discussions entourant les modèles prévisionnels, les objectifs à poursuivre et les mesures à mettre en œuvre sont en constante évolution et font ressortir l'importance de considérer les effets environnementaux d'un tel projet autant à court terme qu'à long terme.

L'équipe d'analyse s'est référée à ces éléments contextuels afin d'organiser l'analyse environnementale. Ces éléments contextuels ont fait partie de la démarche d'analyse de l'équipe et ont structuré l'énoncé sur l'acceptabilité du projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

Constats relatifs à l'acceptabilité environnementale

Les constats relatifs à l'acceptabilité environnementale du projet de modernisation de la rue Notre-Dame peuvent être regroupés en trois thématiques.

Premièrement, des constats relatifs au statu quo :

- Le statu quo est inacceptable ; il provient de la proximité d'un axe routier à grand débit de circulation et de quartiers résidentiels ;
- Le MTQ, la Ville de Montréal, la commission du BAPE, le public et l'équipe d'analyse conviennent que le statu quo est inacceptable.

Deuxièmement, des constats relatifs à la nécessité de faire évoluer la planification des transports en milieu urbain dans une perspective de développement durable :

- Les orientations gouvernementales demandent de faire de cet axe un couloir de transport urbain. L'intégration de la planification des transports et de la planification du territoire devrait aussi se refléter dans les projets. Ces orientations se limitent cependant à des principes généraux que des projets précis doivent tenter de respecter ;
- N'eut été de cette amélioration du statu quo à court terme, l'équipe d'analyse aurait eu de fortes réserves à recommander le projet, en raison de la détérioration anticipée à moyen terme des conditions de circulation et de l'augmentation des nuisances associées (bruit, pollution de l'air).
- Alors que le MTQ a d'abord présenté un projet où l'augmentation de la capacité de transport de la rue Notre-Dame était privilégiée, la Ville de Montréal a présenté une position qui s'orientait davantage sur l'intégration urbaine de cet axe. Le MTQ a indiqué que si les modifications apportées à son projet allaient dans le sens de ne pas augmenter l'offre routière, il n'avait plus de projet possible ;
- Par la suite, la Ville de Montréal et le MTQ en sont arrivés à un compromis. Le projet en découlant améliorera le cadre de vie en diminuant la congestion routière à court terme, en améliorant l'infrastructure de transport en commun, en aménageant des parcs et espaces verts. L'équipe d'analyse estime que ce projet mettra en place une infrastructure augmentant l'offre routière pour le transport par automobile et par camion. Cette augmentation devrait éventuellement se traduire, à moyen terme, par une détérioration de la qualité du cadre de vie, en raison de l'augmentation de la circulation routière et du retour relativement hâtif à la congestion prévu par le MTQ, ce qui ira notamment dans le sens d'augmenter la production de gaz à effet de serre ;
- Bien qu'un pas soit franchi avec le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, l'équipe d'analyse est d'avis qu'il serait important de proposer dans l'avenir des projets qui présentent des solutions qui réduisent l'offre routière pour le transport des personnes et des marchandises, réduction qui devrait être compensée par une amélioration des modes alternatifs de transport des personnes et des marchandises ;

- L'équipe d'analyse est consciente que l'établissement de modes alternatifs à l'automobile et au camion pour le transport des personnes et des marchandises est une problématique dépassant largement le cadre spatial du projet de la rue Notre-Dame. Cet établissement ne peut résulter que d'un cadre de conception dont l'objectif est justement de réduire la circulation routière parce que cette circulation nuit de façon importante à la qualité de vie en milieu urbain ;
- L'établissement d'infrastructures de remplacement pour favoriser le transport des personnes et marchandises, selon des modes autres que l'automobile et le camion, nécessite du temps, des moyens importants, une sensibilisation accrue de la population, une modification des habitudes, notamment quant au recours aux modes alternatifs de transport (transport en commun, vélo, marche). L'équipe d'analyse est consciente que la mise en place de tels moyens commande un changement des façons de faire dans la planification des projets de transport en milieu urbain. Des solutions innovatrices devront être recherchées dans l'avenir ;
- De tels changements peuvent se réaliser peu importe la décision prise quant au projet de modernisation de la rue Notre-Dame faisant l'objet d'un compromis entre le MTQ et la Ville de Montréal. Le MTQ doit en faire un mandat ministériel.

Troisièmement, des constats relatifs à l'acceptabilité environnementale du projet soumis :

- Bien que la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du projet de modernisation de la rue Notre-Dame ait permis l'identification d'enjeux globaux et des pistes d'intervention dépassant le cadre spatial et temporel de ce projet, l'équipe d'analyse est consciente que l'analyse environnementale porte sur le projet précis qui est soumis pour autorisation.
- Le projet faisant l'objet d'un compromis entre le MTQ et la Ville de Montréal est préférable au statu quo, à court terme. Bien qu'il soit difficile d'être précis quant à la durée de ces bénéfices, il est possible que le projet améliore le statu quo pour une durée de l'ordre d'une génération ;
- Le projet faisant l'objet d'un compromis entre le MTQ et la Ville de Montréal devrait donc être autorisé, sur la base d'amélioration de la qualité de vie à court terme. Toutefois, la population devrait être informée de l'impact négatif à long terme de cette décision sur la qualité de son cadre de vie, si rien n'est fait pour y remédier. Une décision positive du gouvernement sur l'autorisation du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, faisant l'objet d'un compromis entre le MTQ et la Ville de Montréal, devrait donc être accompagnée d'une décision donnant le mandat au MTQ d'étudier les moyens à mettre en place pour améliorer le déplacement des personnes et marchandises tout en diminuant le recours à l'automobile et aux camions ;

- Mentionnons que le fait de refuser le projet n'empêcherait pas le MTQ d'établir un programme pour réaliser, dans un horizon d'une génération, une réduction de l'offre routière pour le transport des personnes et des marchandises, réduction compensée par une amélioration des modes alternatifs de transport des personnes et des marchandises. Cela n'empêcherait pas non plus la Ville de Montréal de mettre en œuvre des mesures d'apaisement de la circulation dans le quadrilatère visé. Cela illustre toute la complexité et la diversité des solutions qui s'offrent à ceux qui doivent planifier les déplacements en milieu urbain.

Conclusion de l'analyse environnementale

L'équipe d'analyse considère que, compte tenu que le projet aurait des effets positifs en améliorant les conditions de circulation, il est acceptable s'il respecte deux conditions majeures :

- que le MTQ réalise les aménagements d'intégration urbaine qu'il a proposés dans le cadre de la procédure et qui devrait permettre l'amélioration du cadre de vie ;
- que le MTQ étudie et présente des solutions pour augmenter la part de modes de transport des personnes alternatifs à l'automobile au dépens d'une diminution la part modale de l'automobile.

La première condition s'explique ainsi : à moyen et long termes, l'équipe d'analyse est d'avis que les bénéfices concernant le cadre de vie devraient demeurer, dans la mesure où ces éléments sont entretenus, maintenus et utilisés.

La deuxième condition s'explique ainsi : en ce qui a trait à la circulation, si les perspectives actuelles devaient se confirmer et qu'aucun changement modal majeur ne s'effectue, une détérioration des conditions de circulation est à prévoir et une augmentation des nuisances associées devrait s'en suivre (bruit, pollution de l'air).

5.2 Recommandations

Compte tenu de l'analyse des enjeux et des constats énoncés précédemment, l'équipe d'analyse est d'avis :

Que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame basé sur le compromis entre le MTQ et la Ville de Montréal est acceptable à la condition qu'il soit réalisé avec les mesures d'intégration urbaine proposées dans le cadre de la procédure et à la condition que le MTQ propose des moyens de diminuer concrètement la part modale de l'automobile au profit d'une augmentation de la part de modes de transport des personnes alternatifs à l'automobile.

Pour ce faire, le gouvernement doit autoriser le projet aux conditions précisées à annexe 8.

Les conditions énoncées en annexe 8 reprennent globalement les enjeux analysés et peuvent être regroupées selon quatre grandes thématiques.

Premièrement, pour la thématique circulation et évolution à long terme les conditions concernent :

- l'étude de circulation ;
- l'amélioration de l'offre de transport alternative à l'automobile ;
- les mesures d'apaisement de la circulation.

Deuxièmement, afin de tenir compte des préoccupations de la population relativement aux aménagements et aux mesures d'intégration urbaine, deux conditions concernent :

- la tenue de consultations publiques par le MTQ et la Ville de Montréal.

Troisièmement, relativement à l'intégration urbaine du projet et afin que les bénéfices à court terme annoncés pour la qualité de vie en milieu urbain soient réalisés, les conditions concernent :

- les parcs et les espaces publics ;
- la piste multifonctionnelle ;
- les éléments patrimoniaux comme : la station de pompage Craig, l'Esplanade des Patriotes, la Tonnellerie ;
- la fonctionnalité des aménagements pour les déplacements non-motorisés ;
- le traitement architectural du projet ;
- les aménagements paysagers et l'intégration visuelle.

Quatrièmement, les impacts du projet sur l'environnement sont couverts par les conditions suivantes :

- le bruit en phase construction et en phase exploitation ;
- la qualité de l'air ;
- les sols contaminés ;
- les eaux de surface ;
- la surveillance environnementale.

Le cheminement du projet de modernisation de la rue Notre-Dame au travers de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement a été complexe et peu habituel. Cette situation particulière souligne l'importance de la contribution de la procédure à l'autorisation de projets acceptables, à la protection de l'environnement ainsi qu'à la réflexion sur de nouvelles pistes de solutions aux problématiques soulevées par des projets précis.

Original signé par :

Nancy Bernier, M. Sc. Environnement
Analyste
Service des projets en milieu terrestre

Michel Dubé, ing.
Analyste
Service des projets industriels et
en milieu nordique

Éric Thomassin, M.A.T.D.R.
Analyste
Service des projets en milieu terrestre

Luc Valiquette, M. Sc. A.
Chargé de projet
Service des projets en milieu terrestre

Annexe 1

Chronologie des étapes importantes du projet

Chronologie des étapes importantes du projet

Le tableau suivant présente la chronologie des principales étapes franchies par le projet, dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Date	Événement
2000-03-06	Réception de l'avis de projet au ministère de l'Environnement
2000-04-13	Délivrance de la directive
2001-03-30	Réception de l'étude d'impact préliminaire
2001-07-19 au 2001-08-28	Consultation intra et interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact
2001-07-05	Transmission des questions et commentaires à l'initiateur du projet
2001-08-21	Réception des réponses de l'initiateur aux questions et commentaires dans une version finale de l'étude d'impact
2001-09-05	Transmission de l'avis de recevabilité et du mandat d'information publique au BAPE
2001-09-25 au 2001-09-11	Période d'information et de consultation publiques
2001-10-18 (2) et 2001-10-22	Séances d'information publique à Montréal
2001-11-19 au 2002-03-19	Mandat d'audience publique - Remise du rapport du BAPE au ministre
2002-06-19	Réception d'un document du ministère des Transports présentant la variante d'un boulevard urbain conçue en partenariat avec la Ville de Montréal, l'AMT et la STM.
2002-06-21	Transmission de questions et commentaires à l'initiateur du projet concernant les impacts du projet modifié.
2002-07-12	Réception des réponses de l'initiateur aux questions et commentaires concernant le projet modifié
2002-08-16	Transmission des questions et commentaires à l'initiateur du projet concernant les impacts du projet modifié
2002-08-20	Rencontre de consultation intra et interministérielle sur le projet modifié
2002-09-06	Réception des réponses de l'initiateur aux questions et commentaires concernant les impacts du projet modifié
2002-09-19	Rapport d'analyse environnementale et projet de décret transmis au ministre de l'Environnement

Annexe 2

Liste des organismes consultés

Liste des organismes consultés

L'analyse environnementale du projet a été réalisée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales, en collaboration avec les unités administratives suivantes du ministère de l'Environnement :

- la Direction régionale de Montréal ;
- la Direction du suivi de l'état de l'environnement ;
 - le Service des avis et des expertises ;
- la Direction des politiques du secteur industriel ;
 - le Service des lieux contaminés ;
 - le Service des matières dangereuses ;
 - le Service de la gestion des matières résiduelles (pour le bruit).

