
RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE PUBLIQUE

162 **Projet de modernisation de la rue
Notre-Dame à Montréal par le
ministère des Transports du Québec**

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

La notion d'environnement

Les commissions du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement examinent dans une perspective de développement durable les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

Remerciements

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien nécessaire à la production de ce rapport.

Édition et diffusion

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Tél. : (418) 643-7447
1 800 463-4732 (sans frais)

Internet : www.bape.gouv.qc.ca
Courriel : communication@bape.gouv.qc.ca

Tous les documents déposés durant le mandat ainsi que les textes de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Québec, le 19 mars 2002

Monsieur André Boisclair
Ministre d'État aux Affaires municipales,
à la Métropole, à l'Environnement et à l'Eau
et leader du gouvernement
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

Il me fait plaisir de vous remettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transports du Québec.


Le mandat d'enquête et d'audience publique était sous la responsabilité de M^{me} Louise Boucher, secondée par MM. Alain Cloutier et Louis Dériger. Il a débuté le 19 novembre 2001.

Au terme de son analyse, la commission conclut que le *statu quo* est inacceptable et qu'il importe que des travaux soient entrepris sur la rue Notre-Dame. Le projet améliorerait à court terme la situation actuelle du transport local et régional, mais il demeurerait problématique à plusieurs égards.

L'audience aura fait ressortir qu'une majorité de participants s'opposent au concept de voies en tranchée proposé par le ministère des Transports du Québec. Ces derniers, dont la Ville de Montréal, préconisent plutôt un concept de boulevard urbain. Dans ce contexte, la commission considère que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame devrait être réexaminé par le ministère des Transports du Québec de concert avec la Ville de Montréal.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,



André Harvey

Québec, le 18 mars 2002

Monsieur André Harvey
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête et d'audience publique portant sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal soumis par le ministère des Transports du Québec.

Au terme de la consultation publique, il ressort clairement que le *statu quo* s'avère inacceptable et qu'il importe que des travaux d'aménagement soient entrepris sur la rue Notre-Dame. Le projet du ministère des Transports du Québec améliorerait à court terme la situation actuelle du transport local et régional. Toutefois, le concept qu'il propose demeurerait problématique à plusieurs égards et soulève l'opposition de la majorité des participants à l'audience, dont la Ville de Montréal.

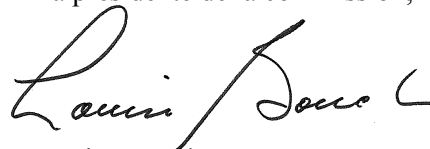
Selon la commission, la proposition de boulevard urbain de la Ville de Montréal présente d'importants avantages face au projet du Ministère. Elle offre une solution multimodale axée davantage sur le transport collectif et s'articule autour d'une approche de revitalisation urbaine du secteur de la rue Notre-Dame. En plus de s'inscrire dans les orientations municipales d'aménagement déjà établies et d'apparaître conforme à celles du cadre d'aménagement, la proposition de la Ville recherche le compromis avec le projet ministériel.

L'acceptabilité sociale du projet repose sur le caractère durable et harmonieux de la solution qui sera retenue. C'est pourquoi la commission estime qu'il importe que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame soit réexaminé par le ministère des Transports du Québec de concert avec la Ville de Montréal.

Je tiens à souligner, au nom des membres de la commission, la grande collaboration de l'ensemble des participants à l'audience. Je désire également exprimer ma reconnaissance aux membres de l'équipe qui ont accompagné la commission au cours de ses travaux, pour leur enthousiasme et leur empressement à servir le public.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente de la commission,



Louise Boucher

Table des matières

Introduction	1
Chapitre 1 Le projet	3
La description du projet	3
Les aménagements récréotouristiques et patrimoniaux	6
Les programmes de surveillance et de suivi	11
Le calendrier de réalisation et le coût du projet.....	11
Chapitre 2 Les préoccupations des citoyens	13
Depuis plus de trente ans... ..	13
Le projet du ministère des Transports du Québec : une voie express encaissée.....	14
Achalandage et débordements anticipés	18
Le raccordement entre la rue Notre-Dame et l’avenue Souigny : des variantes de tracé	18
La qualité de vie des résidants	19
Un boulevard urbain comme solution de rechange.....	21
Chapitre 3 La raison d’être du projet et son contexte	25
Les objectifs visés	25
La planification régionale et municipale.....	28
Le plan d’urbanisme de la Ville de Montréal	28
Le schéma d’aménagement de la Communauté urbaine de Montréal	31
Le cadre d’aménagement et les orientations gouvernementales	32
La gestion des déplacements dans la région métropolitaine	36
Les orientations ministérielles	36
La situation du transport dans la région métropolitaine.....	38
Chapitre 4 L’intégration du projet au milieu urbain et ses impacts	43
Les variantes de tracé pour le raccordement de la rue Notre-Dame à l’autoroute 25.....	43
Le raccordement au réseau routier local	45
Les débordements de la circulation.....	45
La fermeture totale ou partielle d’intersections de rues	48

Le transport collectif	49
Les voies réservées et les mesures préférentielles aux carrefours.....	50
La continuité des voies réservées au transport en commun	52
Le raccordement aux circuits locaux d'autobus	53
Le transport des marchandises	55
L'importance du camionnage.....	55
Des aménagements visant l'amélioration du transport des marchandises	57
L'accès aux espaces publics.....	60
L'accès au fleuve.....	60
Un réseau de parcs et de places.....	64
Les composantes patrimoniales.....	67
La station de pompage Craig.....	68
L'ancienne tonnellerie.....	69
Le Centre de soins prolongés Grace Dart.....	70
La piste multifonctionnelle	71
Le raccordement au réseau cyclable municipal.....	72
Le raccordement au réseau cyclable municipal selon les variantes « CSF » et « CN »	73
La sécurité des usagers.....	74
Les impacts sur le climat sonore et la qualité de l'air	75
Le climat sonore aux abords de la rue Notre-Dame.....	75
La qualité de l'air	78
L'acceptabilité sociale du projet	83
Le projet du Ministère.....	83
La solution de rechange de la Ville de Montréal	87
Conclusion	91
Bibliographie	95
Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat	97
Annexe 2 La documentation	107

Les figures et tableau

Figure 1	La localisation du projet	4
Figure 2	Les aménagements récréotouristiques et patrimoniaux	8
Figure 3	Les phases et le calendrier des travaux.....	12
Tableau 1	La concentration maximale totale prévue dans l'air ambiant	81

Introduction

Le 24 octobre 2001, M. André Boisclair, ministre de l'Environnement, confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal présenté par le ministère des Transports du Québec (MTQ). Ce mandat a été confié au BAPE en vertu des articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) qui prévoient une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement faisant appel à la participation du public. Il s'est déroulé du 19 novembre 2001 au 19 mars 2002.

En mars 2000, le ministre de l'Environnement recevait l'avis de projet concernant la modernisation de la rue Notre-Dame. Une étude d'impact a été remise au Ministre en août 2001. En septembre 2001, un avis de recevabilité de l'étude d'impact a été émis, à la suite de quoi le BAPE a reçu du Ministre le mandat de tenir une période d'information et de consultation publiques qui s'est déroulée du 25 septembre au 9 novembre 2001. Une centaine de requêtes d'audience ont été adressées au Ministre et ce dernier a alors confié au BAPE un mandat d'audience publique.

Les séances de la première partie de l'audience publique se sont tenues à Montréal du 19 au 22 novembre 2001. Les requérants ont alors expliqué les motifs de leur requête et le promoteur a présenté son projet. La deuxième partie de l'audience publique s'est tenue du 14 au 24 janvier 2002.

Quelque 90 mémoires ont été déposés, dont 65 ont été présentés à la commission qui a également reçu le témoignage verbal de quatre personnes. La majorité des mémoires et des présentations proviennent d'organismes, d'entreprises, de groupes et de citoyens des quartiers touchés par le projet. Au total, 16 séances ont eu lieu au cours de l'audience publique et près de 1 150 personnes ont participé aux travaux de la commission.

Dans le présent rapport, la commission s'intéresse dans un premier temps à la raison d'être du projet et à son contexte. Elle examine ensuite le projet sous l'angle de son intégration dans un milieu urbain, de ses impacts sur la qualité de vie des riverains et des attentes des différents acteurs, particulièrement celles de la Ville de Montréal.

La commission conserve la nomenclature des quartiers montréalais telle qu'elle se présentait avant la création, le 1^{er} janvier 2002, de la nouvelle ville de Montréal. Il en est de même pour la Communauté urbaine de Montréal et la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

Chapitre 1 **Le projet**

L'information contenue dans le présent chapitre est tirée de l'étude d'impact soumise par le ministère des Transports du Québec (MTQ) ainsi que des documents déposés et des transcriptions des séances publiques. La commission y décrit succinctement le projet, incluant les aménagements récréotouristiques et patrimoniaux, le calendrier de réalisation, le coût ainsi que les programmes de surveillance et de suivi.

La description du projet

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal est localisé en milieu urbain, au nord d'une zone industrialo-portuaire et au sud de quartiers résidentiels. Le tracé de l'axe routier réaménagé s'étendrait d'ouest en est, sur une longueur de 8,7 km, dans les deux directions, entre la rue Amherst et l'autoroute 25 (figure 1). Empruntant le corridor de la rue Notre-Dame actuelle entre les rues Amherst et Vimont, il bifurquerait par la suite vers le nord-ouest en passant entre la cour de triage du Canadien National (CN) et la propriété de la Canadian Steel Foundries (CSF) afin de rejoindre l'avenue Souigny existante et finalement l'autoroute 25. Le projet comporte également des modifications à certains axes routiers, notamment le réaligement du boulevard René-Lévesque, le prolongement du boulevard de l'Assomption (1,3 km) et la transformation de la rue Dickson en cul-de-sac, au sud de l'avenue Souigny. De plus, un nouvel accès au port de Montréal (1,2 km) serait aménagé entre la rue Viau et le prolongement du boulevard de l'Assomption.

L'axe routier réaménagé se subdiviserait en six secteurs que le promoteur appelle « portes ». Ainsi, d'ouest en est, se trouvent les portes « Faubourg-Québec », « Sainte-Marie », « Hochelaga », « Maisonneuve », « Viau » et « Montréal » (figure 1). À la hauteur de chacune de ces portes, le promoteur souhaite offrir un corridor routier modernisé, un réseau vert récréotouristique et un réseau patrimonial, et mettre en valeur des panoramas sur la ville de Montréal et sur le fleuve Saint-Laurent.

D'après le promoteur, la majorité de l'emprise routière est déjà la propriété du Ministère bien que certains terrains resteraient à acquérir.

La rue Notre-Dame modernisée offrirait trois voies dans chacune des directions, séparées par un terre-plein infranchissable, et bordées d'accotements élargis aménagés comme voies réservées aux véhicules d'urgence et, par endroit, au transport en commun. Le tronçon servant au raccordement de l'axe actuel de la rue Notre-Dame à l'avenue Souigny ne comporterait quant à lui que deux voies par direction. Sur toute sa longueur, l'axe routier modernisé serait en dépression sur 6,3 km et en surface sur 2,4 km. La vitesse autorisée sur l'ensemble du tracé serait de 70 km/h.

Dans sa partie en dépression, la rue Notre-Dame serait recouverte par endroits de viaducs visant à assurer l'accès au réseau routier local et au port de Montréal et de « dalles-parcs » pour y aménager des lieux publics tels des parcs ou des espaces verts. Au total, 1,2 km en direction est et 1,3 km en direction ouest de l'axe routier modernisé seraient ainsi recouverts.

Afin d'assurer le lien entre le réseau routier local et la partie en dépression de la route, le MTQ aménagerait en surface, dans chacune des directions et de manière discontinue le long du parcours, des voies de desserte généralement à deux voies par direction. Elles auraient pour fonction de desservir les entreprises riveraines, le port de Montréal et les usagers du réseau routier local et du transport en commun.

Le projet comprend également des voies réservées au transport en commun ainsi que des feux prioritaires à certaines intersections. Ainsi, de l'avenue De Lorimier au viaduc du CN, le MTQ réserverait une voie à l'usage du transport en commun, en site propre ou en rive, sur les voies de desserte en surface ou sur la voie rapide en dépression. À l'ouest de l'avenue De Lorimier et à l'est du viaduc du CN, aucune mesure préférentielle ne serait accordée au transport en commun qui partagerait la chaussée avec les camions et les automobiles.

Le MTQ propose de raccorder la rue Notre-Dame à l'autoroute 25 en la prolongeant vers le nord-ouest jusqu'à l'actuelle avenue Souigny (figure 1). Le tracé de ce nouvel axe routier devrait d'abord emprunter un tunnel d'environ 200 m à construire sous les voies ferrées du CN et passer entre le bâtiment principal de la CSF et la limite est de la cour de triage du CN. Cette voie de raccordement comporterait deux voies dans chacune des directions et serait en dépression jusqu'à son croisement avec le boulevard de l'Assomption, après quoi elle referait surface jusqu'à l'autoroute 25.

Deux autres variantes ont été étudiées pour assurer le raccordement de la rue Notre-Dame à l'avenue Souigny, mais elles n'ont pas été retenues par le promoteur : la variante Dickson dont le tracé se superpose à l'axe de la rue du même nom et la variante CN qui se situe dans les limites de la cour de triage de Longue-Pointe, propriété du Canadien National. Cette dernière constituait avant 1999 la variante privilégiée par le MTQ.

Les aménagements récréotouristiques et patrimoniaux

En bordure de la rue Notre-Dame, des parcs, des espaces verts et des lieux publics à caractère patrimonial et historique seraient aménagés (figure 2). Ainsi, le MTQ envisage d'agrandir les parcs Bellerive et Dézéry, de réunir les parcs Morgan et Champêtre et d'en créer un nouveau à l'angle des rues Viau et Notre-Dame, soit le parc Viau. Il est également proposé d'aménager des espaces publics, dont certains autour d'éléments patrimoniaux localisés dans l'aire des travaux. C'est le cas de la station de pompage

Verso de la figure 2

Figure 2 Les aménagements récréotouristiques et patrimoniaux (gauche)

Recto – partie de gauche

(Couleur)

Figure 2 Les aménagements récréotouristiques et patrimoniaux (droite)

Recto – partie de droite

Page blanche

Craig, de l'esplanade des Patriotes en face de la prison du Pied-du-Courant, de la place de la Barrière-de-péage, de la place de la Tonnellerie et d'un parterre en face du Centre de soins prolongés Grace Dart de Montréal. La création de nouveaux squares, soit Parthenais et Dufresne, ainsi que le réaménagement de l'esplanade Maisonneuve sont également proposés.

Le projet prévoit le réaménagement complet de la piste cyclable actuelle le long de la rue Notre-Dame, entre l'avenue De Lorimier à l'ouest et la rue Sainte-Catherine à l'est (figure 2). Son parcours serait modifié et elle serait élargie à 4 m, ce qui permettrait de la rendre multifonctionnelle. Selon le promoteur, la sécurité (visibilité, éclairage, intersections) de cette piste serait également améliorée et ses usagers pourraient avoir accès à un ensemble de lieux et places publics.

Les programmes de surveillance et de suivi

Le MTQ propose d'établir un programme de surveillance en trois phases successives dont la première aurait lieu lors de la préparation des plans et devis, la deuxième durant la phase de construction et la dernière lors de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure routière.

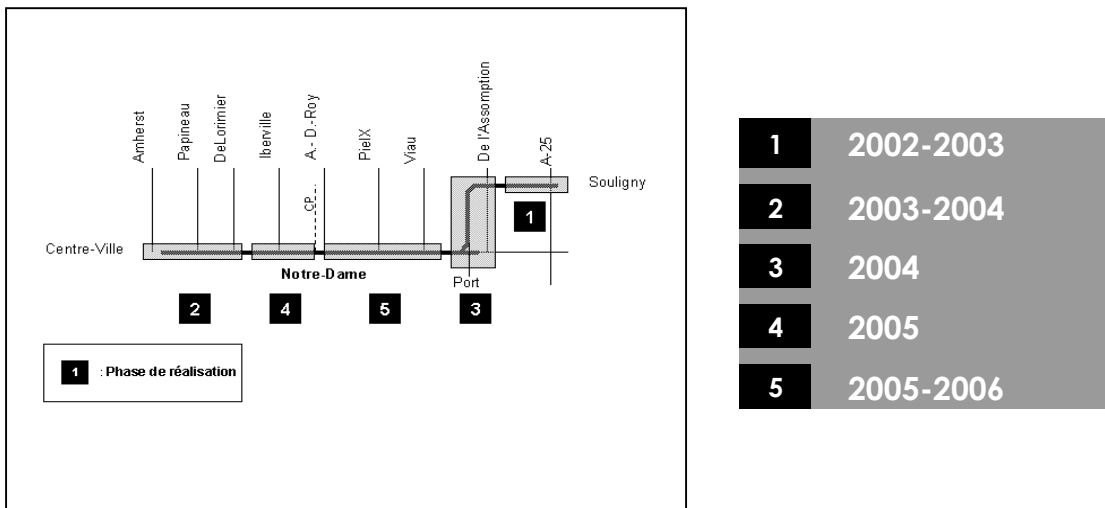
Durant la phase de construction, le MTQ prévoit mettre en place un plan de gestion de la circulation avec l'aide de la Ville de Montréal, de l'Agence métropolitaine de transport et de la Société de transport de Montréal. La population serait renseignée sur l'état d'avancement des travaux et sur les changements prévisibles par l'entremise d'une ligne « info-travaux » accessible en tout temps. Cette ligne permettrait aussi aux gens de donner leurs commentaires. Le projet ferait l'objet de deux audits de sécurité routière, soit un audit des plans et devis préliminaires et un audit de préouverture.

Finalement, le MTQ planterait un programme de suivi environnemental dans le but d'évaluer la qualité de l'air, le climat sonore, l'état de santé de la végétation, le respect de la vitesse des usagers, les populations d'oiseaux, le niveau de la nappe phréatique ainsi que la qualité et la quantité des rejets des eaux des bassins de sédimentation.

Le calendrier de réalisation et le coût du projet

Le MTQ propose de réaliser le projet de modernisation de la rue Notre-Dame dans un délai minimum de quatre ans à compter de 2002. Les travaux devraient se dérouler en cinq phases dont certaines se feraient simultanément (figure 3).

Figure 3 Les phases et le calendrier des travaux



Source : tirée du document déposé DA1, n. p.

Le coût total du projet s'élèverait à 263 millions de dollars, dont 119 millions pour l'infrastructure routière, 40 millions pour l'intégration du projet au milieu et la protection de l'environnement, 24 millions pour la gestion de la circulation lors des travaux et 46 millions pour les imprévus. Enfin, 34 millions seraient affectés aux services professionnels.

Chapitre 2

Les préoccupations des citoyens

Le présent chapitre dresse le portrait des opinions et des préoccupations exprimées par les participants lors de l'audience publique. Celles-ci portent principalement sur le concept d'aménagement préconisé par le ministère des Transports du Québec (MTQ) pour le réaménagement de la rue Notre-Dame, les infrastructures accompagnant ce réaménagement, le choix du tracé, son utilisation, ainsi que sur la qualité de vie des résidents des quartiers adjacents.

Depuis plus de trente ans...

Plusieurs participants ont rappelé à la commission l'historique du projet de prolongement de l'autoroute Ville-Marie entamé dans les années 1970. Certains d'entre eux se sont mobilisés contre les différents plans de parachèvement de l'autoroute Ville-Marie présentés depuis les trente dernières années. Ils jugent dépassée la solution proposée par le MTQ puisqu'elle est similaire au projet initial. Pour le représentant de la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve :

[...] le projet du ministère est un modèle béton qui surcharge l'environnement quand, dans les faits, on devrait travailler sur des alternatives ou travailler sur un projet qui va plutôt aérer les espaces, laisser la ville à ceux qui la marchent, en fait, puis installer des équipements de transport collectif plutôt modernes.

(M. Normand Robert, séance du 14 janvier 2002, p. 58)

La représentante de la Corporation de développement économique et communautaire Centre-Sud-Plateau Mont-Royal souhaite plutôt que les décideurs fassent preuve d'imagination, s'inspirent de ce qui se fait à l'étranger et soient à l'écoute des gens quant à la façon de développer leur ville (M^{me} Céline Charpentier, séance du 18 janvier 2002, en après-midi, p. 26).

Lors de la présentation des mémoires, les interventions ont principalement servi à comparer les concepts de voies encaissées et de boulevard urbain. Le concept de tunnel a également été soulevé.

Malgré la divergence des points de vue quant au concept d'aménagement qui devrait être privilégié pour le réaménagement de la rue Notre-Dame, un consensus quasi unanime se dégage par rapport à la situation actuelle : le *statu quo* est inacceptable :

À cet égard, nous considérons que le *statu quo* et la situation qui prévaut actuellement sur la rue Notre-Dame sont inacceptables. Que ce soit une autoroute encaissée ou enclavée, ou bien un boulevard urbain, nous considérons qu'il y a des conditions de base, non négociables, qui se doivent d'être respectées ; des conditions qui devraient (ou devront) être, de toutes façons, déjà améliorées, que vous donniez ou non l'aval à ce projet, que ce projet se réalise ou pas.

(Mémoire du CLSC Hochelaga-Maisonneuve, p. 1)

Le projet du ministère des Transports du Québec : une voie express encaissée

Pour des participants, le projet comporte de nombreux avantages, dont l'amélioration de la sécurité routière, de la desserte locale et du transport des personnes et des marchandises. Pour le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve, le projet permet surtout de civiliser le rapport de proximité entre les quartiers et la circulation routière :

[...] avant même que le ministère décide de procéder à la réalisation de son ouvrage en tranchée, on en était venu à ces conclusions-là. C'est au fil des échanges avec la population dans le milieu qui disait : « Il y a un problème de circulation. On est pris entre le centre-ville et l'est de la ville, on ne peut pas dire non au passage des autos et des camions. Comment peut-on civiliser ce rapport-là avec notre vie résidentielle dans le quartier ? » Et ça a été la conclusion à laquelle on est venu.

(M. Jean-Jacques Bohémier, séance du 14 janvier 2002, p. 16)

Une seconde retombée positive de la route encaissée serait, selon certains participants, l'augmentation de la sécurité routière (mémoires de la Société de promotion et de concertation de l'Est de l'île de Montréal, p. 7, du Conseil régional FTQ Montréal métropolitain, p. 12 et de la Société d'habitation populaire de l'Est de Montréal, p. 7). Le débranchement de nombreuses rues de la rue Notre-Dame ainsi que l'étagement des carrefours sont des solutions qui contribueraient également à diminuer les risques de conflits aux intersections :

Ce projet présente une réponse à plusieurs de nos préoccupations quant à la sécurité de nos employés, à l'accès sécuritaire au stationnement, ainsi qu'à la circulation des véhicules lourds nécessaire à la réception et à l'expédition à partir de l'usine. La réalisation de ce projet solutionne toutes les problématiques que nous vivons quotidiennement quant à la rue Dickson et à la sécurité des piétons.

(Mémoire de Camco inc., p. 6)

Les participants qui soutiennent la proposition du MTQ soulignent également l'importance d'une telle infrastructure pour le transport des marchandises en plus des réductions de bruit et des poussières anticipées (mémoires de M^{me} Christiane Plamondon et M. François Aubry, p. 2, de la Corporation de développement de l'Est, p. 6, du Conseil pour le développement local et communautaire Hochelaga-Maisonneuve, p. 3-4 et du Conseil régional FTQ Montréal métropolitain, p. 6-7). En fait, pour la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal, la véritable vocation du nouveau lien routier proposé par le MTQ est le transport des marchandises (mémoire, p. 2). Pour le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve :

Considérant le contexte particulièrement favorable à la réalisation d'un projet sensible aux communautés touchées, nous ne voudrions surtout pas que soit reporté ce projet de modernisation de la rue Notre-Dame qui, à nos yeux, aura beaucoup d'effets positifs sur la revitalisation et le redéveloppement social et économique du quartier Hochelaga-Maisonneuve qui, selon tous les acteurs montréalais, en a bien besoin.

(M. Jean-Jacques Bohémier, séance du 14 janvier 2002, p. 11)

Plusieurs participants dénie les prédictions de gains de temps ou remettent en question la capacité du transport en commun de réduire la congestion (mémoire de Transport 2000 Québec, p. 6-7, M. Jean-François Moisan, séance du 17 janvier 2002, en soirée, p. 2 et M. Xavier Daxhelet, séance du 17 janvier 2002, en soirée, p. 12). Pour sa part, l'organisme Vivre en ville mentionne :

[...] les voies réservées ne sont pas en site propre, c'est-à-dire situées en retrait de la voie de circulation et du trafic. Par conséquent, les autobus seront soumis aux mêmes aléas de la circulation que les automobiles sur une partie de l'autoroute, c'est-à-dire bloqués dans les mêmes problèmes de congestion. Les gains en termes de temps seront donc minimes et, encore une fois, le transport en commun par autobus ne pourra devenir une alternative attrayante et concurrencer adéquatement les déplacements en automobile.

(Mémoire, p. 13-14)

De plus, la majorité des participants réclament un meilleur arrimage entre les services du Viabus et ceux des parcours locaux sur les axes nord-sud tels que Pie-IX et D'Iberville. Ainsi, pour la Ville de Montréal :

[...] les interconnexions entre les axes nord-sud et la rue Notre-Dame, incluant celle du boulevard Pie-IX, sont essentielles afin de permettre les mouvements de correspondance entre les lignes d'autobus nord-sud et l'axe est-ouest de la rue Notre-Dame. Sans ces interconnexions, l'axe rapide de la rue Notre-Dame est inaccessible aux résidents du quartier Hochelaga-Maisonneuve.

(Mémoire, p. 13)

De nombreux organismes laissent voir des réticences à l'égard du projet. Pour des représentants des groupes environnementaux et des citoyens, la route encaissée ne pourrait qu'entraîner des nuisances en matière de qualité de l'air et de bruit. Selon eux, la congestion qui surviendrait au bout de quelques années serait de nature à engendrer de grandes quantités de gaz à effet de serre, ce qui va à l'encontre des engagements internationaux du Québec et du Canada en matière de réduction de ces émissions. Dans leur mémoire ou au cours de leur intervention, plusieurs ont souligné que les émissions augmenteront en fonction du nombre de véhicules qui emprunteront cette route (mémoires de la Direction de la santé publique de Montréal-Centre, p. 5, du Comité de résidants de Centre-Sud, p. 18 et de la Table d'aménagement du Centre-Sud, p. 7, M. Robert Perreault, séance du 15 janvier 2002, en soirée, p. 27, M. John Burcombe, séance du 15 janvier 2002, en soirée, p. 51, M. René Coignaud, séance du 18 janvier 2002, en après-midi, p. 4 et M. Normand Parisien, séance du 14 janvier 2002, p. 26).