De plus, les ministères et les organismes suivants ont participé à l'analyse :

- l'Agence métropolitaine de transport ;
- la Communauté urbaine de Montréal ;
 - le Service de l'environnement ;
- le ministère des Affaires municipales et de la Métropole ;
- le ministère de la Culture et des Communications ;
- le ministère de l'Industrie et du Commerce ;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux ;
- le ministère de la Sécurité publique ;
- Tourisme-Québec ;
- la Société d'habitation du Québec.

Annexe 3

**Principales constatations de la commission
du Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement**

Résumé¹

- le statu quo est inacceptable ;
- le projet du MTQ a soulevé l'opposition de la majorité des participants lors de l'audience, notamment de la ville de Montréal ;
- la proposition d'un boulevard urbain présentée par le ville de Montréal lors de l'audience offre une solution axée davantage sur le transport collectif et vise une revitalisation urbaine du secteur de la rue Notre-Dame ;
- de plus, cette proposition s'inscrit dans les orientations municipales d'aménagement établies et apparaît conforme à celles du cadre d'aménagement ;
- le projet de modernisation de la rue Notre-Dame doit être réexaminé par le MTQ, de concert avec la ville de Montréal.

Constatations soulignées dans le rapport de la commission du BAPE²

Le contexte et la raison d'être du projet

Les objectifs visés

- La commission note que le ministère des Transports du Québec s'est donné une approche lui permettant de tenir compte de nombreuses préoccupations. Il y a lieu de saluer cette façon de faire ainsi que les efforts qui y ont été consentis. Toutefois, compte tenu de la nature parfois opposée de certaines préoccupations, il apparaît difficile de concilier l'ensemble des objectifs du projet de modernisation de la rue Notre-Dame et de satisfaire les citoyens intéressés.

La planification régionale et municipale

Le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal

- La commission constate que le projet du ministère des Transports du Québec ne correspond guère aux orientations du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal qui prévoyait, pour les secteurs habités à l'ouest de la rue Vimont, un boulevard de type urbain.
- La commission estime que la proposition de la Ville de Montréal s'articule autour d'une approche de revitalisation urbaine du secteur. Elle prend en compte les orientations d'aménagement urbain établies dans les années 1990 mais recherche également un compromis avec le projet du ministère des Transports du Québec.

¹ Par l'équipe d'analyse du MENV.

² Extraits intégraux du rapport de la commission du BAPE.

Le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal

- La commission constate que le projet du ministère des Transports du Québec apparaît difficilement conciliable avec les orientations du schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal qui prévoit un boulevard urbain dans la partie résidentielle du parcours, à l'ouest de la rue Vimont. Ces orientations n'ont cependant pas été mises à jour depuis 1987.
- La commission note que c'est dorénavant la Ville de Montréal qui administre le schéma d'aménagement, et ce, jusqu'à l'adoption du schéma métropolitain d'aménagement et de développement prévue au cours des prochaines années. À la lumière de la position exprimée dans son mémoire, l'opposition de la Ville quant à la conformité du projet du ministère des Transports du Québec est prévisible.

Le cadre d'aménagement et les orientations gouvernementales

- La commission constate que les orientations du cadre d'aménagement visent à retirer du réseau routier en général et de la rue Notre-Dame en particulier des usagers utilisant leurs véhicules personnels pour se rendre à leur travail ou aux études. Il apparaît que les interventions favorables à l'amélioration du transport en commun devraient améliorer la fluidité du transport des marchandises en appui au développement économique du pôle Mercier-Anjou et des échanges avec ceux de l'axe industriel est-ouest.
- La commission estime que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame présente des caractéristiques de design qui tentent de répondre aux orientations économiques inscrites dans le cadre d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal et ultérieurement dans son schéma métropolitain d'aménagement et de développement. Si le projet s'éloigne des choix urbanistiques municipaux, c'est pour coller aux orientations gouvernementales du cadre d'aménagement de la région métropolitaine.
- La commission note l'importance accordée au transport des marchandises dans le Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal 2001-2021, notamment en ce qui concerne les secteurs limitrophes de la rue Notre-Dame.
- La commission comprend que l'Est de Montréal offre un potentiel de développement économique intéressant. Elle insiste toutefois sur la nécessité que ce développement s'accompagne de mesures efficaces d'intégration dans la communauté, notamment au regard de la qualité de vie des résidents.
- La commission retient comme positive la volonté exprimée dans le cadre d'aménagement gouvernemental de favoriser le transport en commun pour l'ensemble de Montréal. L'aménagement de la rue Notre-Dame devrait profiter au premier chef de cette orientation afin de faciliter de meilleurs rapports entre une infrastructure routière et les citoyens qui vivent à proximité.
- La commission est d'avis que la proposition de la Ville de Montréal pourrait s'inscrire adéquatement dans les orientations du cadre d'aménagement du gouvernement du Québec.

La gestion des déplacements dans la région métropolitaine

Les orientations ministérielles

- La commission constate que le projet du ministère des Transports du Québec paraît répondre favorablement au Plan de gestion de déplacements pour ce qui est de l'amélioration de l'efficacité du transport des marchandises. Aussi, il améliorerait partiellement l'utilisation du transport en commun. Toutefois, le projet ne répond guère au besoin de mesures appropriées de gestion de la demande.

La situation du transport dans la région métropolitaine

- La commission considère que bien qu'utile un modèle prévisionnel du trafic, même sophistiqué, comporte des limites. La prudence s'impose lorsque des changements de la société s'opèrent, ce qui pourrait être le cas dans le bassin démographique du Grand Montréal.
- La commission est d'avis que la détermination d'orienter le développement autour des pôles économiques ne peut qu'accroître la pression sur le réseau routier actuel. La prudence lui apparaît de mise compte tenu que les prévisions du ministère des Transports du Québec ne considèrent pas le développement attendu et semble-t-il imminent de l'Est de Montréal.
- Pour la commission, il est clair que le transport des personnes et des marchandises dans la région métropolitaine de Montréal et plus précisément sur l'île de Montréal sera dans les prochaines décennies au cœur des décisions touchant l'aménagement du territoire, et ce, tant au regard du développement économique que de la qualité de vie des citoyens.
- La commission constate que la rue Notre-Dame modernisée pourrait également servir de voie de détournement lors des travaux sur l'autoroute Métropolitaine. Compte tenu de la durée prolongée de ces travaux, il s'agit d'un impact non négligeable qui n'a pas été pris en compte par le promoteur dans son évaluation des débits de circulation sur la rue Notre-Dame.
- La commission ne s'estime pas en mesure, faute d'information adéquate, d'évaluer l'ampleur des répercussions sur la circulation de la rue Notre-Dame de projets routiers planifiés, notamment les travaux majeurs sur l'autoroute Métropolitaine et éventuellement le parachèvement de l'autoroute 30 et le prolongement de l'autoroute 25. Il n'y a pas de doute toutefois quant aux interactions entre ces divers projets.

L'intégration du projet au milieu urbain et ses impacts

Les variantes de tracé pour le raccordement de la rue Notre-Dame à l'autoroute 25

- La commission constate un consensus quasi unanime en faveur de la variante « CN » et reconnaît que cette variante possède les caractéristiques de faisabilité répondant aux critères du ministère des Transports du Québec tout en procurant plusieurs avantages par rapport à la variante retenue par le promoteur. Cependant, le promoteur devrait s'assurer que son aménagement réponde aux préoccupations de la communauté.

- La commission juge essentiel que le choix, la conception et la localisation des mesures d'atténuation des impacts de la variante « CN », en particulier celles se rapportant au climat sonore, soient déterminés avec la participation de la population riveraine. Le promoteur devrait également intégrer à son programme de suivi l'évaluation des mesures mises en place afin de s'assurer de leur efficacité et d'y apporter les correctifs appropriés si nécessaire.

Le raccordement au réseau routier local

Les débordements de circulation

- La commission constate qu'en augmentant la capacité et en améliorant la fluidité de la circulation sur la rue Notre-Dame, le ministère des Transports du Québec vise à canaliser la circulation de transit sur les voies rapides encaissées afin de réduire le débordement de ce trafic sur le réseau routier local adjacent à la rue Notre-Dame. Cependant, la commission considère que l'amélioration de la capacité et de la fluidité pourrait constituer une incitation à l'utilisation accrue de l'automobile. Par conséquent, l'augmentation du nombre d'automobiles sur la rue Notre-Dame pourrait réduire les effets positifs recherchés par le promoteur sur le contrôle des débordements.
- La commission constate que la stratégie proposée par le ministère des Transports du Québec pour réduire les débordements de véhicules sur les rues locales et garantir que la place libérée sur le réseau routier ne serait pas reprise à terme par de nouveaux véhicules est conditionnelle à des interventions effectuées sur le réseau routier municipal en collaboration avec la Ville de Montréal. La commission estime que, sans cette participation, la modernisation de la rue Notre-Dame ne constitue qu'une solution à court terme à la problématique des débordements dans le secteur puisque la situation ne serait pas améliorée lors du retour de la congestion sur la rue Notre-Dame d'ici 2011.

La fermeture totale ou partielle d'intersections de rues

- La commission constate que le projet du ministère des Transports du Québec modifierait la hiérarchisation des voies du réseau routier de la ville de Montréal et transformerait la grille de rues actuelle pour les véhicules motorisés (automobiles, camions et autobus). La commission considère que l'accessibilité à certains secteurs pourrait être modifiée puisque quelques axes nord-sud seraient fermés ou ne seraient plus reliés à la rue Notre-Dame.
- La commission est d'avis que la collaboration de la Ville de Montréal est essentielle dans l'intégration de la rue Notre-Dame modernisée au réseau routier local hiérarchisé.