De plus, cette infrastructure serait, selon certains, de nature à encourager davantage l'utilisation individuelle de l'automobile, à favoriser le phénomène de l'étalement urbain et les problèmes liés au trafic routier (mémoires de M^{me} Renée Martin, p. 3, de Vivre en ville, p. 11 et du Groupe de recherche appliquée en macroécologie, p. 7, M. David Simard, séance du 16 janvier 2002, en soirée, p. 16 et M. Pierre Brisset, séance du 17 janvier 2002, en soirée, p. 28). Le représentant de la Corporation de développement économique Anjou-Montréal-Est précise cependant qu'il faut arrêter d'avoir peur de l'étalement urbain :

Cessons d'avoir peur. Cessons d'avoir peur de l'étalement urbain, aussi. Pourquoi ? Faisons valoir nos points locaux, nos points forts, valorisons ces points-là et on va garder nos gens à Montréal. Ils n'iront pas en banlieue.
(M. André Cordeau, séance du 15 janvier 2002, en après-midi, p. 28)

D'autres inconvénients ont été soulevés par les opposants au projet. Pour plusieurs citoyens, groupes communautaires ainsi que la Ville de Montréal, la route encaissée créerait une barrière définitive avec le fleuve, ce qui accentuerait d'autant plus l'actuel effet de coupure (mémoire de la Corporation de développement économique et communautaire Centre-Sud-Plateau Mont-Royal, p. 4). D'aucuns acquiescent cependant que l'actuelle rue Notre-Dame représente en soi une barrière mais, font-ils remarquer, la coupure demeure moindre qu'avec une route en tranchée (M. François Racine, séance du 16 janvier 2002, en après-midi, p. 34). Plusieurs participants font également valoir que le projet constituerait une solution irréversible dérogeant de la philosophie du développement durable (mémoire de l'Atelier du patrimoine urbain de Montréal, p. 5).

Les résidants des quartiers en bordure de la rue Notre-Dame, notamment ceux de Hochelaga-Maisonneuve, ont fait part de leur sentiment d'être enclavés, et le projet ne pourrait que l'accentuer : « Et si la dernière version du projet [...] se réalise, les citoyens seront enclavés par une véritable autoroute en tranchée » (mémoire de M. Jean-Pierre Bonhomme, p. 1). Plusieurs groupes environnementaux les rejoignent dans leur réflexion

quant à cet effet de coupure (mémoires de Transport 2000 Québec, p. 3 et Vivre en ville, p. 10).

Les participants aux séances publiques reconnaissent toutefois l'intérêt des propositions d'aménagement associées au projet. Même les opposants au projet ne les rejettent pas en bloc. Les aménagements connexes comme la réunification des parcs Morgan et Champêtre, l'aménagement du parc Bellerive et la réfection de la piste cyclable sont salués, bien qu'accompagnés de nombreuses suggestions. Certaines ont été amenées afin de bonifier ou même de modifier les infrastructures proposées.

Afin de maximaliser les bénéfices liés au réaménagement des espaces verts, le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve propose que « soient élargies les différentes dalles qui longent le parcours dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve [...] dans le but de maximaliser les aménagements d'espaces verts et de réduire les nuisances pour les résidants à proximité » (M. Jean-Jacques Bohémier, séance du 14 janvier 2002, p. 14).

Cependant, l'attrait et la sécurité des parcs ont été remis en question :

La mise en place de dalles-parcs au-dessus de l'autoroute Notre-Dame devrait permettre un meilleur accès des résidants à ces parcs. [...] Toutefois, il faut souligner que la plupart des places publiques et des espaces verts prévus dans le projet du MTQ seraient tous situés à la limite sud de la zone résidentielle. Cela peut, à notre avis, poser deux contraintes. D'une part, certains parcs seraient situés loin des résidences, en plein quartier industriel. La Ville de Montréal, qui serait responsable de ces parcs, devrait alors mettre en place des moyens afin de les rendre sécuritaires en tout temps. D'autre part, il serait important que le bruit ambiant dans ces parcs ne soit pas trop élevé afin de ne pas décourager les citoyens à les fréquenter.
(Mémoire de la Direction de la santé publique de Montréal-Centre, p. 11)

Cependant, les aménagements devront favoriser la sécurité et la tenue d'activités afin d'attirer les familles sur les lieux. Car nous croyons qu'actuellement l'aménagement du parc Bellerive tel que proposé par le MTQ pourrait favoriser le commerce de la prostitution, un des dossiers chauds et d'actualité dans le quartier.
(Mémoire du Comité de résidants de Centre-Sud, p. 22)

Quant à la piste cyclable, les participants sont soucieux des modifications apportées au trajet actuel, tant du point de vue du nombre d'intersections que de la continuité du circuit : « Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, tel que soumis aux présentes consultations, prévoit le maintien d'une piste dans l'emprise de la rue Notre-Dame, mais brise l'actuelle continuité » (mémoire de Vélo Québec, p. 7).

Les interventions reflètent également un certain scepticisme quant à l'évaluation du coût du projet. Des citoyens redoutent que celui-ci soit beaucoup plus élevé : « on croit vraiment que tout ce qui est présenté ici, avec tous les attributs qu'on essaie d'apporter, [...] c'est plus dans les trois quarts de milliard ou 1 milliard comme on voit partout ailleurs dans les autres villes » (M. Pierre Brisset, séance du 17 janvier 2002, en soirée, p. 29). Toujours à l'égard du coût du projet, une préoccupation de certains participants réside dans l'absence d'assurance que tous les éléments de bonification du projet seront bel et bien réalisés :

La qualité du projet de modernisation de la rue Notre-Dame repose en grande partie sur l'aménagement de nombreuses composantes complémentaires au projet principal : la reconstruction de la rue Notre-Dame. Or, nous espérons que ce projet puisse être réalisé dans son intégralité selon le budget prévu. Nous craignons cependant que l'argent manque avant la fin des travaux. (Mémoire de M^{me} Christiane Plamondon et M. François Aubry, p. 3)

Achalandage et débordements anticipés

Dans l'éventualité où le projet serait retenu, les craintes de voir des débordements de circulation dans les rues du voisinage ont été exprimées par des participants :

Selon le MTQ, un boulevard urbain à six voies ne disposerait pas d'une capacité suffisante pour le rendre fonctionnel. Or, la solution préconisée par le MTQ amène précisément un débordement dans le réseau local car plusieurs axes nord-sud sont coupés et ne se rabattent plus sur la rue Notre-Dame. Les automobilistes qui empruntent présentement ces axes devront effectuer des détours dans le réseau local.

(Mémoire de la Ville de Montréal, p. 18-19)

Enfin, certains s'interrogent sur l'achalandage que pourraient engendrer sur la rue Notre-Dame les prolongements des autoroutes 25 et 30 ainsi que la réfection, pendant dix ans, de l'autoroute Métropolitaine :

[...] les travaux de réparation de l'autoroute Métropolitaine et le prolongement de l'autoroute 25 vers Laval annoncés dans le Plan de gestion des déplacements vont entraîner une augmentation significative des débits de circulation, des niveaux de bruit, de pollution atmosphérique et des effets de débordement sur les rues locales dans l'axe de la rue Notre-Dame.

(Mémoire du Conseil régional de l'environnement de Montréal, p. 4)

Le raccordement entre la rue Notre-Dame et l'avenue Souigny : des variantes de tracé

Le choix du tracé pour le raccordement devant permettre la jonction entre la rue Notre-Dame et l'avenue Souigny a constitué une autre préoccupation d'importance. Le choix

entre la variante Canadian Steel Foundries (CSF) et la variante Canadien National (CN) pourrait occasionner une plus ou moins grande perturbation des activités économiques pour plusieurs entreprises. Les principaux avantages en faveur de la variante CN sont une meilleure desserte locale, la mise en valeur des terrains à vocation industrielle et commerciale du secteur, et un accès direct à la zone portuaire dans le prolongement de la voie de raccordement entre l'avenue Souigny et la rue Notre-Dame (mémoires de la Corporation de développement de l'Est, p. 5-6, de Camco inc., p. 7 et de Cascades, division Transit, p. 2). Pour sa part, la variante CSF entraînerait, selon un participant, « une perturbation majeure des activités ferroviaires dans la cour de triage ferroviaire de Longue-Pointe, [...] sur une période susceptible de varier entre cinq et sept mois » (mémoire de Standard Paper Box, p. 4-5).

De son côté, le Comité interrégional pour le transport des marchandises se dit préoccupé de la fluidité du trafic, en particulier durant les travaux de réaménagement : « Soucieux de la congestion engendrée par les travaux de modernisation, le Comité demande au ministère des Transports du Québec de prévoir toutes les mesures possibles pour faciliter la fluidité du transport des marchandises pendant la durée des travaux » (mémoire p. 10). Pour leur part, les industries telles que Camco inc. et Cascades, division Transit désirent que l'interruption de service sur les voies ferrées soit limitée au minimum de temps requis pour exécuter les travaux.

La qualité de vie des résidents

Les résidents et organismes communautaires, tout spécialement ceux des quartiers Centre-Sud et Hochelaga-Maisonneuve, ont mis l'accent sur l'importance d'améliorer leur qualité de vie (mémoire du Conseil pour le développement local et communautaire Hochelaga-Maisonneuve, p. 3). Ils se préoccupent de santé, de sécurité, de la protection du patrimoine bâti, de l'accès au fleuve et des répercussions des travaux de réaménagement. Afin d'assurer la revitalisation des quartiers, un organisme a proposé la création d'un fonds :

Ce projet doit aussi offrir au quartier le moyen de réparer les dommages causés par les expropriations des années 70. Par conséquent, nous recommandons la création d'un fonds inspiré de la règle du 1 % dans le domaine des arts. Ce fonds doté d'un capital équivalent à 1 % de la valeur du coût de réalisation de l'ouvrage viendrait soutenir les initiatives locales [...] Ce fonds géré localement serait voué à la revitalisation du milieu.
(Mémoire du Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve, p. 13)

Par ailleurs, sur le plan de la santé et de la sécurité, les participants se questionnent sur les réductions potentielles prévues de bruit et de pollution atmosphérique. Selon le représentant du Comité social Centre-Sud inc., « la réfection de la rue Notre-Dame amènera, nous l'espérons, une diminution du bruit et du stress lié à cet effet. La

population se sentira peut-être moins agressée par la pollution sonore » (mémoire, p. 2). Pour leur part, les membres de la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve demeurent préoccupés par la qualité de l'air et craignent pour :

[...] la santé de cette population entre autres à cause de la synergie entre le réchauffement climatique, les épisodes plus fréquents de *smog* et l'accroissement de la pollution de l'air en particulier des matières particulaires provenant d'un volume de circulation plus élevé sur l'autoroute Notre-Dame.

(Mémoire, *addenda*, p. 6-7)

Quant à la Direction de la santé publique de Montréal-Centre, ses représentants affirment : « notre analyse globale du projet de modernisation de la rue Notre-Dame du MTQ nous empêche de l'appuyer dans sa forme actuelle en raison de ses conséquences sur la santé publique au niveau régional, et ce, malgré les avantages du projet sur le plan local » (mémoire, p. 1).

Par ailleurs, la proximité d'une infrastructure considérée comme une autoroute laisse planer un sentiment d'inconfort et d'insécurité pour nombre de participants, comme l'illustre le mémoire du Comité de résidents de Centre-Sud : « Certes, ces interventions sont intéressantes mais le principe d'autoroute (bruit, pollution, poussières, sécurité) vient nuire au potentiel de ces aménagements » (mémoire, p. 23).

La Direction de la santé publique de Montréal-Centre souligne cependant que le projet « devrait permettre d'améliorer la sécurité de ces utilisateurs [piétons et cyclistes] puisqu'ils n'auraient plus à traverser un nombre important d'intersections où les véhicules circulent à grande vitesse comme c'est le cas actuellement » (mémoire, p. 12).

Plusieurs regroupements de citoyens ainsi que des organismes de protection du patrimoine s'intéressent à la sauvegarde des éléments patrimoniaux du secteur. L'organisme Héritage Montréal souligne d'ailleurs que « ce patrimoine est particulièrement important à Montréal, ville de production, de commerce et de transport, mais il reste fort menacé » (mémoire, p. 5). Quant à elle, l'Association québécoise pour le patrimoine industriel salue le projet du promoteur, car elle y voit l'occasion que soient assurées la protection et la mise en valeur de l'ancienne station de pompage Craig construite en 1887 (mémoire, p. 2). L'Atelier du patrimoine urbain de Montréal s'intéresse pour sa part à la préservation et à la valorisation de la prison du Pied-du-Courant (mémoire, p. 3). Un citoyen dénonce toutefois la destruction, même partielle, du bâtiment de la tonnellerie sise au coin du boulevard Pie-IX (mémoire de M. Louis La Rochelle, p. 5). De son côté, l'entreprise Sucre Lantic ltée, dont la tonnellerie fait partie de l'héritage historique, valorise la préservation, même en partie, de ce bâtiment « comme élément positif et stimulant pour le secteur de l'Est de Montréal » (mémoire, p. 4).

Certains participants ont en outre souligné le potentiel d'attrait touristique de leurs quartiers, notamment en rapport avec le pôle olympique. Un citoyen propose d'ouvrir « un corridor central reliant le stade olympique au fleuve en passant par le boulevard Morgan (qui est, lui, un véritable boulevard) » (mémoire de M. Jean-Pierre Bonhomme, p. 3).

Plusieurs participants soulignent l'importance de préserver et de développer des lieux de contact avec le fleuve : « Ce vœu profond de la population de se réapproprier son fleuve s'est manifesté depuis longtemps » (mémoire de M. André Vaillancourt, p. 1). Pour les gens de l'Association Habitat Montréal : « La construction d'une autoroute en tranchée condamne à tout jamais l'accès aux berges et prive Montréal des investissements majeurs que cet accès pourrait justifier » (mémoire, p. 22).

Des participants, comme la Corporation de promotion et de développement du Croissant de l'Est, croient que l'accès visuel au fleuve serait amélioré (mémoire, p. 4). Un représentant du CLSC Hochelaga-Maisonneuve affirme :

Maintenant, souvent, certains disent : « On fait dos au fleuve avec ce projet-là. » Moi, je vous dirais : « Ça fait trente ans que je reste dans le quartier. On ne sait même pas qu'il y a un fleuve à côté de chez nous. » Donc, nous sommes très heureux des trois accès au fleuve qui sont prévus, avec les belvédères, l'agrandissement des espaces verts, la réunification des parcs, les dalles prévues et l'encaissement, en autant qu'elles [dalles] soient bien larges, ça dépend du point de vue où l'on se place, soit du parc, ou bien longues si l'on se place du point de vue de l'automobiliste qui passe en dessous.

(M. Claude Champagne, séance du 15 janvier 2002, en soirée, p. 61)

La période et la durée des travaux soulèvent des inquiétudes tant chez les résidants que chez les entreprises. Les résidants redoutent notamment le bruit et les poussières, en plus des débordements de circulation : « Le projet est séparé en cinq phases sur une période de quatre ans. Pendant combien de temps doit-on vivre les inconforts de poussière et de bruit de construction ? Comment le trafic sera dévié pendant les cinq phases de construction ? » (mémoire du Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve, p. 19).

Un boulevard urbain comme solution de rechange

[...] il faut reformuler le problème et se demander plutôt comment il est possible de faire en sorte que le moins de gens possible soient immobilisés dans leur automobile dans la congestion et comment il est possible de faire en sorte de ne pas détériorer davantage la qualité de vie de ceux qui vivent dans les quartiers centraux [...].

(Mémoire de M. François Gagnon, p. 22)

Les opposants au projet ont proposé une solution de rechange conciliant nombre de leurs préoccupations quant à la gestion des débordements et à la revitalisation des quartiers limitrophes de la rue Notre-Dame. Ils souhaitent plutôt un boulevard de type urbain. Plusieurs modèles de boulevard urbain ont été mentionnés, entre autres par le Conseil régional de l'environnement de Montréal, Vivre en ville, des groupes de citoyens, la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve, la Table d'aménagement du Centre-Sud et l'Association Habitat Montréal. La proposition de la Ville de Montréal regroupe l'essentiel de ces suggestions : une route généralement au niveau du sol qui privilégie le transport collectif, restreint l'offre pour l'automobile et qui permettrait d'augmenter la qualité de vie des résidents et des usagers.

La Ville de Montréal propose un boulevard urbain qui serait à une échelle dite « plus humaine » permettant une meilleure qualité de vie dans les quartiers avoisinants. Ce boulevard n'entraînerait pas d'effet de coupure avec le fleuve et permettrait, advenant le déplacement des activités portuaires, un accès physique aux berges : « Il ne s'agit pas ici d'interférer dans les activités actuelles du port de Montréal, mais de planifier l'avenir quel qu'en soit les horizons de temps. Il ne faut pas fermer le potentiel du fleuve pour les Montréalais » (mémoire, p. 40).

Selon des participants, l'emprise d'un boulevard urbain serait moins large que celle d'une route encaissée et ainsi des terrains pourraient y être redéveloppés (M^{me} Renée Martin, séance du 16 janvier 2002, en soirée, p. 19). Le représentant de la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve précise : « En fait, ce qu'on souhaitait dans les faits, c'est que la rue Notre-Dame redevienne une vraie rue, qu'on puisse reconstruire les abords » (M. Normand Robert, séance du 14 janvier 2002, p. 59).

En ce qui a trait au transport collectif, les tenants du boulevard urbain soulignent qu'il permettrait de concilier un meilleur arrimage entre le projet du Viabus et la desserte locale nord-sud en plus d'assurer une voie en site propre qui faciliterait l'implantation éventuelle d'un système de train léger sur rail (mémoires de Vivre en ville, p. 14 et de la Table d'aménagement du Centre-Sud, p. 34). À cet égard, le Conseil régional de l'environnement de Montréal est d'avis qu'un boulevard urbain :

[...] devrait intégrer les éléments suivants : une voie réservée dans les deux directions au centre de l'axe Notre-Dame permettant une amélioration significative du transport en commun pour les résidents du quartier et de l'est de la métropole tout en offrant la possibilité, advenant une croissance de l'achalandage, de construire un système de transport en commun d'une capacité intermédiaire.
(Mémoire, p. 20)

La plupart des tenants du boulevard urbain reconnaissent le défi qui accompagne sa mise en place, mais souhaitent que le concept de réaménagement retenu soit durable :

Le principal défi consiste à réconcilier la fluidité du transport des personnes et des marchandises avec la qualité de vie du quartier, l'efficacité des ressources ainsi que les conditions environnementales (qui comprennent la prévention des dérèglements climatiques) et la mobilité de la population. (Mémoire de Transport 2000 Québec, p. 8)

Pour être durable, un aménagement urbain de qualité doit intégrer le développement architectural aux facteurs naturels et incorporer autant les besoins sociaux, les caractéristiques culturelles et les valeurs sociétales que les impératifs économiques. Tout en solutionnant les problèmes du présent, il ne doit pas hypothéquer l'avenir. Et il doit tenir compte de l'esthétique : un aménagement urbain de qualité en est aussi un de beauté. (Mémoire de la Ville de Montréal, p. 41)

C'est des choix de développement économique, de développement urbain, d'aménagement urbain, puis des choix environnementaux aussi. Je pense que, quand des jeunes viennent nous dire : « Écoutez, nous », [...] ils viennent après nous et leurs enfants vont venir après nous. Moi je pense qu'il faut réfléchir à ces choses-là en fonction de cent ans, de deux cents ans, parce que la ville de Montréal va être sûrement là. (M^{me} Céline Charpentier, séance du 18 janvier 2002, en après-midi, p. 33)

La raison d’être du projet et son contexte

La commission examine ici la raison d’être du projet et son contexte. Après avoir rappelé les objectifs visés par le promoteur, elle évalue la conformité du projet avec les orientations municipales actuelles du schéma d’aménagement et du plan d’urbanisme de la Ville de Montréal, de même que ses rapports avec le récent cadre d’aménagement et les orientations générales du gouvernement du Québec. Son inscription dans le plan décennal de gestion des déplacements dans la région métropolitaine, établi par le ministère des Transports du Québec, est également appréciée.

Les objectifs visés

Le projet soumis veut répondre à une problématique dite de transport et de déplacements définie à partir de la situation actuelle dans le secteur visé, ainsi qu’aux préoccupations de la communauté touchée par le projet¹.

Selon le promoteur, les problèmes de transport et de déplacements montrent que les particularités du milieu traversé et l’historique même du projet exigent une solution qui déborde du simple problème de « transport ». Il lui faut ainsi préconiser une approche de type « projet urbain » qui englobe l’amélioration de la qualité de vie et du cadre de vie ainsi que le soutien au développement du milieu. Les problèmes à résoudre sont décrits ainsi par le promoteur :

- La circulation routière :
 - congestion routière chronique sur la rue Notre-Dame ainsi qu’à une intersection ; fluidité de la circulation limitée par le nombre élevé d’entrées, les feux de circulation et les mouvements des camions ; problèmes de sécurité à certaines intersections et sur des segments de la rue avec une forte représentation des camions dans les accidents ; lisibilité déficiente des parcours ; débordement de la circulation sur le réseau routier local dont du camionnage en transit ; géométrie routière inadaptée aux besoins des camions ; géométrie temporaire problématique de l’avenue Souigny entre la rue Dickson et l’autoroute 25.

1. L’information de cette section est tirée, sauf indication contraire, du document déposé PR3, p. 3-8.

- Les déplacements piétonniers et cyclistes :
 - désuétude de certaines sections de la piste cyclable ; présence de nombreux conflits avec les cyclistes et les piétons ; accessibilité problématique au parc Champêtre et au parc Bellerive.
- Le transport en commun :
 - délais significatifs du circuit d'autobus express 410 sur la rue Notre-Dame à l'est de l'avenue Papineau durant les périodes de pointe du matin et du soir.
- La sécurité publique :
 - absence sur l'île de Montréal d'un lien routier à grande capacité permettant de relier tous les ponts de la Rive-Sud et d'offrir une option efficace pour le rabattement de la circulation en situation d'urgence ; absence d'un lien routier à grande capacité permettant d'offrir une solution de rechange à l'autoroute Métropolitaine ; absence de raccordement direct au réseau routier supérieur pour la base militaire de Longue-Pointe.
- L'environnement :
 - niveau sonore supérieur aux limites recommandées dans la *Politique sur le bruit routier* du MTQ ; problème potentiel de qualité de l'air durant les périodes de congestion.
- La qualité de vie et la mise en valeur du milieu :
 - état des lieux qui suscite un sentiment d'incertitude et d'insécurité ; problèmes d'accessibilité à certains aménagements urbains ; problème de lisibilité, de conservation et de mise en valeur du potentiel historique, patrimonial et ethnographique ; problème de mise en valeur de nombreux panoramas métropolitains ; difficulté d'accès visuel au fleuve et absence d'accès physique au fleuve dans ce secteur de Montréal.

Le MTQ a également pris en compte les préoccupations de la communauté exprimées depuis plus de 30 ans dans le cadre de différentes consultations publiques. Il a en outre distribué dans 53 000 foyers une invitation à trois journées et six soirées « portes ouvertes ». Au total, 305 visiteurs y ont participé. Toujours selon le promoteur, les préoccupations manifestées viseraient le bruit, la pollution, la poussière, l'aménagement des espaces verts, la circulation routière, les coûts, la qualité de vie, la revitalisation du quartier, la gestion de la circulation et l'accès au fleuve. Le promoteur conclut que le projet serait bénéfique pour la revitalisation et le développement du secteur s'il s'inscrivait dans une approche intégrée. Il permettrait aussi de corriger les effets occasionnés lors de l'expropriation du corridor de l'autoroute Ville-Marie.

Le MTQ a également consulté cinq acteurs socioéconomiques ayant des activités dans le secteur touché par le projet. Il résume la position de l'administration montréalaise d'alors comme étant un appui conditionnel à l'accord d'une priorité aux secteurs Sainte-Marie et au parc Champêtre, à un raccordement adéquat au réseau routier local qui améliorerait la circulation, au maintien de la vocation résidentielle aux abords de la rue Notre-Dame dans les quartiers Sainte-Marie, Hochelaga et Maisonneuve ainsi qu'à l'atténuation des nuisances environnementales actuelles. Pour la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, il conviendrait de maintenir et d'améliorer le service actuel sur la rue Notre-Dame ainsi que les circuits locaux nord-sud liés à cette rue. L'implantation d'un corridor de transport en commun en site propre s'inscrirait dans la stratégie globale d'intervention de l'Agence métropolitaine de transport de même que l'instauration d'un service express de transport en commun entre Repentigny et le centre-ville de Montréal. Pour sa part, le Canadien National a modifié sa position face au projet : au moment de l'étude d'impact, il désirait conserver sa cour de triage de Longue-Pointe puis, lors de l'audience, il s'est montré ouvert à une proposition antérieure nécessitant qu'il cède une partie de cette cour (mémoire, p. 16). Enfin, l'Administration portuaire de Montréal souhaite que le projet favorise la fluidité de la circulation des camions aux différents accès et assure la compatibilité avec ses activités. Le projet devrait également prévoir un accès direct au port de Montréal.

Comme on peut le constater, le MTQ a cherché une solution pour répondre à la fois à un ensemble de problèmes de transport vécus par les automobilistes, les camionneurs, les usagers du transport en commun, les cyclistes, les piétons et à divers problèmes urbains historiques.

La démarche retenue par le Ministère devait permettre d'ajuster un projet de modernisation de la rue Notre-Dame à de nombreuses préoccupations largement diversifiées, tout en répondant aux normes actuelles de conception des routes. La considération de ces préoccupations comme étant des objectifs que doit atteindre le projet paraît toutefois difficile. À première vue, il n'est guère aisé d'harmoniser des valeurs urbaines avec la conception d'un lien autoroutier. La commission entend analyser ces éléments tout au long du rapport afin d'en mesurer la portée.

- ◆ *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

Un projet de l'envergure de celui présenté par le MTQ doit être étudié à la lumière des orientations de la planification des institutions publiques. Le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal date de 1992. Il devait être révisé tous les cinq ans suivant une procédure de consultation publique. Ce ne fut pas le cas mais, selon le porte-parole de la Ville, cette lacune aurait été comblée par la réalisation plus récente du Programme particulier d'urbanisme du quartier (M. Pierre Bouchard, séance 21 novembre 2001, en soirée, p. 104). L'examen du projet se fait donc sur la base des dernières orientations de la Ville.

Rappelons que le promoteur a présenté son projet comme étant une route hybride entre un boulevard urbain et une autoroute, une voie rapide qui n'aurait pas toutes les caractéristiques autoroutières au sens strict de l'ingénierie ou de la gestion de la circulation, ni les caractéristiques d'un boulevard urbain (M. Jean-Michel Boisvert, séance du 21 novembre 2001, en après-midi, p. 74). D'ailleurs, selon le porte-parole du MTQ, la numérotation de cette voie rapide une fois construite serait A-720, soit l'autoroute 720 (M. Paul-André Fournier, séance du 21 novembre 2001, en après-midi, p. 108).