Le transport collectif

Les voies réservées et les mesures préférentielles aux carrefours

- La commission constate que la rue Notre-Dame est un axe stratégique de transport en commun régional pour l'est de l'île de Montréal et la couronne de la Rive-Nord. Le projet offrirait l'occasion d'intégrer des voies réservées et des mesures préférentielles pour le transport en commun et d'améliorer la desserte régionale vers le centre-ville avec un gain de

temps de parcours. La commission constate également que la variante de tracé « CN » devrait augmenter ce gain de temps.

- La commission estime qu'en raison de l'addition d'une voie rapide par direction pour les véhicules automobiles, le gain de temps obtenu avec le transport en commun sur la rue Notre-Dame modernisée pourrait difficilement concurrencer le mode automobile et que ce gain ne pourrait être significatif que durant les périodes de congestion. La commission est d'avis que le projet doit davantage favoriser le transport en commun et le covoiturage dès sa mise en service. Toute nouvelle voie devrait être réservée au transport collectif.
- La commission constate que les mesures préférentielles proposées aux carrefours favorisant le transport en commun dans l'axe est-ouest pourraient avoir des répercussions sur les différents mouvements de circulation de l'axe nord-sud et ainsi influencer le niveau de service des carrefours. La recherche d'un équilibre sera donc nécessaire.

La continuité des voies réservées au transport en commun

- La commission constate que l'implantation de voies réservées en site propre au centre de la chaussée devrait offrir un taux d'efficacité supérieur aux voies réservées en rive dans un accotement élargi. Pareilles voies permettraient une flexibilité d'adaptation pour un mode de transport collectif à grande capacité répondant aux besoins futurs. En revanche, les correspondances avec les circuits locaux et l'accessibilité au transport en commun seraient plus difficiles du fait que certaines sections des voies réservées seraient encaissées.

Le raccordement aux circuits locaux d'autobus

- La commission estime que le projet du ministère des Transports du Québec devrait viser à maintenir les circuits de transport en commun locaux existants, à faciliter leur correspondance et à favoriser l'utilisation des voies réservées par les autobus locaux pour la desserte de la partie sud-est du centre-ville de Montréal.

Le transport des marchandises

L'importance du camionnage

- Compte tenu de la croissance des activités du port de Montréal et de la venue imminente de projets industriels dans l'Est de Montréal, la commission considère qu'il y a lieu de s'attendre à ce que le trafic par camion augmente au cours des années à venir, notamment sur la rue Notre-Dame.

Des aménagements visant l'amélioration du transport des marchandises

La desserte des industries riveraines

- La commission constate que l'implantation de voies de desserte le long de la rue Notre-Dame devrait faciliter les manœuvres d'accès aux industries riveraines, notamment celles liées à la pesée de Sucre Lantic Ltée. En ce qui a trait au viaduc de l'avenue Jeanne-d'Arc, le ministère des Transports du Québec devrait évaluer plus précisément les impacts liés aux éventuels débordements causés par un grand nombre de camions qui s'y dirigent et mettre en œuvre des

mesures favorisant la sécurité des usagers de ce secteur. L'emplacement même de la pesée devrait également être pris en compte puisqu'elle semble faire partie intégrante du problème.

La desserte du port de Montréal

- La commission constate que l'utilisation de la route dans le port de Montréal par les camions destinés aux installations portuaires et l'ouverture d'un nouvel accès à la hauteur de l'avenue Papineau permettraient de diminuer le camionnage sur la rue Notre-Dame dans un secteur particulièrement sensible. Toutefois, la commission reconnaît que, sans la collaboration de l'Administration portuaire de Montréal et de la Ville de Montréal, ces changements pourraient difficilement se réaliser.

L'accès aux espaces publics

L'ouverture sur le fleuve : une priorité régionale

- La commission note que le besoin d'ouverture sur le fleuve et sur les grands plans d'eau de la métropole fait l'objet d'un large consensus régional et que des démarches en ce sens ont été entreprises au cours de la dernière décennie. Elle constate que cette volonté a été inscrite dans le cadre d'aménagement de la région métropolitaine et que l'accessibilité générale aux plans d'eau y est reconnue comme une priorité régionale.

Des accès facilités par le projet

- La commission constate que les dalles et viaducs proposés faciliteraient la traversée de la rue Notre-Dame et tout particulièrement l'accès aux parcs Bellerive et Champêtre. De plus, elle estime que les sites proposés pour donner à court terme un accès visuel au fleuve sont des choix judicieux, ces sites étant bien placés dans la trame patrimoniale des quartiers riverains et coïncidant avec les sites prioritaires déjà déterminés par la communauté.

Un réseau de parcs et de places

- La commission note qu'au strict plan quantitatif, le projet se solderait par une réduction de la superficie de bandes gazonnées en bordure de la rue Notre-Dame, mais par une augmentation de la superficie des parcs et des places publics.

Le parc Bellerive et le parc Morgan-Champêtre

- La commission reconnaît les efforts qu'entend déployer le ministère des Transports du Québec dans le réaménagement et l'agrandissement du parc Bellerive et la fusion des parcs Morgan et Champêtre. Elle estime toutefois que la voie de circulation ceinturant le parc Bellerive risque de constituer un obstacle à son accessibilité. De plus, toute solution d'aménagement devrait être élaborée en collaboration avec la Ville de Montréal.

Un défi de sécurité et d'appropriation collective

- La commission reconnaît que l'aménagement de nouveaux parcs et places publics proposés par le ministère des Transports du Québec présenterait un défi d'insertion dans les quartiers et

d'appropriation par la communauté. Elle estime que cette appropriation repose en grande partie sur des mesures touchant la sécurité et l'animation de ces nouveaux espaces relevant de la Ville de Montréal.

Les composantes patrimoniales

- La commission reconnaît la richesse patrimoniale du corridor entourant l'ancien chemin du Roy et souligne l'attention particulière que lui accorde le ministère des Transports du Québec.

La station de pompage Craig

- La commission estime que la station de pompage Craig et son équipement devraient être conservés sur son emplacement actuel.

L'ancienne tonnellerie

- La commission constate la valeur patrimoniale de l'ancienne tonnellerie de Sucre Lantic ltée. Elle considère que sa démolition partielle représenterait un appauvrissement du patrimoine industriel local. Elle estime souhaitable que soit recherchée une solution qui permet de la conserver intégralement.

Le centre de soins prolongés Grace Dart

- À l'instar du ministère des Transports du Québec, la commission considère que les parties du Centre de soins prolongés Grace Dart qui datent du XIX^e siècle mériteraient d'être conservées.

La piste multifonctionnelle

Le raccordement au réseau cyclable municipal

- La commission est d'avis que le ministère des Transports du Québec, en collaboration avec la Ville de Montréal, devrait prévoir un lien direct de la piste multifonctionnelle avec la rue Notre-Dame, à l'est de la rue Vimont, afin de permettre aux cyclistes qui sont sur la rue Notre-Dame de poursuivre leurs parcours jusqu'à la promenade Bellerive et d'éviter ainsi le long détour par l'avenue Souigny.
- La commission considère que le problème soulevé par la traversée de la piste cyclable à la hauteur de l'échangeur Souigny devrait être résolu dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

Le raccordement au réseau cyclable municipal selon les variantes « CSF » et « CN »

- La commission constate que la variante « CSF » retenue par le ministère des Transports du Québec compromettrait la mise en place d'un réseau cyclable continu et nécessiterait l'acquisition et la décontamination de l'emprise de la voie ferrée du CN par la Ville de Montréal. Par conséquent, la commission juge opportun que le promoteur prévoit dans le cadre de son projet tous les moyens possibles tant techniques que financiers pour permettre à

la Ville de Montréal de réaliser un réseau cyclable continu et sécuritaire. La variante « CN » présenterait moins de contraintes pour assurer cette continuité.

La sécurité des usagers

- La commission constate que le nombre d'intersections entre les rues et la piste multifonctionnelle réaménagée serait plus élevé qu'actuellement. Elle considère que, même si les carrefours traversés par les cyclistes étaient, selon le ministère des Transports du Québec, plus sécuritaires que les carrefours actuels, ceux-ci constitueraient une source de discontinuité et de risque potentiel d'accident pour les usagers empruntant la piste. La commission est d'avis que le promoteur devrait prévoir un traitement particulier aux intersections les plus critiques.

Les impacts sur le climat sonore et la qualité de l'air

Les impacts simulés du projet sur le climat sonore

- La commission constate que les simulations effectuées par le ministère des Transports du Québec indiquent que le projet devrait apporter une nette amélioration au climat sonore d'une grande partie de la zone présentement perturbée par le bruit de la rue Notre-Dame. Elle note également que, d'après cette simulation, des secteurs situés à proximité des voies de desserte de la rue Notre-Dame et des rues transversales ne bénéficieraient pas de cette amélioration et que certains pourraient même subir une détérioration de leur climat sonore.

Les limites des simulations du climat sonore

- La commission constate que l'évaluation du climat sonore sur la rue Notre-Dame repose sur un modèle qu'il faut utiliser avec prudence compte tenu qu'il se base sur des débits de circulation hypothétiques eux-mêmes sujets à des variations.

Les effets du projet sur la qualité de l'air ambiant

- La commission constate que les simulations du ministère des Transports du Québec indiquent que l'augmentation de monoxyde de carbone et de dioxyde d'azote résultant du projet ne serait pas susceptible de hausser au-delà des normes de la Communauté urbaine de Montréal les concentrations de ces polluants dans l'air ambiant aux abords de la rue Notre-Dame. Elle note cependant que, dans des circonstances défavorables, les teneurs en benzène pourraient approcher localement la concentration maximale recommandée par le ministère de l'Environnement du Québec.
- La commission fait sienne la préoccupation de la Direction de la santé publique de Montréal-Centre quant aux impacts possibles du projet sur la qualité de l'air de la région métropolitaine, notamment pour l'ozone, s'il s'avérait que celui-ci génère une augmentation nette des déplacements automobiles dans la région.
- La commission constate que le ministère des Transports du Québec n'a pas évalué l'impact qu'aurait l'augmentation de la circulation découlant de son projet sur les concentrations en particules fines le long de la rue Notre-Dame. La commission n'est donc pas en mesure de se prononcer sur cette question. Elle estime que les particules fines respirables représentent un

enjeu important en matière de qualité de l'air ambiant et considère que cette question doit faire l'objet d'une évaluation.

Les gaz à effet de serre

- Compte tenu de l'importance des activités de transport dans l'émission de gaz à effet de serre tant à l'échelle du Québec qu'à l'échelle de la région métropolitaine, la commission reconnaît que les objectifs québécois de réduction pourraient difficilement être atteints sans une contribution substantielle du secteur des transports.
- La commission est d'avis qu'en facilitant les déplacements automobiles à destination du centre-ville le projet du ministère des Transports du Québec contribuerait à soutenir la croissance actuelle du parc automobile dans la région métropolitaine et irait ainsi à l'encontre des objectifs gouvernementaux de réduction des gaz à effet de serre.