Une des orientations du plan d'urbanisme de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve consiste à améliorer le transport et la circulation. Elle vise tant la vitalité économique que la qualité du milieu résidentiel. À cet effet, le plan en question propose trois objectifs : privilégier le transport collectif, compléter le réseau routier en fonction du transport des marchandises et faciliter les déplacements à pied et à bicyclette. En ce qui a trait au deuxième objectif, il est écrit que l'accès à l'arrondissement est assez facile mais qu'il manque un lien rapide et fonctionnel entre les autoroutes Ville-Marie et 25. L'absence de ce lien entraînerait deux problèmes. D'abord, il y aurait diminution de l'attrait de l'arrondissement pour les entreprises du secteur, ce qui pourrait toucher la vitalité du port, de l'industrie et du centre-ville. Ensuite, la sécurité et la qualité de vie des résidents seraient diminuées car il y aurait de fréquents débordements de la circulation de transit et du camionnage dans les rues résidentielles. La stratégie d'aménagement retenue dans le plan privilégiait un boulevard urbain dans l'axe de la rue Notre-Dame entre les rues Frontenac et Vimont et la construction d'une autoroute entre les rues Vimont et l'échangeur Hochelaga dans l'axe de la rue Dickson et de la voie ferrée du CN (document déposé DB1, p. 18-20). Le plan d'urbanisme de l'arrondissement Plateau Mont-Royal-Centre-Sud, secteur limitrophe au premier, indique pour sa part que la voie reliant la rue Frontenac et l'avenue De Lorimier serait de la nature d'un boulevard (document déposé DQ13.1, p. 26).

Le programme particulier d'urbanisme du quartier Maisonneuve a été adopté en 1998. Il vise à déterminer les projets qui favorisent la mise en valeur du quartier et se veut un outil d'interventions ayant pour objet d'encadrer le développement urbain (document déposé DB2, p. 5-6). L'amélioration des liens est-ouest constitue l'une des orientations

d'aménagement, ce qui amène à revoir à moyen terme la rue Notre-Dame. Un projet du MTQ de 1996 y est discuté sous l'intitulé « le prolongement du boulevard Ville-Marie ». Il consiste en un boulevard urbain en surface avec trois voies dans chaque direction de la rue Frontenac jusqu'à l'autoroute 25. Rappelant que l'aménagement amorcé vingt ans auparavant a négligé les quartiers résidentiels existants et contribué à leur déclin, il est précisé que le projet du MTQ devrait permettre la revitalisation de ces quartiers et éviter l'effet de tranchée actuel (document déposé DB2, p. 36). À partir de cette proposition du MTQ, trois commentaires ont été formulés à l'époque par la Ville de Montréal. D'abord, l'aménagement proposé empiéterait trop du côté des résidences à l'intersection du boulevard Pie-IX. Les parcs Morgan et Champêtre devraient être reliés pour faciliter l'accès à ce dernier. Pour ce faire, la rue devrait être en dépression. Enfin, le tracé devrait être déplacé dans l'axe de l'ancienne cour de triage du CN afin de préserver la valeur patrimoniale du Centre de soins prolongés Grace Dart (*ibid.*, p. 37). Il est écrit que l'aménagement des abords de ce futur boulevard Ville-Marie devrait « comporter des propositions visant entre autres à maintenir l'intégrité architecturale des bâtiments et à préserver la trame urbaine de ces quartiers afin de maintenir et de favoriser la stabilité de la population résidante » (*ibid.*, p. 46). Il apparaît clair dès lors que le projet souhaité par la Ville de Montréal était un boulevard de type urbain.

À la première partie de l'audience publique, le représentant de la Ville a reconnu que l'actuel projet du MTQ différait du projet initial (M. Pierre Bouchard, séance du 21 novembre 2001, en après-midi, p. 73). Il a pris soin de ne pas le rejeter tout en rappelant les orientations du comité exécutif de la Ville de Montréal émises en décembre 1999 (document déposé DB3, p. 1-3). Dans un avis au comité exécutif de la Ville daté de mai 1999, il est indiqué une série d'éléments qui devraient être pris en compte par le MTQ pour la suite du dossier. L'administration municipale notait d'ailleurs comme avantage une amélioration notable de l'environnement et de la sécurité des rues à proximité. Toutefois, il est précisé que le projet présenté « signifie un changement d'orientation majeur par rapport aux positions de la Ville significatives jusqu'ici, à savoir un boulevard urbain à l'ouest de la rue Vimont. L'infrastructure proposée représente sur une longue distance une rupture définitive avec les berges du fleuve Saint-Laurent » (document déposé DB31). En mars 2001, la Ville faisait parvenir au MTQ, pour le secteur Sainte-Marie jugé prioritaire, un état de leur réflexion sur le projet contenant des propositions générales qui s'appuyaient sur une décision du comité exécutif de décembre 1999 (document déposé DB28).

Il est nécessaire de rappeler qu'une nouvelle administration municipale gère depuis le 1^{er} janvier 2002 l'ensemble du territoire de l'île de Montréal qui constitue maintenant la nouvelle ville de Montréal. Cette nouvelle administration a présenté le 24 janvier 2002 un mémoire qui comprend l'ébauche de ce qu'elle entend favoriser comme réaménagement de la rue Notre-Dame. Elle a clairement fait comprendre qu'elle souhaite un boulevard urbain à l'intérieur d'un projet plus vaste de développement urbain privilégiant les citoyens dans des quartiers revitalisés et mettant en priorité l'usage du transport en commun. Du point de vue des transports, les objectifs de son projet sont l'élimination de

la congestion routière actuelle, la canalisation des mouvements en les rendant ordonnés et sécuritaires et la prévision des aménagements pour le transport en commun, les cyclistes et les piétons. Ce boulevard combinerait les caractéristiques d'un axe artériel et d'une route « express » afin de supporter des débits élevés de circulation, de sorte que ce lien soit fonctionnel et efficace pour l'ensemble de la communauté. Il offrirait trois voies en surface, dans chaque sens, séparées par un terre-plein paysager contenant un couloir double réservé aux autobus et des voies de desserte assurant une accessibilité sécuritaire aux industries riveraines. L'une des trois voies pourrait être assignée au covoiturage, aux taxis et aux véhicules d'urgence. Une piste cyclable longerait le nord de l'axe. L'aménagement comprendrait quatre rangées d'arbres et des trottoirs en bordure. La Ville retient le concept d'une dalle unissant les parcs Champêtre et Morgan ; celle-ci serait surélevée et la rue serait en demi-dépression. Elle conserve également le prolongement du boulevard de l'Assomption qui relierait la rue Notre-Dame à l'avenue Souigny dont l'une des voies serait réservée aux autobus et au covoiturage afin d'y contraindre la circulation automobile. Enfin, le concept proposé permettrait la revitalisation des quartiers puisqu'il exige une emprise plus étroite de sorte qu'il serait possible d'y construire en rive des bâtiments à vocation mixte comprenant des services commerciaux et de l'habitation à prix modique (mémoire, p. 21, 37, 44, 47 et 48).

Suivant la présentation de cette proposition de la Ville, le MTQ a apporté des rectifications. Il réfute plusieurs éléments de la proposition municipale sur la base qu'elle ne se fonderait pas sur une étude détaillée. Selon le Ministère, la proposition n'aurait jamais été soumise à une consultation publique ou à un examen détaillé (document déposé DA76, p. 29). La commission rappelle toutefois que le plan d'urbanisme de la Ville prévoyait depuis 1992 l'aménagement d'un boulevard urbain, à l'instar du plan particulier d'urbanisme du quartier Maisonneuve adopté en 1998. Il en est de même pour le schéma d'aménagement de 1987 actuellement en vigueur. Or, le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal avait fait l'objet à l'époque d'une vaste consultation publique, incluant la tenue de sommets et de forums. Pour sa part, les programmes particuliers d'urbanisme avaient été élaborés avec la collaboration des partenaires locaux (documents déposés DQ13.1, p. iii-iv et DB2, p. 5).

La position de la Ville de Montréal face au projet apparaît cruciale. En effet, au-delà de l'envergure et du coût du projet, il ressort que le rôle de l'administration municipale est capital quant au bien-fondé de tous les aspects du projet, notamment l'adéquation entre la route proposée et son interaction avec les résidents des quartiers traversés, la modulation des impacts sur la vie des citoyens au cours des travaux et après. La proposition de la Ville, bien que très partielle compte tenu du peu de temps dont a disposé la nouvelle administration municipale pour la définir, est conséquente avec la planification de la dernière décennie. Elle reprend néanmoins des éléments du projet du MTQ.

- ◆ *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.*

Le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal

Le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal (CUM) a été dressé en 1987. Il aurait dû être révisé en 1992 et en 1997. Il ne l'a pas été. Cet outil met en place les grandes orientations de l'aménagement du territoire. Ainsi, en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1), le MTQ doit présenter son projet à la CUM pour obtenir un avis de conformité aux orientations du schéma d'aménagement. Dans le présent dossier, le MTQ n'aurait pas entrepris cette démarche, de telle sorte que l'analyse de sa conformité n'avait pas été amorcée au moment de l'audience publique (M. Alain Trudeau, séance du 20 novembre 2001, en après-midi, p. 86). Toutefois, le porte-parole du MTQ a expliqué qu'il y avait une difficulté d'interprétation relativement au territoire sous l'autorité de la Ville de Montréal, mais il s'est engagé, au nom du Ministère, à acheminer l'avis d'intervention prévu dans la Loi (M. Paul-André Fournier, séance du 20 novembre 2001, en soirée, p. 2). Au fait, pareil avis a été émis dans le dossier du prolongement de l'autoroute 25 (M. Alain Trudeau, séance du 20 novembre 2001, en après-midi, p. 86).

Toutefois, le représentant de la CUM a pu se prononcer de façon préliminaire à la lumière de l'information connue sur le projet. Selon lui, le projet paraît non conforme aux orientations du schéma d'aménagement. En effet, le schéma prévoit un boulevard urbain sur une partie du parcours alors que le projet s'apparenterait davantage à une autoroute compte tenu de ses caractéristiques (M. Alain Trudeau, séance du 21 novembre 2001, en après-midi, p. 110 et 119).

- ◆ *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.*

Les récents changements dans le monde municipal nécessitent de s'interroger sur la suite des choses compte tenu qu'ils ont pris effet entre le début et la fin du mandat de la commission. Depuis le 1^{er} janvier 2002, la nouvelle ville de Montréal s'étend à l'ensemble de l'île. Le schéma administré auparavant par la CUM l'est maintenant par la Ville de Montréal. Ainsi, c'est à la Ville qu'il appartient de juger de la conformité du

projet du MTQ à l'égard des orientations du schéma d'aménagement (document déposé DQ12.1, p. 1). Cette situation se poursuivra jusqu'à l'adoption du schéma métropolitain d'aménagement et de développement prévue au plus tard le 31 décembre 2005 en vertu de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal* (2000, c. 34). Ce futur schéma relèvera d'un nouveau corps public créé en 2000 : la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

- ◆ *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 ministre des Affaires municipales et de la Métropole a produit en juin 2001 un document d'importance intitulé *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal 2001-2021* (document déposé DB27). Le document, entériné par le Conseil des ministres, vaut donc pour un horizon de vingt ans et constitue « l'engagement du gouvernement, de ses ministères, organismes et mandataires à promouvoir un aménagement du territoire de qualité et un développement durable de la région métropolitaine de Montréal » (*ibid.*, p. 4). Outre cette fonction, le cadre d'aménagement fixe les orientations et les attentes à l'endroit de la CMM qui deviendra le partenaire privilégié du gouvernement du Québec pour ce qui est des interventions majeures dans la grande région métropolitaine, le territoire de compétence de la CMM étant beaucoup plus étendu que celui jadis administré par la CUM. Le cadre jouera un rôle déterminant, notamment en ce qui concerne les projets d'équipements et d'infrastructures :

Le cadre d'aménagement sera la référence pour l'approbation du schéma métropolitain d'aménagement et de développement que la Communauté devra élaborer. À l'avenir, toute l'instrumentation d'aménagement et d'urbanisme dans la région métropolitaine devra être conforme aux dispositions du cadre.

(Ibid., p. 5)

Compte tenu du caractère formaliste du cadre d'aménagement et du fait qu'il lie le futur schéma métropolitain d'aménagement et de développement, il importe d'examiner la conformité du projet du MTQ aux orientations de ce cadre d'aménagement. De nombreux participants s'y sont référés dans leur mémoire. Selon eux, le projet ne concorderait pas avec les orientations qui y sont énoncées. L'un d'eux résume cette position :

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame du ministère des Transports est en contradiction avec les orientations gouvernementales à l'égard du développement durable, des changements climatiques, de la promotion de l'utilisation des transports en commun et de la consolidation des quartiers anciens.

(Mémoire du Conseil régional de l'environnement de Montréal, p. 7)

Par ailleurs, outre des orientations traitant de la revitalisation des quartiers centraux, de la qualité de vie des résidents et de la promotion des espaces verts, le document comprend également diverses orientations relatives aux infrastructures de transport et de leurs rapports avec le développement économique de Montréal.

Une section du cadre est réservée aux projets d'équipements et d'infrastructures gouvernementaux. Il s'agit de projets que les ministères et les organismes entendent réaliser, sans en fixer l'échéance, sur le territoire de la CMM. Pour les infrastructures de transport routier, le cadre rappelle les orientations et les axes d'interventions stratégiques du plan de gestion des déplacements du MTQ avec des projets totalisant des investissements de 3,03 milliards de dollars, ce qui inclut le projet de la rue Notre-Dame.

Il y est expliqué que les infrastructures de transport adéquatement utilisées peuvent exercer une influence déterminante sur l'économie d'une région et contribuer au maintien de la qualité de vie et de l'environnement. Toutefois, une utilisation trop extensive de l'automobile pour les déplacements domicile-travail s'avère préoccupante. Il en résulterait une sous-utilisation du transport en commun et une congestion routière avec une hausse des émissions de gaz à effet de serre. Le transport des marchandises serait également compromis puisque le réseau doit être fluide pour contribuer à la promotion de la région du point de vue économique. Le temps de livraison des marchandises serait augmenté et conséquemment leur prix (document déposé DB27, p. 121). Aussi, le gouvernement entend favoriser le transport en commun pour les déplacements liés au travail et aux études. C'est l'Agence métropolitaine de transport, à titre de mandataire du gouvernement pour la planification du transport en commun, qui « intégrera la plupart des projets visant l'amélioration du transport en commun proposés par le MTQ dans le plan de gestion des déplacements » (*ibid.*, p. 127). Ces projets totalisent des investissements de 1,6 milliard de dollars.

Dans une perspective élargie, le cadre d'aménagement fixe donc d'avance l'organisation du territoire de la CMM en s'appuyant sur neuf éléments. L'un d'eux consiste en la présence de six pôles économiques prioritaires reconnus pour leurs activités internationales et qui devront être soutenus. La rue Notre-Dame se situe entre le pôle du centre-ville et celui d'Anjou-Mercier, respectivement premier et troisième en nombre d'emplois actifs. L'identification de ces pôles à développer amène également la reconnaissance d'un axe industriel est-ouest incluant, à l'ouest, le pôle Saint-Laurent-Dorval. Ce dernier se caractérise par des activités de haute technologie alors que celui d'Anjou-Mercier est composé d'entreprises pétrochimiques ou liées aux activités du port de Montréal. Ce pôle est de tous les pôles économiques celui qui a connu la plus forte

croissance entre 1996 et 1998. Le cadre fait référence à ces pôles comme étant situés au cœur du principal quadrilatère autoroutier régional composé des autoroutes 40, 15, 25 et de l'axe de l'autoroute 720 et de la rue Notre-Dame. Il est aisé d'y voir une raison d'être du présent projet :

En raison de leur relative complémentarité, ces pôles gagneraient à être reliés par un réseau de transport performant et sécuritaire [...]. Le succès du rendement des pôles en présence sera en grande partie fonction du niveau de rendement de ce quadrilatère autoroutier.

(Ibid., p. 69)

Enfin, le cadre d'aménagement renvoie aussi à dix orientations gouvernementales auxquelles la CMM doit souscrire. Elles sont regroupées sous neuf niveaux de préoccupation. Quelques-unes de ces orientations renforcent l'aspect économique du projet présenté :

- Soutenir le développement international de la région métropolitaine de Montréal en contribuant, en priorité, au renforcement des six pôles économiques majeurs où se concentrent les activités internationales. Mettre en réseau les pôles économiques majeurs avec les pôles d'activité secondaires existants et en émergence, en tenant compte de leurs fonctions et de leur complémentarité.
- Susciter et soutenir une forme urbaine visant :
 - en ce qui a trait au transport des personnes, une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile ;
 - en matière de transport des marchandises, l'utilisation optimale du réseau stratégique de transport, le renforcement de la position concurrentielle de Montréal en tant que centre manufacturier et plaque tournante continentale du transport des marchandises ;
 - en ce qui a trait à la desserte des pôles économiques majeurs, un soutien à leur développement par une meilleure intégration des réseaux et systèmes de transport des personnes et des marchandises.

Il apparaît à la lecture de ces orientations et du fait qu'elles déterminent déjà le futur schéma métropolitain d'aménagement et de développement que l'axe économique est une priorité incontournable du cadre dont l'objectif est de maintenir et d'augmenter la compétitivité économique de la région métropolitaine face à des concurrents mondiaux. En conséquence, l'aménagement du territoire devra appuyer le développement des pôles économiques identifiés. Or, le pôle Anjou-Mercier, avec le port de Montréal et un réseau de voies ferrées dans l'axe de la rue Notre-Dame, est intimement lié au transport des marchandises. Une représentante du MTQ l'a d'ailleurs confirmé :

Le cadre indique comme un de ses objectifs et comme un de ses enjeux l'efficacité de la circulation des marchandises, l'efficacité de la circulation en général et particulièrement pour le transport des marchandises dans cet axe-là comme étant une condition essentielle au soutien des pôles et à leur développement futur.

(M^{me} Christine Caron, séance du 21 novembre 2001, en après-midi, p. 115)

Il découle des orientations du cadre que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame consiste à compléter le réseau autoroutier sur l'île de Montréal afin de faciliter les échanges entre les pôles de l'axe industriel est-ouest. L'amélioration du transport en commun au centre de l'agglomération et le développement d'autres modes de transport non motorisés auraient comme fonction de libérer le réseau routier supérieur, principalement des automobilistes se rendant à leur travail ou aux études. Cet allègement de la circulation permettrait une meilleure fluidité de la circulation pour le transport des marchandises.

Enfin, alors que les plans municipaux d'aménagement du territoire visent entre autres la revitalisation commerciale des quartiers, les orientations du cadre d'aménagement ciblent le développement économique régional.

- ◆ *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.*

Lors de la présentation de leur mémoire, les représentants de la Ville de Montréal ont souscrit aux orientations du cadre d'aménagement. Tout en étant favorables à la promotion du pôle économique Anjou-Mercier, ils ont particulièrement insisté sur l'amélioration de la qualité de vie des résidents dans les quartiers résidentiels limitrophes. Selon eux, leur proposition d'un boulevard urbain serait tout aussi en mesure de répondre adéquatement à la croissance économique de Montréal. Cette proposition s'articule autour de la priorité du transport en commun dans l'axe mentionné, ce qui va tout à fait dans le sens des orientations du cadre d'aménagement gouvernemental (M. Georges Bossé, séance du 24 janvier 2002, p. 24-29).

- ◆ *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

La commission examine dans cette section certains éléments du *Plan de gestion des déplacements : région métropolitaine de Montréal* qui se rapportent au projet. Ce document, publié en avril 2000, constitue les engagements ministériels en matière d'orientations et d'objectifs ainsi qu'une stratégie d'intervention prioritaire valant pour l'horizon 2000-2010. On y énonce clairement : « dans la région de Montréal, les réseaux de transport doivent assurer de façon efficace les mouvements de marchandises et les déplacements de la population ». Le MTQ entend atteindre cet objectif général en s'appuyant sur une vision dite globale et intégrée, en agissant dans l'immédiat tout en balisant le futur, en adaptant la gestion des déplacements à leur caractère stratégique pour l'économie du Québec et de la région de Montréal et, enfin, en intervenant dans la gestion de la demande de déplacements (document déposé DA8, p. 1-7).

Les orientations ministérielles

La commission reprend les orientations et les objectifs présentés dans ledit plan de gestion afin de comprendre l'importance que représente le projet de modernisation de la rue Notre-Dame dans l'amélioration des déplacements des personnes et des marchandises de la région métropolitaine.

Le MTQ a établi quatre orientations afin de guider ses interventions visant le réseau routier :

- privilégier les interventions qui soutiennent la compétitivité de l'économie régionale et québécoise ;
- privilégier les interventions qui favorisent la revitalisation du territoire au centre de l'agglomération et qui facilitent l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière de développement économique, d'aménagement et d'environnement ;
- donner la priorité au renforcement et à la modernisation des réseaux de transport existants ;
- assurer l'efficacité et l'équité du financement.

(Document déposé DA8, p. 37-41)

Le Plan de gestion et les représentations du MTQ lors de l'audience publique amènent à penser que la pression et le dynamisme du transport des marchandises sur le territoire de la région métropolitaine jouent un rôle de premier plan dans les stratégies d'intervention du Ministère :

[...] La première orientation est de soutenir la compétitivité de l'économie. [...] la région de Montréal, au plan économique, est un élément moteur pour l'économie de l'ensemble de la province. Et notamment au niveau du transport des marchandises, Montréal est reconnue comme étant une plaque tournante [...] d'échanges commerciaux.

(M^{me} Christine Caron, séance du 21 novembre 2001, en soirée p. 19)

Les objectifs définis par le MTQ afin de guider ses interventions sont les suivants :

- diminuer le nombre de points de congestion ;
- augmenter l'utilisation du transport en commun ;
- accroître l'efficacité du transport des marchandises ;
- gérer la demande plutôt qu'y réagir.

(Document déposé DA8, p. 42-44)

Pour y arriver, le MTQ planifie différentes interventions sur le territoire de la région métropolitaine. Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame s'inscrit dans un plan d'action pour l'amélioration de la desserte de l'est de l'agglomération. Ce plan propose également d'autres interventions, entre autres le prolongement de la ligne 5 du métro Anjou, l'implantation d'un Viabus entre Repentigny et le centre-ville, celui de l'axe du boulevard Henri-Bourassa, le prolongement de l'autoroute 25, l'amélioration du réseau routier dans l'est de la ville et, finalement, le développement du programme-employeur (*ibid.*, p. 50-51).

Il apparaît que le projet du MTQ entend répondre à deux des objectifs fixés par le Plan. Il ne vise pas à diminuer le nombre de points de congestion, le concept même du projet étant de maintenir, dès 2011, un niveau de service près de la congestion : « ce qu'on a l'intention de faire avec Notre-Dame, c'est de diminuer les heures de congestion, la période de pointe, en ajoutant une certaine fonctionnalité, fluidité au réseau. Mais il est

clair qu'on va rester avec une certaine forme de congestion aux heures de pointe » (M. Paul-André Fournier, séance du 20 novembre 2001, en après-midi, p. 37). Le projet est timide à l'égard de la gestion de la demande. Celle-ci consiste à mettre en place des mesures visant entre autres à favoriser l'utilisation de modes de transport autres que l'automobile sans passager, par exemple le covoiturage ou le vélo. La gestion du stationnement et les mesures fiscales favorables au transport en commun peuvent aussi être utilisées (document déposé DQ10.1, p. 13-14).

Le transport en commun serait certes favorisé lors des périodes de pointe puisqu'une voie réservée aux autobus est prévue. Il faut noter cependant que cette dernière n'est en site propre que sur une partie de son parcours, rendant incomplète l'amélioration de ce type de transport. Par ailleurs, il est énoncé dans le Plan de gestion qu'une augmentation de l'utilisation du transport en commun ne sera possible que s'il constitue une solution de rechange efficace, attrayante et accessible et « s'il est soutenu par des mesures de gestion de la demande » (*ibid.*, p. 42). Ce dernier point fait défaut dans le projet du MTQ.

Le projet atteindra plus facilement l'objectif visant à accroître l'efficacité du transport des marchandises. L'une des stratégies d'intervention prioritaires du Plan de gestion concerne la desserte de l'est de la région métropolitaine. Il y est précisé que le projet « améliorera la fluidité et la sécurité du transport routier des marchandises dans un secteur stratégique pour le camionnage » (*ibid.*, p. 51).

- ◆ *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

En 2000, la région métropolitaine comptait quotidiennement près de 8 000 000 de déplacements de personnes et plus de 110 000 déplacements de marchandises par camion. Selon les prévisions du MTQ, avec une population estimée à 3,9 millions, il s'en fera 10,2 millions en 2016 (document déposé DA8, p. 3 et 9). Bien que l'augmentation du nombre d'utilisateurs sur le réseau routier s'explique par une hausse de la population, le poids démographique de l'île de Montréal devrait avoir diminué de 6 % à ce moment, comparativement à celui observé en 1991. Cette baisse de population se ferait au profit des couronnes. En effet, la population de la couronne nord représenterait alors près de 28 % de la population de la région métropolitaine, soit une augmentation de 5 % par rapport à 1991. Le même phénomène devrait être observé, mais dans une moindre mesure, dans la couronne sud, où l'on prévoit une augmentation limitée à 2 %, ce qui représenterait 23 % de la population totale de la région. Ainsi, dans les prochaines années, les jeunes familles, qui occupent principalement les couronnes nord et sud, devraient être plus nombreuses et donc davantage susceptibles d'augmenter le nombre

d'automobiles sur le réseau routier. Cet essor démographique devrait entraîner une augmentation du nombre de déplacements depuis les couronnes vers l'île de Montréal (*ibid.*, p. 11-20).

Selon le MTQ, les gens qui en 2016 auront entre 50 et 64 ans devraient représenter 21 % de la population avec comme conséquence une augmentation du nombre d'automobilistes (sans passager). Ajoutons à ce scénario prévisionnel que les gens de 34 à 50 ans, reconnus pour leur taux de motorisation élevé et les jeunes familles installées en banlieue, devraient favoriser l'accroissement de l'utilisation de l'automobile pour les loisirs, l'école ou le travail (document déposé DA8, p. 8-11). Le MTQ évalue que, de 1993 à 2016, le nombre d'automobilistes conducteurs se dirigeant vers l'île passera de 160 000 à 230 000, avec une part importante en provenance de la couronne nord (*ibid.*, p. 19).