L'acceptabilité sociale du projet

Le projet du Ministère

- La commission constate que le projet du ministère des Transports du Québec, conçu afin d'accélérer le flux de véhicules vers le centre-ville et les déplacements à l'échelle de la grande région métropolitaine, est fortement contesté. Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame étant considéré davantage comme une autoroute urbaine plutôt qu'un boulevard urbain ne peut que créer des tensions entre deux notions opposées : le transport réservé à son utilisateur et l'habitat réservé aux riverains.

L'effet de coupure et la requalification urbaine

- La commission constate qu'actuellement la rue Notre-Dame dresse une frontière que peu de résidents traversent entre les quartiers résidentiels et le corridor industrialoportuaire. La commission estime que le concept de voies rapides encaissées renforcerait l'effet de coupure entre ces deux secteurs et risquerait d'isoler davantage les quartiers résidentiels du fleuve. Cette coupure quasi irréversible ne serait pas de nature à favoriser une appropriation éventuelle des lieux par les riverains.
- La commission est d'avis que le projet du ministère des Transports du Québec, en raison de l'irrévocabilité de la tranchée qu'il propose sur une grande partie de son parcours, ne permettrait pas une requalification éventuelle des espaces urbains du secteur visé.
- La commission estime que l'aménagement proposé par le ministère des Transports du Québec doit s'inscrire dans le respect des principes du développement durable et s'appuyer sur la mixité des activités urbaines. L'aménagement de la rue Notre-Dame offrirait en ce sens l'occasion de revitaliser les abords des quartiers qui longent cette artère.

La solution de rechange de la Ville de Montréal

- La commission considère que le concept de boulevard urbain devrait être réexaminé par le ministère des Transports du Québec, de concert avec la Ville de Montréal. La construction d'un boulevard urbain pourrait libérer une partie de l'emprise actuelle à des fins

résidentielles, commerciales ou mixtes. Les répercussions environnementales de cette solution de rechange devraient être analysées afin de s'assurer que soient mises en place des mesures d'atténuation appropriées.

- La commission estime que la modernisation de la rue Notre-Dame doit se réaliser à travers une intégration harmonieuse dans les quartiers urbains touchés, comme le suggère la proposition de la Ville de Montréal.

Conclusions du rapport du BAPE

Un projet gouvernemental qui s'éloigne des choix urbanistiques municipaux.

Un projet qui favorise le transport des marchandises au détriment du transport en commun.

Un projet qui mise sur le court terme.

Une solution de rechange prometteuse.

Annexe 4

Présentation du projet

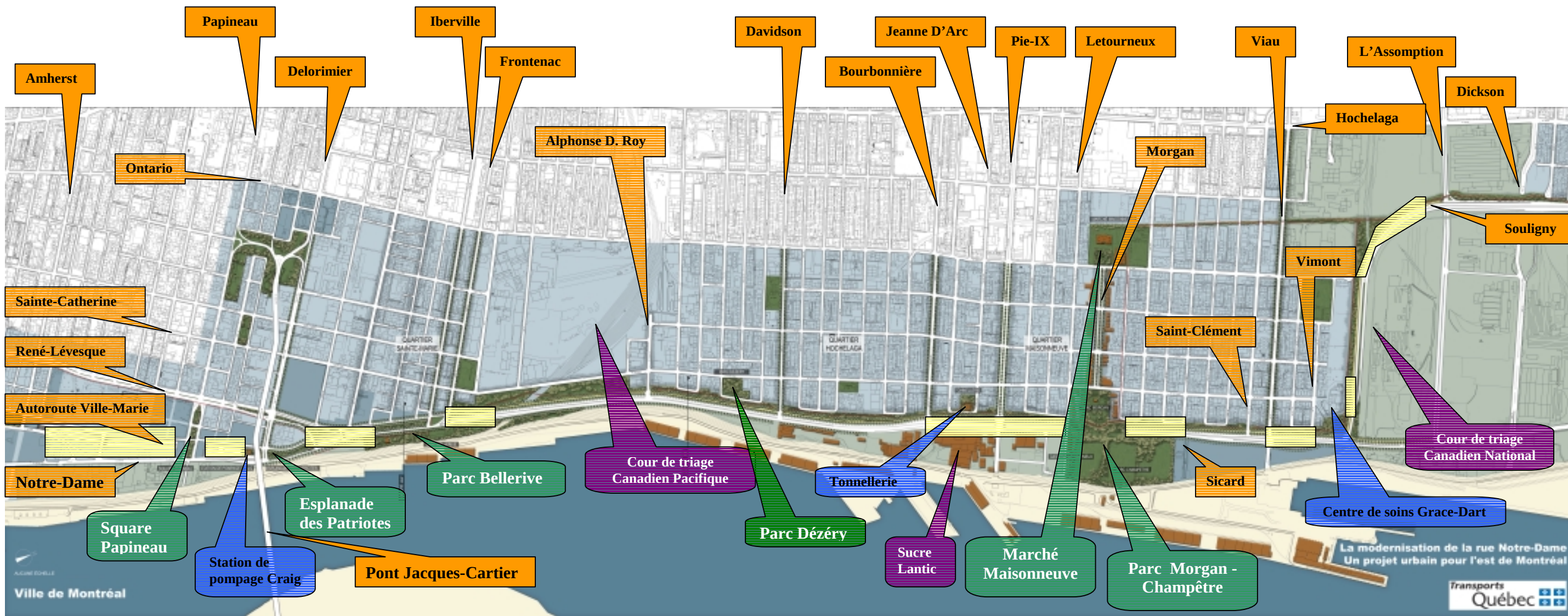
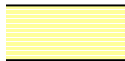
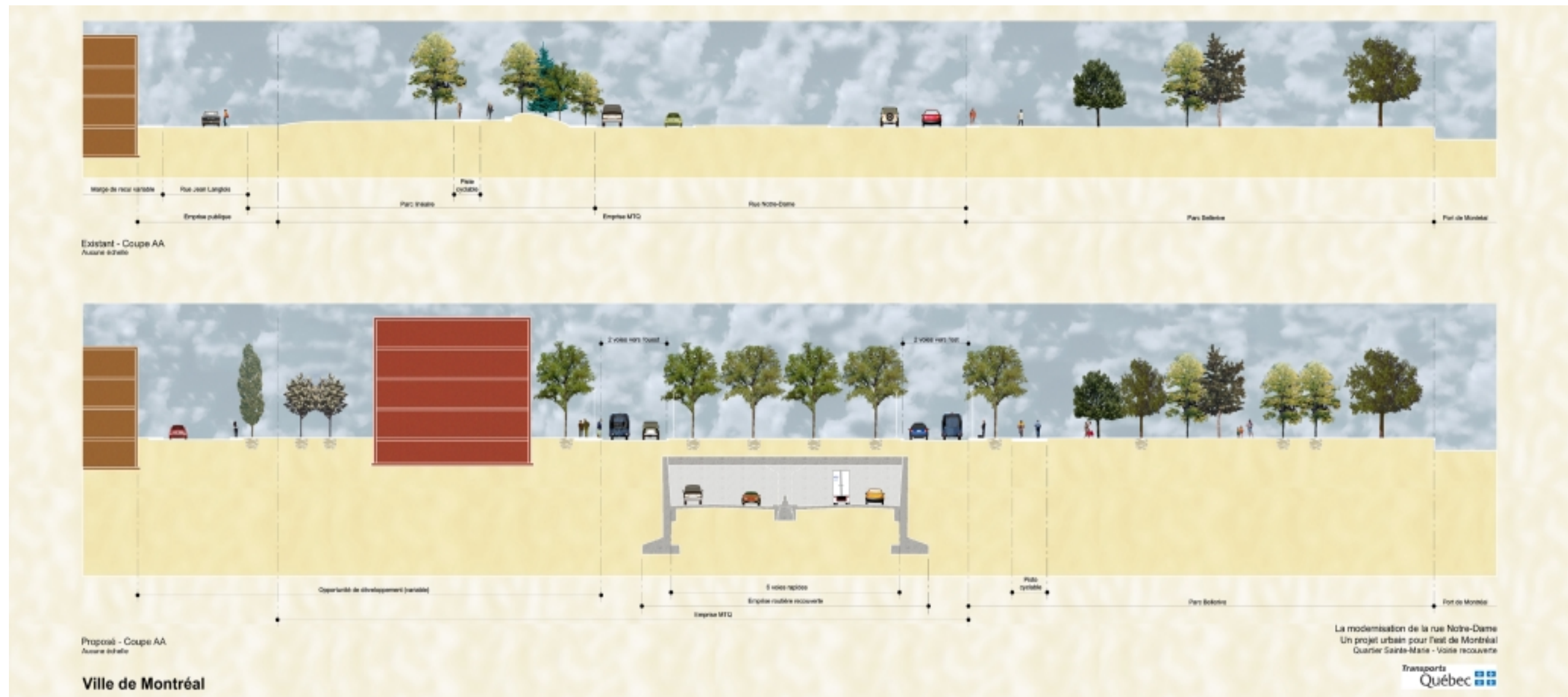