Pour leur part, les déplacements à l'intérieur de l'île devraient demeurer très élevés en 2016. Montréal supporterait alors en période de pointe du matin près de 387 000 déplacements en automobile (conducteur seul), soit une augmentation de 20 % comparativement à 1993 (*ibid.*).

La part modale du transport en commun sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal devrait passer, entre 1993 et 2016, de 39 % à 33 %, alors que le covoiturage diminuerait de 13 % à 11 %. Si la tendance se poursuit, l'automobile demeurera dans la prochaine décennie le principal mode de transport pour les personnes, au détriment du transport en commun et du covoiturage. En 2016, le nombre d'automobilistes conducteurs devrait s'accroître de 279 000 alors que les usagers du transport en commun et du covoiturage auront diminué respectivement de 34 000 et 12 000 (*ibid.*, p. 18).

Selon l'Agence métropolitaine de transport, la part modale du transport en commun a chuté de 37 % en 1982 à 25 % en 1996. Malgré un achalandage récemment en croissance, il y aurait lieu de s'attendre à ce qu'elle baisse de 6 % en 2007 (document déposé DB34, p. 15). L'Agence a fixé comme objectif d'accroître d'ici 2007 de 11,6 % par rapport à 1993 les déplacements en transport en commun et en covoiturage (*ibid.*, p. i). Dans son *Plan stratégique 2001-2002-2003*, l'organisme demeure toutefois réservé : « les résultats actuels ne sont pas encore suffisants pour répondre aux objectifs de décongestion du MTQ et aux objectifs de Kyoto » (2001, p. 14). Le transport des marchandises est et occupera une place considérable si l'on se fie au cadre d'aménagement et aux orientations générales du gouvernement du Québec. La région métropolitaine est le point de convergence de la plupart des principaux axes routiers et ferroviaires du Québec, ce qui explique qu'elle soit considérée comme une plaque tournante dans les échanges commerciaux entre le cœur industriel de l'Amérique et de l'Europe.

La rue Notre-Dame constitue actuellement un axe routier achalandé pour le transport lourd. Dans sa portion à l'ouest de la rue D'Iberville, les camions occupent près de 10 % des véhicules en période de pointe (6 h - 9 h) et de 15 % à 16 % du débit journalier

moyen annuel. Afin d'établir les prévisions relatives à la mise en service de la rue Notre-Dame modernisée et jusqu'au débit estimé en 2011, la proportion actuelle de camions lourds à l'heure et en période de pointe est maintenue (document déposé PR3, p. 13-15 et 18-21). La croissance annuelle du camionnage est estimée à 2 % depuis 1990 (document déposé DB27, p. 92).

De nombreux participants ont mis en doute ces prévisions qui ne correspondraient pas à la réalité. Pour l'un d'eux, les données fournies seraient sous-estimées :

[...] quand on regarde les débits qui avaient été projetés pour l'autoroute Décarie et l'autoroute Métropolitaine, on se retrouve presque chaque fois du simple au double. Et on voit mal, malgré les explications des changements de modèles mathématiques dont on nous a parlé la dernière fois, on voit mal pourquoi cette fois-ci, avec l'ensemble des tendances lourdes, il n'en serait pas de même dans le cas de la rue Notre-Dame.

(M. François Gagnon, séance du 15 janvier 2002, en soirée, p. 27)

Pour sa part, la Ville de Montréal estime que l'information précise sur l'achalandage des camions manque (mémoire, p. 15).

Les prévisions de trafic routier demeurent une pratique utile. Pour ce faire, le MTQ prend en compte un grand nombre de paramètres, incluant diverses données obtenues lors de recensements et l'analyse de certaines tendances démographiques. Toutefois, il y a lieu de relativiser la portée de pareils modèles qui s'appuient sur diverses hypothèses. Certains passages du rapport d'étape de la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud (2001) sont intéressants à cet égard. Cette commission, après examen des modèles prévisionnels du MTQ et après avoir entendu diverses opinions relatant le renouveau économique récent de Montréal ainsi que son incidence sur l'évolution démographique en cours, indique :

[...] jusqu'à preuve du contraire, le scénario de référence demeure le plus plausible, puisqu'il projette dans l'avenir les phénomènes démographiques que la région a effectivement connus au cours des dernières années. Il n'en demeure pas moins qu'il existe d'autres visions de l'avenir, ainsi que des arguments à l'appui de ces visions.

(Rapport d'étape, p. 23)

- ◆ *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.*

Pareil modèle ne prend pas en compte une croissance inattendue de l'économie. Ainsi, l'examen même succinct de certains projets manufacturiers et industriels dans le secteur

est de l'axe économique s'avère important puisque ces projets auront pour effet d'ajouter au transport lourd déjà préoccupant sur la rue Notre-Dame.

- ◆ *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 a également examiné un autre élément du Plan de gestion, soit les mises en chantier prévues des autoroutes 40, 25 et 30. Pour le promoteur, il apparaît important de compléter la rue Notre-Dame avant la fin des travaux sur l'autoroute Métropolitaine (A-40) puisqu'il voit dans la modernisation de la rue Notre-Dame l'occasion de « faciliter les déplacements entre l'est et l'ouest de l'île de Montréal, tout en évitant les chantiers de l'autoroute Métropolitaine pendant les grands travaux. Dans le même axe, l'autoroute Ville-Marie, dont la rénovation est terminée, sera prête à recevoir un plus grand afflux de véhicules » (document déposé DA8, p. 80). Plusieurs craignent cette possibilité. C'est le cas de la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve (M. Normand Robert, séance du 14 janvier 2002, p. 54). Selon le Plan de gestion, les travaux s'échelonnent sur une période de dix ans (document déposé DA8, p. 58).

Les liens entre le projet du MTQ et celui du prolongement de l'autoroute 25 ont également été soulevés à l'audience. Le promoteur a affirmé que l'autoroute 25 aurait peu d'influence sur l'apport éventuel d'automobiles sur la rue Notre-Dame (document déposé DA6, p. 5). Pourtant, sous l'angle de l'attrait éventuel que pourrait exercer ce raccordement, un expert du MTQ a fait valoir que le modèle prévisionnel en faisait abstraction (M. Pierre Tremblay, séance du 20 novembre 2001, en après-midi, p. 33). Plusieurs participants ont été surpris de cette absence relative d'effet, croyant plutôt que le projet faciliterait les liens avec les couronnes de Montréal, d'autant que la participation du secteur privé dans le financement de ces travaux devrait permettre leur devancement. Le président du Conseil régional de l'environnement de Montréal est l'un d'eux :

De fait, dans le cadre d'aménagement et les orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, le gouvernement du Québec prévoit que c'est la couronne nord qui doit connaître la plus forte croissance démographique, soit près de 36 % [...] entre 2001 et 2021. Donc, la construction de l'autoroute 25 dans ce contexte-là [...] laisse difficilement imaginer qu'elle n'aura pas d'impact sur les mouvements de circulation automobile, d'autant plus qu'en même temps on prévoit une augmentation

très significative du nombre de véhicules automobiles dans la région de Montréal au cours des prochaines années.

(M. Robert Perreault, séance du 15 janvier 2002, en soirée, p. 26-27)

Enfin, à de nombreuses reprises il a été question du rôle de l'autoroute 30 dans la circulation de transit sur l'île de Montréal. L'information à cet effet est cependant déficiente.

- ◆ *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.*

Chapitre 4

L'intégration du projet au milieu urbain et ses impacts

Dans le présent chapitre, la commission examine le projet sous l'angle de son intégration dans un milieu déjà urbanisé, de ses impacts sur la qualité de vie des riverains et des attentes des différents acteurs, particulièrement celles de la Ville de Montréal.

Selon le principe III de la Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec, le Ministère reconnaît que les infrastructures de transport ont un effet structurant sur l'aménagement et le développement du territoire. Afin de respecter ce principe, le Ministère vise entre autres à « concevoir des infrastructures de transport de façon à favoriser la mise en valeur du milieu de vie » (document déposé PR3.1, annexe B, Politique sur l'environnement, p. 10). Les interventions projetées par le promoteur devraient donc consister non seulement à assurer le maintien d'un réseau routier fonctionnel et sécuritaire, mais également à améliorer la qualité de vie de la population avoisinante.

Les aspects traités ici concernent principalement le raccordement de la rue Notre-Dame à l'autoroute 25 et au réseau routier local, le transport collectif, le transport des marchandises, l'accessibilité au fleuve, les parcs, les espaces verts et les lieux publics, les éléments patrimoniaux les plus significatifs ainsi que la piste multifonctionnelle. De plus, les impacts du projet sur le climat sonore et la qualité de l'air ambiant sont analysés. Finalement, le concept proposé par le promoteur est examiné en fonction de ses effets structurants sur l'aménagement du territoire et des attentes des différents acteurs.

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

Le promoteur a étudié trois variantes afin de relier la rue Notre-Dame à l'autoroute 25 par l'axe de l'avenue Souigny. Il s'agit de la variante « Dickson » dont le corridor se situe dans l'axe de la rue Dickson mais dont les caractéristiques techniques ne répondaient pas aux critères minimaux de conception du promoteur, de la variante « CN » dont le tracé se situe à proximité des habitations de la rue Vimont dans les limites de la cour de triage de Longue-Pointe, propriété du Canadien National, et de la variante « CSF » dont le tracé traverse la propriété de la Canadian Steel Foundries (CSF) entre le bâtiment principal de la CSF et la limite est de la cour de triage de Longue-Pointe du CN (figure 1). Cette

dernière constitue la variante retenue par le promoteur dans son étude d'impact soumise au présent examen public.

Cependant, la variante « CN » était privilégiée par le ministère des Transports du Québec depuis 1996 et c'est celle qui a été présentée lors des journées portes ouvertes organisées en 1999. Selon le promoteur, cette variante avait reçu un accueil favorable de l'administration du Centre de soins prolongés Grace Dart et de la Régie régionale de la santé et des services sociaux de Montréal-Centre en raison de la possibilité de relocalisation de la clientèle du Centre dans un environnement plus approprié (document déposé PR5.1, p. 10).

De plus, lors de l'audience publique, les administrateurs du Centre de soins prolongés Grace Dart ont à nouveau qualifié de problématique la localisation du centre en raison des activités industrielles situées à proximité (camionnage, trafic ferroviaire). Selon un rapport d'expertise concernant les impacts sur la santé publique du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, sa relocalisation constituerait une amélioration de la qualité de vie des bénéficiaires en éloignant cette population vulnérable d'une zone industrielle comportant des nuisances (document déposé DA25, p. 4).

Le Canadien National serait également favorable au tracé de la variante « CN » en autant que la capacité de triage soit maintenue dans la cour Longue-Pointe et que l'emprise et le passage à niveau à la hauteur du boulevard de l'Assomption le long de l'avenue Souigny soient considérés par le promoteur. Plusieurs entreprises du secteur sont également en faveur de cette variante pour des raisons économiques rattachées à la durée des travaux.

Cette variante n'aurait toutefois pas été retenue par le promoteur du fait qu'elle entraînait la démolition d'une partie du Centre de soins prolongés Grace Dart auquel la Ville de Montréal accordait une valeur architecturale et patrimoniale ainsi qu'une valeur utile (documents déposés PR5.1, p. 10, annexe 4, DB2, p. 37 et M. Paul-André Fournier, séance du 20 novembre 2001, en après-midi, p. 65). La variante a également suscité l'opposition des résidents de la rue Vimont qui ne souhaitaient pas un corridor routier à proximité de leurs habitations et qui craignaient une détérioration du climat sonore et de la qualité de l'air (M. Paul-André Fournier, séance du 20 novembre 2001, en après-midi, p. 65 et M. Jean-Michel Boisvert, séance du 20 novembre 2001, en après-midi, p. 72).

Lors de l'audience, le porte-parole du MTQ s'est pourtant montré réceptif vis-à-vis de cette variante. Selon le promoteur, le niveau sonore de la variante « CN » serait similaire à la variante « CSF » : « Les impacts sont sensiblement les mêmes que de passer sur le terrain de la CSF. Je dirais, malgré la crainte des citoyens de la rue Vimont, que nos analyses du climat sonore nous indiquent qu'il n'y aurait pas d'impact sur la rue Vimont. Donc, cette variante-là est tout à fait envisageable et réalisable » (M. Paul-André Fournier, séance du 20 novembre 2001, en après-midi, p. 70-71).

Par ailleurs, une réduction du bruit en bordure de la rue Viau serait anticipée en raison de la déconnexion de cette rue à la voie de desserte de la rue Notre-Dame modernisée. En

revanche, la variante « CN » pourrait présenter un problème sonore potentiel pour les résidents situés tout près de la rue Ontario (M^{me} Line Gamache, séance du 20 novembre 2001, en soirée, p. 26). Selon le promoteur, les concentrations de contaminants générés par les véhicules routiers seraient plus élevées aux résidences qu'avec la variante « CSF », mais sans impact significatif (document déposé DA13).

En fait, l'audience publique a permis de faire ressortir le consensus quasi unanime des participants pour la variante « CN » et les avantages de cette variante par rapport à la variante « CSF ». Ainsi, la variante « CN » ne compromettrait pas les activités ferroviaires, industrielles et portuaires, faciliterait le développement des espaces industriels et l'expansion des entreprises en place, augmenterait la longueur des voies réservées pour le transport en commun avec un gain de temps, départagerait le transport des marchandises des véhicules automobiles et des autobus (document déposé PR5.1, annexe 2), permettrait un lien cyclable entre la piste multifonctionnelle de la rue Notre-Dame modernisée (parc Viau) et celle de l'avenue Souigny et l'acquisition de l'emprise désaffectée du CN pour le prolongement de la piste cyclable de l'avenue Souigny vers le marché Maisonneuve.