Figure A-1 : Plan du projet de modernisation de la rue Notre-Dame

 : Section en tranchée



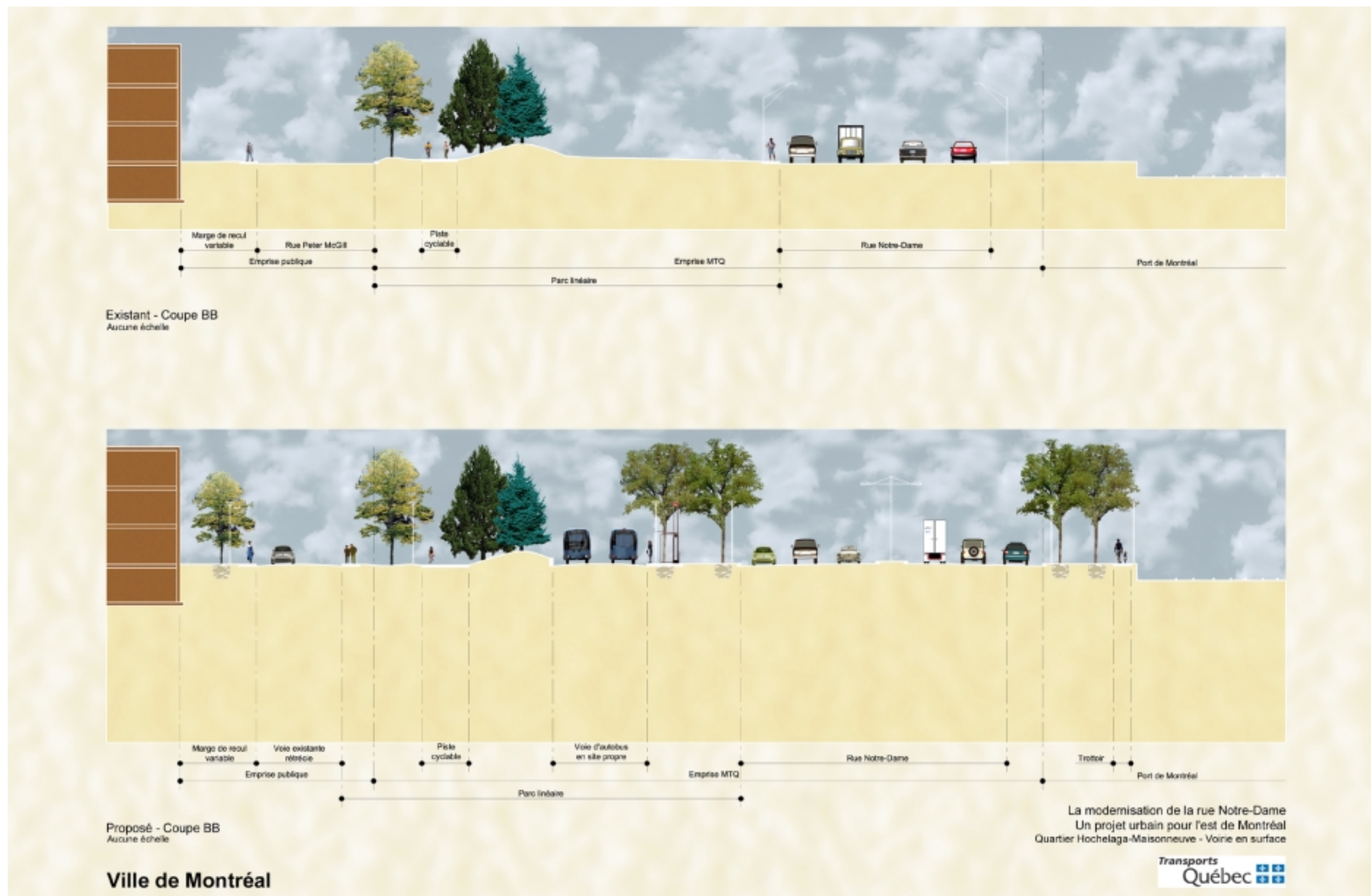


Figure A-3 : Coupe transversale au niveau de la rue Davidson, dans le quartier Hochelaga

Annexe 5

Comparaison de solutions étudiées dans le cadre de la procédure

Comparaison de solutions étudiées dans le cadre de la procédure

Cette annexe présente la technique utilisée pour comparer des solutions de modernisation de la rue Notre-Dame. Elle présente ensuite les critères utilisés pour faire la comparaison et donne les résultats de deux exercices de comparaison :

- l'un où les trois solutions sont comparées entre elles ;
- l'autre où les trois solutions sont comparées entre elles, mais aussi avec le statu quo.

Technique de comparaison

L'équipe d'analyse a utilisé une technique ordinale de comparaison des solutions. Cette technique consiste à appliquer les étapes suivantes :

1. Sélection des critères de comparaison, en évitant la redondance dans le choix des critères.
2. Évaluation des solutions selon leur performance relative par rapport à chaque critère, celle performant le mieux recevant la position «1», la deuxième performant le mieux recevant la position «2», et ainsi de suite. Si deux solutions ont une performance relativement semblable par rapport à un critère, elles reçoivent la même position. La solution suivante sera alors décalée de 2 par rapport à ces deux solutions.
3. Compilation des résultats

Critères de comparaison

Les critères retenus pour la comparaison, présentés au tableau 1, concernent le respect des instruments de planification du territoire, le transport des personnes et des marchandises, l'intégration urbaine et la protection de l'environnement.

Tableau 1 : Critères utilisés pour comparer les solutions étudiées et le statu quo		
Critères		Remarques
Respect des instruments de planification du territoire		Ce critère vise à estimer comment les solutions respectent le schéma d'aménagement de la Ville de Montréal
Transport des personnes et marchandises	Sécurité	Les critères associés au transport des personnes et des marchandises représentent la raison d'être du projet du ministère des Transports. Ils sont associés à la problématique que le ministère veut améliorer
	Fluidité de la circulation	
	Transport en commun	
	Camionnage	
Intégration urbaine	Effet de coupure urbaine	Nous séparons effet de coupure urbaine et accès au fleuve, ces deux concepts ayant chacun leur raison d'être. La protection ou l'amélioration des parcs et espaces verts, peu nombreux dans le secteur, apparaît comme un critère important.
	Potentiel d'accès au fleuve	
	Parcs et espaces verts	
Environnement	Bruit	Ces deux critères environnementaux, de même que ceux d'intégration urbaine et de transport des personnes et des marchandises, permettent d'apprécier « la qualité de vie ».
	Qualité de l'air	

D'autres critères ont été considérés mais n'ont pas été retenus dans l'analyse comparative des trois solutions. Ces critères ne sont pas retenus puisque que leur importance relative est moindre ou qu'il n'y a pas de différence marquée dans les performances relatives des trois solutions. Ces critères sont :

- L'aspect patrimonial ;
- Les sols contaminés ;
- La piste multifonctionnelle.

Tableau 2 : Résultats de la comparaison entre trois solutions étudiées dans le cadre de la procédure

Critères		Solutions		
		Voies express en tranchées	Solution de compromis MTQ – Ville de Montréal	Boulevard urbain à deux voies par Direction
Respect des instruments de planification du territoire		Non, car le schéma d’aménagement prévoit un boulevard urbain	Se rapproche du concept de boulevard urbain prévu aux instruments d’urbanisme	Oui, conforme aux instruments d’urbanisme
Transport des personnes et des marchandises	Sécurité	- Sécurité accrue en raison des intersections étagées et des traverses plus sécuritaires pour les piétons - La vitesse élevée dans la partie en tranchée peut créer des problèmes de sécurité	Sécurité accrue en raison des intersections étagées et des traverses plus sécuritaires pour les piétons	Sécurité légèrement accrue en raison l’amélioration de certaines intersections
	Fluidité de la circulation	- Amélioration sensible de la fluidité de la circulation sur la rue Notre-Dame pour une période de quelques années - Densité de circulation sur les voies de service et aux intersections - Augmentation importante de l’offre routière - Nécessite des mesures d’apaisement pour diminuer la circulation dans les quartiers	- Amélioration légère de la fluidité de la circulation sur la rue Notre-Dame pour une période de quelques années - Augmentation de l’offre routière - Nécessite des mesures d’apaisement pour diminuer la circulation dans les quartiers	- Statu quo quant à la fluidité de la circulation sur la rue Notre-Dame - Nécessite des mesures d’apaisement pour diminuer la circulation dans les quartiers
	Transport en commun	- Voies réservées dans certaines sections, efficacité limitée - Correspondance limitée avec les lignes d’autobus desservant les axes nord-sud - Amélioration par rapport au statu quo - Faible incitatif à utiliser le transport en commun	- Voies réservées séparées, efficaces, avec peu d’intersections à traverser - Bonne correspondance avec les lignes d’autobus desservant les axes nord-sud - Amélioration importante par rapport au statu quo - Incitation moyenne à utiliser le transport en commun (en raison de l’augmentation importante de l’offre routière pour l’automobile)	- Voies réservées séparées, efficaces, avec plusieurs intersections à traverser - Bonne correspondance avec les lignes d’autobus desservant les axes nord-sud - Amélioration importante par rapport au statu quo - Forte incitation à utiliser le transport en commun (en raison de la forte congestion routière)
	Camionnage	- Nouvel accès au Port, surtout utile pour les camions provenant de l’est - Favorise la fluidité de la circulation, notamment celle des camions, pour une période de quelques années	- Voie de desserte pour le secteur Pie-IX et son entrée au Port - Circulation lente pour les camions	- Statu quo quant à l’accès au Port - Circulation lente pour les camions
Intégration urbaine	Effet de coupure urbaine	- Création d’une coupure urbaine sur la majorité du parcours de la rue Notre-Dame, difficilement réversible et atténuable - Créations de liens améliorés entre les côté nord et sud de l’axe Notre-Dame à deux endroits : aux parcs Morgan-Champêtre et au parc Bellerive	- Création d’une coupure urbaine sur une partie du parcours de la rue Notre-Dame, difficilement réversible et atténuable - Créations de liens améliorés entre les côté nord et sud de l’axe Notre-Dame à trois endroits : aux parcs Morgan-Champêtre, au parc Bellerive et à l’esplanade du Square Papineau	- Pas de coupure urbaine au sens des autres solutions, mais impression de coupure dû à la circulation motorisée sur le boulevard en surface à quatre voies - Pas de création de liens nord sud sous forme de parcs
	Potentiel d’accès au fleuve	- Potentiel d’accès physique fortement diminué - Forte limitation du potentiel d’aménagement des terrains riverains de Notre-Dame et du fleuve	- Potentiel d’accès physique partiellement altéré - Limitation du potentiel d’aménagement des terrains riverains de Notre-Dame et du fleuve	- Potentiel d’accès physique demeure intact - Potentiel d’aménagement inchangé des terrains riverains de Notre-Dame et du fleuve
	Parcs et espaces verts	- Perte importante de superficie dans la bande verte le long de la rue Notre-Dame - Union du parc Morgan Champêtre - Amélioration du parc Bellerive	- Perte importante de superficie dans la bande verte le long de la rue Notre-Dame - Union du parc Morgan Champêtre, élargie par rapport à la solution en tranchée - Amélioration du parc Bellerive, plus étendu et à accès routier mieux aménagé	- Perte de superficie dans la bande verte le long de la rue Notre-Dame restreinte par l’espace occupé par le transport en commun - Pas d’union des parcs Morgan-Champêtre - Parc Bellerive moins important - Square Papineau moins important
Environnement	Bruit	- Réduction relativement importante du bruit sur la majorité du parcours le long de la rue Notre-Dame, sauf dans certaines sections particulièrement achalandées - Légère augmentation du bruit provenant du transport en commun	- Réduction relativement importante du bruit pour certaines sections en tranchée le long de la rue Notre-Dame - Augmentation du bruit sur les sections en surface résultant de l’augmentation de l’offre routière, sous réserve de mesures d’atténuation indéterminées - Légère augmentation du bruit provenant du transport en commun	- Statu quo quant au bruit provenant de la circulation routière. - Légère augmentation du bruit provenant du transport en commun
	Qualité de l’air	Affecte négativement la qualité de l’air et l’émission de GES dans l’axe de la rue Notre-Dame dû à l’augmentation importante de l’offre routière	- Affecte négativement la qualité de l’air et l’émission de GES dans l’axe de la rue Notre-Dame malgré l’amélioration du transport en commun - Si la pratique d’améliorer le transport en commun (tel que prévu à ce projet) était davantage répandue, on pourrait espérer une amélioration de la qualité de l’air	- Ressemble au statu quo quant à la qualité de l’air - Si la pratique d’améliorer le transport en commun (tel que prévu à ce projet) était davantage répandue, on pourrait espérer une amélioration de la qualité de l’air

Tableau 3 : Résultats de la comparaison entre trois solutions étudiées dans le cadre de la procédure et le statu quo

Critères		Solutions			
		Voies express en tranchées	Solution de compromis MTQ – Ville de Montréal	Boulevard urbain à deux voies par direction	Statu quo
Respect des instruments de planification du territoire		Non, car le schéma d’aménagement prévoit un boulevard urbain	Se rapproche du concept de boulevard urbain prévu aux instruments d'urbanisme	Oui, conforme aux instruments d’urbanisme	Oui, conforme aux instruments d’urbanisme
Transport des personnes et des marchandises	Sécurité	- Sécurité accrue en raison des intersections étagées et des traverses plus sécuritaires pour les piétons - La vitesse élevée dans la partie en tranchée peut créer des problèmes de sécurité	Sécurité accrue en raison des intersections étagées et des traverses plus sécuritaires pour les piétons	Sécurité légèrement accrue en raison l’amélioration de certaines intersections	Problèmes de sécurité en raison du nombre élevé d’autos et de camions sur la rue Notre-Dame
	Fluidité de la circulation	- Amélioration sensible de la fluidité de la circulation sur la rue Notre-Dame pour une période de quelques années - Densité de circulation sur les voies de service et aux intersections - Augmentation importante de l’offre routière - Nécessite des mesures d’apaisement pour diminuer la circulation dans les quartiers	- Amélioration légère de la fluidité de la circulation sur la rue Notre-Dame pour une période de quelques années - Augmentation de l’offre routière - Nécessite des mesures d’apaisement pour diminuer la circulation dans les quartiers	- Statu quo quant à la fluidité de la circulation sur la rue Notre-Dame - Nécessite des mesures d’apaisement pour diminuer la circulation dans les quartiers	- Statu quo quant à la fluidité de la circulation sur la rue Notre-Dame - Nécessite des mesures d’apaisement pour diminuer la circulation dans les quartiers
	Transport en commun	- Voies réservées dans certaines sections, efficacité limitée - Correspondance limitée avec les lignes d’autobus desservant les axes nord-sud - Amélioration par rapport au statu quo - Faible incitatif à utiliser le transport en commun	- Voies réservées séparées, efficaces, avec peu d’intersections à traverser - Bonne correspondance avec les lignes d’autobus desservant les axes nord-sud - Amélioration importante par rapport au statu quo - Incitation moyenne à utiliser le transport en commun (en raison de l’augmentation importante de l’offre routière pour l’automobile)	- Voies réservées séparées, efficaces, avec plusieurs intersections à traverser - Bonne correspondance avec les lignes d’autobus desservant les axes nord-sud - Amélioration importante par rapport au statu quo - Forte incitation à utiliser le transport en commun (en raison de la forte congestion routière)	Aucune amélioration
	Camion-nage	- Nouvel accès au Port, surtout utile pour les camions provenant de l’est - Favorise la fluidité de la circulation, notamment celle des camions, pour une période de quelques années	- Voie de desserte pour le secteur Pie-IX et son entrée au Port - Circulation lente pour les camions	- Statu quo quant à l’accès au Port - Circulation lente pour les camions	- Statu quo quant à l’accès au Port - Circulation lente pour les camions
Intégration urbaine	Effet de coupure urbaine	- Création d’une coupure urbaine sur la majorité du parcours de la rue Notre-Dame, difficilement réversible et atténuable - Créations de liens améliorés entre les côté nord et sud de l’axe Notre-Dame à deux endroits : aux parcs Morgan-Champêtre et au parc Bellerive	- Création d’une coupure urbaine sur une partie du parcours de la rue Notre-Dame, difficilement réversible et atténuable - Créations de liens améliorés entre les côté nord et sud de l’axe Notre-Dame à trois endroits : aux parcs Morgan-Champêtre, au parc Bellerive et à l’esplanade du Square Papineau	- Pas de coupure urbaine au sens des autres solutions, mais impression de coupure dû à la circulation motorisée sur le boulevard en surface à quatre voies - Pas de création de liens nord sud sous forme de parcs	La densité du trafic représente une forme de coupure, moins nette qu’une tranchée
	Potentiel d’accès au fleuve	- Potentiel d’accès physique fortement diminué - Forte limitation du potentiel d’aménagement des terrains riverains de Notre-Dame et du fleuve	- Potentiel d’accès physique partiellement altéré - Limitation du potentiel d’aménagement des terrains riverains de Notre-Dame et du fleuve	- Potentiel d’accès physique demeure intact - Potentiel d’aménagement inchangé des terrains riverains de Notre-Dame et du fleuve	- Potentiel d’accès physique demeure intact - Potentiel d’aménagement inchangé des terrains riverains de Notre-Dame et du fleuve
	Parcs et espaces verts	- Perte importante de superficie dans la bande verte le long de la rue Notre-Dame - Union du parc Morgan Champêtre - Amélioration du parc Bellerive	- Perte moins importante de superficie dans la bande verte le long de la rue Notre-Dame - Union du parc Morgan Champêtre, élargie par rapport à la solution en tranchée - Amélioration du parc Bellerive, plus étendu et à accès routier mieux aménagé	- Perte de superficie dans la bande verte le long de la rue Notre-Dame restreinte par l’espace occupé par le transport en commun - Pas d’union des parcs Morgan-Champêtre - Parc Bellerive moins important - Square Papineau moins important	- Aucune perte - Aucune amélioration
Environnement	Bruit	- Réduction relativement importante du bruit sur la majorité du parcours le long de la rue Notre-Dame, sauf dans certaines sections particulièrement achalandées - Légère augmentation du bruit provenant du transport en commun	- Réduction relativement importante du bruit pour certaines sections en tranchée le long de la rue Notre-Dame - Augmentation du bruit sur les sections en surface résultant de l’augmentation de l’offre routière, sous réserve de mesures d’atténuation indéterminées - Légère augmentation du bruit provenant du transport en commun	- Statu quo quant au bruit provenant de la circulation routière. - Légère augmentation du bruit provenant du transport en commun	Aucune modification
	Qualité de l’air	Affecte négativement la qualité de l’air et l’émission de GES dans l’axe de la rue Notre-Dame dû à l’augmentation importante de l’offre routière	- Affecte négativement la qualité de l’air et l’émission de GES dans l’axe de la rue Notre-Dame malgré l’amélioration du transport en commun - Si la pratique d’améliorer le transport en commun (tel que prévu à ce projet) était davantage répandue, on pourrait espérer une amélioration de la qualité de l’air	- Ressemble au statu quo quant à la qualité de l’air - Si la pratique d’améliorer le transport en commun (tel que prévu à ce projet) était davantage répandue, on pourrait espérer une amélioration de la qualité de l’air	Aucune modification

Tableau 4 : Performance relative des trois solutions étudiées dans le cadre de la procédure

Critères		Solutions		
		Voies express en tranchées	Solution de compromis MTQ – Ville de Montréal	Boulevard urbain à deux voies par direction
Respect des instruments de planification du territoire		3	2	1
Transport des personnes et des marchandises	Sécurité	2	1	3
	Fluidité de la circulation	1	2	3
	Transport en commun	3	1	1
	Camionnage	1	2	3
Intégration urbaine	Effet de coupure urbaine	3	1	1
	Potentiel d'accès au fleuve	3	2	1
	Parcs et espaces verts	3	1	1
Environnement	Bruit	1	2	3
	Qualité de l'air	3	2	1
Nombre de première position		3	4	6
Nombre de deuxième position		1	6	0
Nombre de troisième position		6	0	4

Tableau 5 : Performance relative des trois solutions étudiées dans le cadre de la procédure et du statu quo

Critères		Solutions			
		Voies express en tranchées	Solution de compromis MTQ – Ville de Montréal	Boulevard urbain à deux voies par direction	Statu quo
Respect des instruments de planification du territoire		3	2	1	1
Transport des personnes et des marchandises	Sécurité	2	1	3	4
	Fluidité de la circulation	1	2	3	3
	Transport en commun	3	1	1	4
	Camionnage	1	2	3	4
Intégration urbaine	Effet de coupure urbaine	4	1	1	3
	Potentiel d'accès au fleuve	4	2	1	3
	Parcs et espaces verts	3	1	1	3
Environnement	Bruit	1	2	3	3
	Qualité de l'air	4	3	1	1
Nombre de première position		3	4	6	2
Nombre de deuxième position		1	5	0	0
Nombre de troisième et quatrième position		6	1	4	8

Annexe 6

Scénarios décisionnels

Scénarios décisionnels				
SCÉNARIO DÉCISIONNEL		AVANTAGES	INCONVÉNIENTS	COMMENTAIRE
A	Autoriser le projet MTQ – Ville de Montréal ¹	- Donne suite au compromis MTQ – Ville de Montréal ; - Le projet améliore à court terme la problématique de congestion routière sur la rue Notre-Dame et dans les quartiers limitrophes ; - Des efforts non négligeables sont faits au niveau de l’intégration urbaine du projet ; - L’amélioration des infrastructure pour le transport en commun est notable. Il est possible d’espérer un effet d’entraînement ; - Permet d’implanter à court terme des solutions pour corriger le statu quo jugé inacceptable ; - Autoriser le projet n’empêche pas le MTQ d’établir un programme pour réaliser, dans un horizon d’une génération, une amélioration des modes de transport des personnes et des marchandises alternatifs à l’automobile et au camion, laquelle vise à entraîner une réduction des nuisances reliées à l’automobile et au camion.	- Le projet augmente l’offre routière à grands débits de circulation, source de pollution; l’ implantation du projet contribuera à aggraver, à long terme, la problématique de la qualité de vie dans les quartiers limitrophes de la rue Notre-Dame. Le projet doit être qualifié de projet non durable ; - Plusieurs éléments du projet et certaines évaluations d’impacts demandent à être précisés, notamment les impacts relatifs au climat sonore, à la qualité de l’air et à la gestion des sols contaminés ; - Ne permet pas d’intégrer dans la décision les résultats de la consultation publique prévue par le MTQ et la Ville de Montréal à l’automne.	Malgré tout, le cœur du projet tient à une augmentation de l’offre routière, ce qui indique que le transport des personnes par automobile et le transport des marchandises par camion sont renforcés
B	Attendre les résultats de la consultation publique (MTQ-Ville de Montréal) avant d’autoriser le projet	- Comprend les avantages du scénario A ; - Permet d’évaluer de façon plus précise les impacts du projet de compromis (ex. : bruit, espaces verts, qualité de l’air, débits de circulation) et facilite l’expression des conditions d’autorisation ; - La décision pourrait mieux refléter les résultats de la consultation publique prévue à l’automne par la Ville de Montréal et le MTQ sur les aménagements.	Les solutions aux problématiques de circulation, de transport en commun, de sécurité, de qualité de vie, de qualité de l’environnement et de mise en valeur du milieu sont reportées de plusieurs mois ; Le MTQ désire une autorisation gouvernementale le plus vite possible afin de pouvoir entreprendre des travaux rapidement et entamer les travaux préparatoires des différentes phases du projet.	Compte tenu que le rapport du BAPE invite à revoir le projet, qu’il s’agit d’un projet majeur aux impacts structurants, un délai pour vérifier l’existence d’une solution performant mieux en regard des attentes du milieu ne doit pas être considéré comme un critère décisif
C	Refuser le projet	- Évite les impacts associés à l’augmentation de l’offre routière ; - Permet à la Commission métropolitaine de Montréal et à Ville de Montréal de proposer des instruments d’aménagement et d’urbanisme renouvelés qui pourraient préciser la vocation de la rue Notre-Dame et de ses abords ; - Permet au MTQ de chercher des solutions plus durables quant au transport des personnes et marchandises et à la qualité de vie, n’impliquant pas une augmentation de l’offre routière, mais plutôt une diminution de cette offre ; - Refuser le projet n’empêche pas le MTQ d’établir un programme pour réaliser, dans un horizon d’une génération, une amélioration des modes de transport des personnes et des marchandises alternatifs à l’automobile et au camion, laquelle vise à entraîner une réduction des nuisances reliées à l’automobile et au camion.	- Selon la commission du BAPE, le statu quo est jugé inacceptable par le milieu ; - Retarde de plusieurs années la réalisation de mesures visant à corriger le statu quo, telles les dalles-parcs ; - Aucune amélioration des problématiques de circulation, de transport en commun, de sécurité, de qualité de vie, de qualité de l’environnement et de mise en valeur du milieu.	Compte tenu que le statu quo est considéré comme inacceptable, ce scénario devrait être rejeté

¹ Projet de boulevard en surface et en dépression tel que proposé suite aux travaux des comités MTQ-Ville de Montréal-AMT-STM.

Annexe 7

Liste de critères pouvant être utilisés pour apprécier un projet de transport routier sous l'angle du développement durable

Liste de critères pouvant être utilisés pour apprécier un projet de transport routier sous l'angle du développement durable

La liste de critères de développement durable dans le domaine des transports pourrait notamment comprendre les éléments suivants :

Pour l'appréciation des besoins

- Portrait de la situation actuelle et de l'évolution probable de cette situation.
- Énumération de problèmes, s'il en est.
- Scénarios pour répondre aux problèmes, dont des scénarios de moindre énergie, ou faisant appel aux énergies renouvelables.
- Identification de solutions permettant une amélioration sensible :
 - des déplacements de la population selon ses objectifs, dans des délais jugés raisonnables, viables ;
 - de l'accès aux produits et aux services pour l'ensemble de la population ;
 de la situation économique

Pour les critères de performance

- Les besoins de transport sont-ils satisfaits en évitant ou en réduisant au minimum la production de polluants et de déchets et en diminuant le risque général pour la santé humaine et l'environnement ?
- Notamment, pour les projets de transport en milieu urbain, le projet entraîne-t-il une amélioration ou une détérioration, à court, moyen et long termes, des éléments suivants :
 - l'environnement sonore ?
 - la qualité de l'air incluant les gaz à effets de serre ?
 - la qualité des eaux de surface et souterraine ?
 - les espaces verts et les parcs en tenant compte de la diversité des arbres et des habitats fauniques (accessibilité, fonctionnalité) ?
- Le projet favorise-t-il :
 - dans le domaine du trafic des voyageurs, les transports en commun et l'augmentation de la part du trafic lent (piétons et cyclistes) moins polluants ?
 - le transfert de la route au rail sur les longues distances dans le domaine du trafic lourd des marchandises ?
 - Les modes de transport générateurs de plus d'emplois au Québec (transport en commun) ?

- Le projet est-il conçu de façon à :
 - améliorer, à court, moyen et long termes, la fluidité de circulation (réduire la fréquence et la durée des périodes de congestion et le nombre de véhicules impliqués dans ces épisodes de congestion) ?
 - éviter les effets barrières ?
 - mettre en valeur le potentiel paysager du milieu ou nuire à cette mise en valeur ?
 - utiliser efficacement les infrastructures existantes en préservant les terrains et les ressources naturelles, assurant la conservation des habitats et le maintien de la biodiversité ?
 - optimiser l'utilisation des infrastructures existantes au lieu d'en construire de nouvelles, surtout celles entraînant l'augmentation des capacités routières destinées au trafic, susceptibles de nuire à l'expansion de modes de transport plus efficaces (train pour le transport des marchandises, transport en commun) ?
 - décourager la circulation de transit dans les quartiers résidentiels ?
 - effectuer une analyse exhaustive des impacts environnementaux de solutions de rechange examinant différents modes de transports pour répondre aux besoins?
 - comparer plusieurs variantes en vue d'en trouver certaines dont le bilan des impacts est meilleur ?
 - identifier des mesures d'atténuation pertinentes pour diminuer l'ampleur des impacts plus importants?
- Quelle est l'importance des impacts résiduels sur l'environnement causés par le projet, dans une perspective de plusieurs générations?
- Identification des bénéficiaires et des groupes subissant les pertes : la détermination préalable des bénéficiaires du projet et qui en subissent les inconvénients ; Y a-t-il des groupes subissant la majorité des pertes? Ces groupes sont-ils favorisés ou défavorisés par rapport aux bénéficiaires ? Le projet accroît-il des inégalités ?
- Équité spatiale : la mesure dans laquelle les impacts positifs et négatifs du projet sont distribués dans l'espace ; l'équité spatiale s'étudiera notamment par rapport aux quartiers centraux versus ceux de banlieues, mais aussi par rapport aux autres nations de la planète (amélioration du cadre de vie en général incluant la mise en place de nouveaux équipements de transport en commun, préservation de la qualité de vie des riverains en contrôlant les usages et l'affectation des sols riverains des routes, évitement des coupures de tissu urbain, amélioration ou diminution de la production de gaz à effets de serre, amélioration de la sécurité et de la santé de la population, amélioration de l'accès).
- Équité entre les générations : la mesure dans laquelle les impacts positifs et négatifs du projet sont distribués dans le temps entre les populations, c'est-à-dire pour la société d'aujourd'hui comparativement à celles des générations futures.
- Consultation et information publique : l'importance de la participation des citoyens dans l'analyse du besoin et des solutions pour y répondre ; le projet permet-il le respect des attentes du milieu ?

- Efficience : dans quelle mesure le projet appuie-t-il la productivité et la compétitivité de l'économie de la région ?
 - en maintenant ou en améliorant l'accessibilité routière aux équipements majeurs de transport (résidentiel, commercial, travail, industries, port, aéroport ou autre) ;
 - en réduisant les temps de parcours ;
 - en maintenant ou améliorant la sécurité des transporteurs et du public en général ;
 - en favorisant les modes de transport ayant la plus grande efficacité énergétique, aux moindres coûts et en encourageant la concurrence entre les différents modes de transport ;
 - en favorisant le développement de l'activité économique des entreprises, le maintien et la création d'emploi ;
 - en ne favorisant pas l'étalement urbain ;
 - en préservant la vitalité économique des artères touchées par le projet.
- Internalisation des coûts : la comparaison des coûts du projet par rapport à ceux de solutions de rechange tient-elle compte de tous les coûts économiques, sociaux et environnementaux. En d'autres termes, l'argent investi est-il rentable? Y-a-t-il d'autres moyens moins coûteux d'assurer les mêmes services que le projet, à des coûts de construction, d'entretien, sociaux et environnementaux moindres ?
- Abordabilité : le coût du projet est-il abordable, compte tenu des investissements possibles dans d'autres modes de transport ? Son financement empêche-t-il ou retarde-t-il sensiblement des investissements publics dans d'autres modes de transport causant moins d'impacts et répondants aux besoins identifiés ?

Annexe 8

Conditions d'autorisation

CONDITIONS D'AUTORISATION

CONDITION 1 : CONDITIONS ET MESURES APPLICABLES

Réserve faite des conditions prévues au présent certificat d'autorisation, la modernisation de la rue Notre-Dame, entre la rue Amherst et l'échangeur de l'autoroute 25, sur le territoire de la Ville de Montréal doit être conforme aux modalités et mesures prévues dans les documents suivants :

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Modernisation de la rue Notre-Dame, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec, Chapitre 1 : mise en contexte, version finale*, par Dessau Soprin inc., Roche Deluc et Roche, août 2001, 39 pages ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Modernisation de la rue Notre-Dame, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec, Chapitre 1 : mise en contexte, annexes, version finale*, par Dessau Soprin inc., Roche Deluc et Roche, août 2001, pagination multiple ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Modernisation de la rue Notre-Dame, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec, Chapitre 2 : description du milieu récepteur, version finale*, par Dessau Soprin inc., Roche Deluc et Roche, août 2001, 146 pages et 25 annexes ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Modernisation de la rue Notre-Dame, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec, Chapitre 3 : description du projet, version finale*, par Dessau Soprin inc., Roche Deluc et Roche, août 2001, 25 pages et 7 annexes ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Modernisation de la rue Notre-Dame, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec, Chapitre 4 : analyse des impacts, version finale*, par Dessau Soprin inc., Roche Deluc et Roche, août 2001, 88 pages et 6 annexes ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Modernisation de la rue Notre-Dame, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec, Chapitre 5 : mesures d'urgence, version finale*, par Dessau Soprin inc., Roche Deluc et Roche, août 2001, 8 pages ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Modernisation de la rue Notre-Dame, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec, Chapitre 6 : programme de surveillance et de suivi, version finale*, par Dessau Soprin inc., Roche Deluc et Roche, août 2001, 8 pages ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Modernisation de la rue Notre-Dame, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec, Questions et commentaires du ministère de l'Environnement, version finale*, par Dessau Soprin inc., Roche Deluc et Roche, juillet 2001, 24 pages et 4 annexes ;

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Modernisation de la rue Notre-Dame, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec, Résumé, version finale*, par Dessau Soprin inc., Roche Deluc et Roche, septembre 2001, 71 pages ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Modernisation de la rue Notre-Dame, Suite de l'audience publique sur l'environnement*, par M. Daniel Robert, du ministère des Transports et M. Jean Hardy, de Dessau Soprin inc., 10 juillet 2002, 14 pages et 19 plans ;
- Lettre de M. Paul-André Fournier, du ministère des Transports, à M^{me} Linda Tapin, du ministère de l'Environnement, concernant des compléments d'information sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, datée du 12 juillet 2002, 3 pages et 1 annexe ;
- Note technique de M. Jean Hardy et M^{me} Dominique Leclerc, de DESSAU-SOPRIN INC., à M. Daniel Robert, du ministère des Transports, concernant l'évaluation préliminaire des niveaux sonores projetés, datée du 9 juillet 2002, 3 pages ;
- Lettre de M. Paul-André Fournier, du ministère des Transports, à M^{me} Linda Tapin, du ministère de l'Environnement, Réponses aux questions du ministère de l'Environnement du 16 et 21 août 2002 concernant des compléments d'information sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, datée du 3 septembre 2002, 1 page et 5 annexes.

Si des indications contradictoires sont contenues dans ces documents, les plus récentes prévalent ;

CONDITION 2 : ÉTUDE DE CIRCULATION

Le ministre des Transports doit déposer au ministre de l'Environnement la mise à jour des études de circulation du projet au moment de la demande de certification d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement ;

CONDITION 3 : CONSULTATION PUBLIQUE SUR L'INTÉGRATION URBAINE DU PROJET À L'OUEST DE LA RUE DICKSON

Le ministre des Transports doit déposer au ministre de l'Environnement le rapport de la consultation publique qui sera réalisée conjointement avec la Ville de Montréal sur l'intégration urbaine du projet. Ce rapport doit traiter notamment des aménagements des parcs et des espaces publics, des éléments patrimoniaux, de la piste multifonctionnelle ainsi que des mesures d'atténuation du bruit. Ce rapport doit être déposé auprès du ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement ;

CONDITION 4 : CONSULTATION PUBLIQUE SUR L'INTÉGRATION URBAINE DU PROJET À L'EST DE LA RUE DICKSON

Pour le tronçon de l'avenue Souigny situé à l'est de la rue Dickson et comprenant l'échangeur de l'autoroute 25, le ministre des Transports doit consulter la Ville de Montréal et la population concernée sur les aménagements, la piste multifonctionnelle et les mesures d'atténuation du bruit. Le rapport de cette consultation doit être déposé auprès du ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement ;

CONDITION 5 : AMÉLIORATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT ALTERNATIVE À L'AUTOMOBILE

Le ministre des Transports doit déposer auprès du ministre de l'Environnement une étude dans laquelle il proposera les moyens visant à améliorer l'offre de transport alternative à l'automobile sur l'Île de Montréal. Cette étude doit être déposée au plus tard cinq ans suivant la mise en service de la rue Notre-Dame modernisée ;

CONDITION 6 : MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Le ministre des Transports, en concertation avec la Ville de Montréal, doit proposer et réaliser un programme de suivi pour évaluer, après deux, cinq et dix ans suivant la mise en service de la rue Notre-Dame modernisée, l'efficacité des mesures d'apaisement de la circulation comme moyen de maintenir le statu quo en matière de capacité routière nette disponible dans le quadrilatère formé par l'autoroute 25, la rue Sherbrooke, l'avenue De Lorimier et la rue Notre-Dame. Ce programme de suivi doit inclure les moyens pour mettre en place les correctifs nécessaires pour atteindre l'objectif précité. Ce programme doit être déposé au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les rapports de suivi doivent être déposés auprès du ministre de l'Environnement au plus tard 6 mois après chacune des échéances précitées ;

CONDITION 7 : PARCS ET ESPACES PUBLICS

Le ministre des Transports doit réserver les montants nécessaires qui serviront à l'aménagement des parcs, espaces publics et aménagements patrimoniaux ainsi qu'à l'intégration urbaine du projet, pour les éléments qui relèvent de sa responsabilité. Pour l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, le ministre des Transports doit déposer les grandes orientations et les objectifs prévus quant à l'aménagement des parcs et espaces publics et les responsabilités respectives du ministère des Transports et de la Ville de Montréal quant à la réalisation et au suivi de ces aménagements. Ces aménagements devront comprendre des axes verts (coulées vertes) pénétrant dans les quartiers limitrophes, prioritairement dans le quartier Hochelaga. Ces coulées vertes devront être jumelées et s'intégrer aux mesures d'apaisement de la circulation prévues par la Ville de Montréal.

Dans la conception de ces aménagements, le ministre des Transports doit prendre en compte la sécurité publique, particulièrement celle des femmes et des enfants.

Le ministre des Transports doit déposer auprès du ministre de l'Environnement une étude de suivi sur l'utilisation et la fonctionnalité des parcs et espaces publics. Ce suivi doit s'étendre sur une période minimale de trois ans suivant la mise en service de la rue Notre-Dame modernisée, au terme de laquelle un rapport de suivi sera déposé auprès du ministre de l'Environnement. Ce rapport devra permettre d'identifier certains correctifs pouvant être apportés ;

CONDITION 8 : PISTE MULTIFONCTIONNELLE

Le ministre des Transports doit réaliser, en collaboration avec la Ville de Montréal, le raccordement de la piste multifonctionnelle de la rue Notre-Dame à la piste du boulevard René-Lévesque.

Dans l'axe de la rue Souigny, le ministre des Transports doit procéder à l'acquisition de la voie ferrée du Canadien National afin de permettre le raccordement de la piste multifonctionnelle au marché Maisonneuve.

Dans l'axe de la rue Souigny, le ministre des Transports doit réaliser, à partir de la rue Haig, une piste multifonctionnelle permettant de traverser l'autoroute 25 ;

CONDITION 9 : STATION DE POMPAGE CRAIG ET ESPLANADE DES PATRIOTES

Le ministre des Transports doit élaborer une solution permettant de créer un pôle patrimonial à l'endroit de l'Esplanade des Patriotes et de mettre en valeur la station de pompage Craig. De plus, les aménagements doivent permettre l'accessibilité piétonnière vers le parc Bellerive et la station de pompage Craig. Cette solution doit permettre de conserver intégralement la station de pompage Craig et ses équipements ;

CONDITION 10 : TONNELLERIE

Le ministre des Transports doit élaborer une solution permettant de mettre en valeur le caractère patrimonial de la tonnellerie ;

CONDITION 11 : FONCTIONNALITÉ DES AMÉNAGEMENTS POUR LES DÉPLACEMENTS NON MOTORISÉS

Le ministre des Transports doit déposer, auprès du ministre de l'Environnement, une étude de suivi sur la fonctionnalité de la piste multifonctionnelle et des aménagements pour les déplacements non motorisés, en particulier pour les traversées (piétons, cyclistes, usagers du transport en commun). Les principales mesures et méthodes de l'étude doivent être présentées au moment de la demande de certification d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement ainsi que les principes qui encadreront la prise de décision quant à la nécessité d'une intervention. Cette étude devra permettre de modifier certains éléments des aménagements après une période minimale d'utilisation de trois ans par la population ;

CONDITION 12 : TRAITEMENT ARCHITECTURAL

Le ministre des Transports, en concertation avec la Ville de Montréal, doit présenter les moyens pour assurer un traitement architectural des ouvrages d'art des sections en tranchées de façon à améliorer leur intégration au cadre bâti et aménagé ainsi qu'au paysage. Ces informations doivent être présentées au moment de la demande de certification d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement ;

CONDITION 13 : AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS ET INTÉGRATION VISUELLE

Le ministre des Transports doit élaborer et réaliser un programme de suivi de l'aménagement paysager portant sur l'efficacité des mesures mises en place pour assurer l'intégration visuelle du projet au paysage. Ce programme d'une durée minimale de cinq ans doit être déposé auprès du ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Un rapport final sur l'état des lieux doit être déposé auprès du ministre de l'Environnement au plus tard six mois après la fin du programme ;

CONDITION 14 : BRUIT EN PHASE CONSTRUCTION

Le ministre des Transports doit établir les mesures d'atténuation à mettre en place pendant les travaux de construction dans les secteurs résidentiels, institutionnels et récréatifs. Ce programme doit inclure les niveaux de bruit à respecter. Ce programme doit être déposé auprès du ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Les rapports de suivi devront être déposés annuellement pendant la durée des travaux ;

CONDITION 15 : BRUIT EN PHASE EXPLOITATION

Le ministre des Transports doit déposer auprès du ministre de l'Environnement la mise à jour des études sur les niveaux de bruit estimés en phase exploitation lors de la demande de certification d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Le ministre des Transports doit élaborer des mesures d'atténuation permettant de réduire le niveau de bruit à 55 dB (A) L_{eq} (24 h) ou au niveau du bruit ambiant actuel, si celui-ci dépasse 55 dB (A), auquel cas il devient le seuil maximum à respecter dans les secteurs résidentiels, institutionnels et récréatifs. Pour ce faire, le ministre des Transports doit fournir au ministre de l'Environnement une évaluation sonore des niveaux de bruit (modélisation et cartographie isophonique) perçus aux zones sensibles au bruit en tenant compte des différentes mesures d'atténuation proposées. Les détails relatifs à l'aménagement et à la conception des écrans acoustiques ou autres mesures d'atténuation (murs, matériaux, buttes, aménagements paysagers, insonorisation des bâtiments) doivent être identifiés et montrés au plan. Le ministre des Transports ne pourra implanter de murs limitant la portée du champ visuel le long de la rue Notre-Dame.

Le ministre des Transports doit élaborer et réaliser un programme de suivi des niveaux sonores après un an, cinq ans et dix ans suivant la mise en service de la rue Notre-Dame modernisée pour s'assurer de la nécessité et de l'efficacité des mesures d'atténuation appropriées et prendre toutes les mesures nécessaires pour respecter les seuils mentionnés ci-haut. Le programme de suivi doit être présenté au ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les rapports de suivi doivent être transmis au ministre de l'Environnement au plus tard trois mois après chaque série de mesures.

CONDITION 16 : QUALITÉ DE L'AIR

Le ministre des Transports doit présenter au ministre de l'Environnement, au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, une étude de l'impact du projet de modernisation de la rue Notre-Dame sur la qualité de l'air. Cette étude doit inclure les résultats des mesures des particules (TSP, PM_{10} et $PM_{2,5}$) analysées au poste Hochelaga-Maisonneuve en fonction des conditions météorologiques. L'étude doit tenter d'identifier les sources ayant le plus d'influence sur le poste d'échantillonnage.

Le ministre des Transports doit poursuivre les mesures d'échantillonnage au poste Hochelaga-Maisonneuve, et ce, pour une période minimale de trois ans suivant la mise en service de la rue Notre-Dame modernisée. Les mesures de suivi devront inclure la mesure des composés organiques volatils (COV) incluant le benzène. Au terme de cette période de trois ans, l'opportunité de poursuivre l'exploitation de ce poste de mesure doit être évaluée et un rapport doit être déposé auprès du ministre de l'Environnement ;

CONDITION 17 : SOLS CONTAMINÉS

Le ministre des Transports doit gérer les sols contaminés de façon à prioriser la valorisation et la réutilisation des sols par un traitement adéquat de ceux-ci lorsque les technologies le permettent. L'enfouissement des sols contaminés dans les lieux existants ou leur exportation hors du Québec ne devra être envisagée qu'en dernier recours ;

CONDITION 18 : EAUX DE SURFACE

Le ministre des Transports doit, sur l'ensemble des travaux projetés, favoriser la construction d'un réseau d'égout pluvial séparé muni de bassins de rétention et de sédimentation permettant d'acheminer les eaux de ruissellement au milieu récepteur (le fleuve Saint-Laurent) en respectant les normes de rejet dans un cours d'eau prévues au Règlement relatif aux rejets dans les réseaux d'égout et les cours d'eau de la Communauté métropolitaine de Montréal. Lorsque le rejet des eaux de ruissellement au milieu récepteur n'est pas possible, la construction de bassin de rétention avant le rejet à l'intercepteur d'égout unitaire de la Ville de Montréal doit permettre de ne pas augmenter les débordements lors des pluies d'une récurrence de cinq ans et plus fréquente et d'une durée correspondant au temps de concentration du bassin de drainage à la structure de régulation de l'intercepteur ;

CONDITION 19 : SURVEILLANCE

Le ministre des Transports doit déposer au ministre de l'Environnement des rapports de surveillance environnementale faisant état du déroulement des travaux et de l'efficacité des mesures d'atténuation appliquées. Ces rapports doivent être déposés annuellement et le dernier doit l'être au plus tard six mois après la fin des travaux de construction.