- ◆ *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

La présente section traite des débordements de la circulation en transit sur le réseau routier adjacent à la rue Notre-Dame et des mesures envisagées par le promoteur pour réduire l'attrait des rues sur lesquelles on prévoit une réduction de la circulation.

Les débordements de la circulation

La canalisation de la circulation de transit et de la circulation lourde en dehors des rues résidentielles locales fait partie des enjeux d'aménagement pour la modernisation de la rue Notre-Dame. La Ville de Montréal a d'ailleurs souligné l'importance de réduire les

débordements pour améliorer la qualité de vie des résidents des quartiers riverains (M. Pierre Bouchard, séance du 22 novembre 2001, en soirée, p. 75).

Selon le promoteur, 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 (document déposé PR3, p. 4, 12 et 25).

Pour éviter les débordements, le promoteur vise à canaliser sur la rue Notre-Dame la circulation est-ouest actuelle qui sillonne l'ensemble des quartiers résidentiels en périodes de pointe. Pour ce faire, le promoteur propose d'accroître l'attrait de la rue Notre-Dame en augmentant la capacité routière grâce à l'addition d'une voie de circulation par direction et en améliorant la fluidité par l'encaissement de la rue Notre-Dame. L'encaissement permettrait d'éliminer les feux de circulation sur les voies rapides pour les déplacements est-ouest, les feux étant conservés seulement pour les échanges avec le réseau en surface (documents déposés PR3, p. 10, PR3.3, p. 8 et M. Jean-Michel Boisvert, séance du 22 novembre 2001, en après-midi, p. 103).

Selon le promoteur, la rue Notre-Dame modernisée avec des niveaux de service améliorés offrirait un potentiel d'attraction pour un plus grand nombre de déplacements et pourrait être plus intéressante que certains parcours en périphérie de la rue Notre-Dame (documents déposés PR3, tableau 1.8, p. 32, DA32 et M. Jean-Michel Boisvert, séance du 21 novembre 2001, en soirée, p. 53). Toutefois, selon le promoteur, toute réduction du nombre de voies entraînera des problèmes de congestion dans des courbes et des bretelles d'entrées ou de sorties, sans compter les débordements de circulation sur les voies de desserte et dans les rues locales. Une réduction de la capacité du corridor projeté engendre une réduction des effets positifs envisagés en ce qui a trait à la réduction de débits sur les rues locales périphériques (document déposé PR5.1, p. 5).

Selon la modélisation effectuée par le promoteur, une diminution des débits sur la plupart des artères adjacentes serait anticipée avec le projet en 2001 et 2011 en période de pointe du matin, sauf sur la rue Hochelaga entre Langelier et Haig en direction est en 2001, sur le boulevard Pie-IX en direction nord et sur le boulevard de l'Assomption dans les deux directions, celui-ci devenant un nouveau lien nord-sud jusqu'à la rue Notre-Dame. En excluant la rue Dickson qui serait sans continuité nord-sud, les réductions sur certaines artères représenteraient de 50 à 695 véhicules lors de la période de pointe du matin à l'horizon 2001. À l'heure de pointe du matin, les réductions seraient de 20 à 278 véhicules. De plus, à l'horizon 2011, les réductions de circulation qu'entraînerait le projet

de modernisation par rapport au *statu quo* seraient moins importantes sur les artères environnantes, soit de 30 à 482 véhicules pour la période de pointe (document déposé PR3, figures 1.14, p. 22, 1.15, p. 23 et 1.16, p. 24).

Par ailleurs, plusieurs participants ont souligné que la capacité ajoutée et l'amélioration de la fluidité dans le corridor Notre-Dame constitueraient un attrait pour les automobilistes qui empruntent actuellement d'autres chemins pour se rendre au centre-ville. Ainsi, la capacité routière ajoutée pour la circulation automobile serait utilisée par le trafic qui en découle jusqu'au retour de la congestion et ne permettrait pas, selon eux, de réduire les débordements de circulation dans les rues résidentielles des quartiers riverains.

Pour sa part, le promoteur considère que l'augmentation de trafic lors de la mise en service de la rue Notre-Dame modernisée proviendrait plutôt d'un rééquilibrage de la circulation du secteur, soit du trafic de transit actuel sur les rues locales vers les voies rapides encaissées (M. Paul-André Fournier, séance du 20 novembre 2001, en soirée, p. 4 et séance du 21 novembre 2001, en soirée, p. 32).

- ◆ *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 stratégie de réduction des débordements du promoteur repose également sur des modifications de la géométrie routière en créant des conditions « qui font en sorte que, lorsqu'on essaie de sortir de Notre-Dame, il est à peu près impossible de se retrouver dans un réseau performant pour aller au même point de direction » (M. Jean-Michel Boisvert, séance du 20 novembre 2001, en soirée, p. 9).

L'élimination totale ou partielle d'intersections avec la rue Notre-Dame, la réduction de la capacité ou de l'attrait des rues locales délestées de la circulation de transit et la mise en place de voies de desserte fonctionnelles mais discontinues font partie des moyens envisagés par le promoteur pour empêcher d'éventuels débordements de circulation dans le réseau routier local.

Cependant, le promoteur admet que la participation de la Ville de Montréal est essentielle pour mettre en place des mesures en vue de réduire la capacité des artères périphériques qui seront en partie délestées de la circulation à la suite de la mise en service de la rue Notre-Dame modernisée :

[...] dans l'optique du ministère des Transports, les réductions de capacité sur le réseau local sont des interventions à la charge de la Ville de Montréal. Le Ministère invite la Ville à profiter du fait que les rues locales, les boulevards locaux vont être déchargés de leur circulation de transit pour implanter les mesures [...] de réduction des capacités qui rendent ces voies-là moins intéressantes et pour éviter par la suite, quand il y aura une augmentation dans le temps de l'achalandage et peut-être une tentation des usagers de la route de retourner dans le réseau local, de ne pas trouver là l'attrait qu'ils y trouvent maintenant.

(M. Paul-André Fournier, séance du 22 novembre 2001, en soirée, p. 58)

- ◆ *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

Avec le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, certaines rues dans l'axe nord-sud ne seraient plus directement reliées à la rue Notre-Dame. Plusieurs raccordements actuels seraient éliminés, rétrécis ou restreints seulement aux voies de desserte. À l'inverse, le promoteur prévoit des raccordements à la voie de desserte en direction ouest pour quelques rues qui ne sont pas reliées à la rue Notre-Dame. Par ailleurs, les échanges routiers avec certaines artères seraient maintenus, dont le boulevard Pie-IX et le boulevard René-Lévesque (document déposé PR3.3, annexe 3.1).

La modification de l'intersection des rues Frontenac et D'Iberville avec la rue Notre-Dame viserait à détourner les mouvements de circulation depuis et vers l'est en direction du nouvel accès prévu avec la rue Alphonse-D.-Roy située en milieu industriel, tout en maintenant les mouvements vers le centre-ville à partir de la rue D'Iberville (document déposé PR3.3, p. 6). Cette modification permettrait de diminuer le trafic de transit sur les rues résidentielles D'Iberville et Frontenac pour concentrer le camionnage dans le secteur plus à l'est, soit dans un secteur industriel (M. Paul-André Fournier, séance du 21 novembre 2001, en après-midi, p. 92).

Les rues Dickson, Viau et Saint-Clément seraient transformées en rues locales et remplacées par une seule artère nord-sud, soit le prolongement du boulevard de l'Assomption jusqu'à la rue Notre-Dame. La rue Dickson serait sectionnée par l'avenue Souigny, la section de la rue Dickson située au nord (secteur résidentiel) deviendrait une voie locale à sens unique interdite aux camions et la section au sud (secteur industriel)

serait transformée en cul-de-sac (document déposé PR3.3, p. 7-8). L'ouverture du boulevard de l'Assomption améliorerait considérablement l'accessibilité au secteur industriel Dickson (document déposé PR3.4, chapitre 4, p. 27).

Pour la Ville de Montréal, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame devrait permettre un raccordement adéquat au réseau routier local compatible avec sa hiérarchisation (document déposé DB36). Le projet du promoteur nécessiterait une réévaluation de la classification fonctionnelle de certaines portions de rues par la Ville de Montréal (M. Claude Dauphin, séance du 24 janvier 2002, p. 17).

- ◆ *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

Selon l'étude d'opportunité et de faisabilité de mesures préférentielles pour autobus dans le corridor Rive-Nord-Est/CUM réalisé par AGRA Monenco en mars 2000 :

Le corridor de l'autoroute Ville-Marie offre l'opportunité d'incorporer à la configuration géométrique future de l'autoroute des aménagements adaptés à l'implantation d'une voie réservée et de mesures préférentielles. Il affiche sans contredit un potentiel important de déplacement vers le centre-ville et présente un important gain de temps de parcours qui rend sa contribution particulièrement significative. C'est un passage obligé pour un tracé de transport en commun si l'on souhaite concurrencer efficacement le mode automobile au niveau régional, alors que [d'autres tracés n'amèneront] jamais un gain de temps aussi appréciable.

(Document déposé DB26, p. 30)

L'implantation d'un corridor de transport en commun en site propre intégré au projet et l'instauration de services express de transport en commun entre Repentigny et le centre-ville de Montréal s'inscrivent dans la stratégie globale d'intervention de l'Agence métropolitaine de transport. Cette stratégie d'intervention vise à attirer une nouvelle clientèle des secteurs de l'est de l'île de Montréal et de la MRC de L'Assomption qui se dirige vers le centre-ville de Montréal en lui offrant un temps de parcours compétitif par rapport à l'automobile. Actuellement, les taux de pénétration du transport en commun sont respectivement de l'ordre de 30 % et 20 %. L'objectif à long terme de l'Agence est

d'atteindre un taux de pénétration du transport en commun de 50 % pour ces deux bassins et ainsi de retirer des routes 2 400 automobiles (document déposé PR3, p. 8, M. James Byrns, séance du 21 novembre 2001, en soirée, p. 106-107 et mémoire de l'Agence métropolitaine de transport, p. 5 et 9 et annexe 1, figure 1).

Avec le projet d'un Viabus et les mesures favorisant le transport en commun projetées par le promoteur, l'achalandage potentiel pour la période de pointe du matin avec une fréquence moyenne d'autobus aux trois minutes serait estimé à 6 830 usagers, incluant 1 195 ex-automobilistes qui opérait pour le transport en commun (documents déposés DA8.2, p. 9, DQ2.1, mémoire de l'Agence métropolitaine de transport, p. 9 et M. Yves Phaneuf, séance du 20 novembre 2001, en soirée, p. 68).

Soulignons également que la desserte de l'est de l'agglomération par le transport en commun des personnes, en particulier le Viabus entre Repentigny et le centre-ville de Montréal, fait partie du plan d'action prioritaire du plan de gestion des déplacements du MTQ pour 2000-2010 (documents déposés DA8, p. 50 et DA8.1, p. 16).

Les voies réservées et les mesures préférentielles aux carrefours

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame comprend des voies réservées au transport en commun entre l'avenue De Lorimier et la rue Viau. Ces voies seraient utilisées pour faciliter la circulation de la ligne express 410 ainsi que pour assurer le service express projeté (Viabus) entre Repentigny et le centre-ville de Montréal et pour lequel la rue Notre-Dame constituerait une portion du tracé. Selon le promoteur, les voies réservées permettraient aux autobus de maintenir une vitesse constante, assureraient un meilleur confort aux usagers et offriraient la possibilité d'interface avec le réseau local d'autobus via les entrées et les sorties de la voie réservée vers les voies de desserte (documents déposés PR3, p. 35, PR3.3, p. 9 et PR3.4, chapitre 4, p. 40).

Deux types de voies réservées pour le transport en commun seraient prévus. Les voies réservées en site propre exclusives pour les autobus en tout temps et les voies réservées partagées en rive ou sur les accotements élargis de la voie en dépression utilisées par les autobus pendant les périodes de pointe. Sauf pour les véhicules autorisés et d'urgence, ces voies réservées ne pourraient pas être utilisées par les véhicules automobiles (M. Jean-Michel Boisvert, séance du 19 novembre 2001, p. 24 et 57 et M. Paul-André Fournier, séance du 19 novembre 2001, p. 56-57).

Dans les deux directions, la longueur des voies réservées proposées correspondrait à environ 6,6 km, dont 0,85 km en site propre en direction est et 0,6 km en direction ouest. Le choix de la variante « CN » permettrait d'augmenter de 1,1 km par direction la longueur des voies réservées en rive pour le transport en commun (documents déposés DA68 et DQ14.1, p. 3). Les voies réservées en site propre en surface seraient situées à l'est de la rue D'Iberville jusqu'à la rue Alphonse-D.-Roy, avec une interruption de la

voie en site propre entre les rues Frontenac et du Havre en direction ouest où une voie réservée en rive en surface serait prévue (document déposé PR3.3, p. 6 et annexe 3.5, portes Sainte-Marie et Hochelaga).

En revanche, aucune mesure préférentielle en faveur du transport en commun n'est prévue pour les tronçons à l'ouest de l'avenue De Lorimier sur le boulevard René-Lévesque, entre les rues Poupart et D'Iberville en direction ouest, entre le boulevard Pie-IX et l'avenue Letourneux en direction est, et à l'est du Centre de soins prolongés Grace Dart en direction ouest, ces corridors étant partagés en surface avec les autres usagers de la route (document déposé PR3.3, p. 5-7 et annexe 3.5, portes Faubourg-Québec, Sainte-Marie, Maisonneuve et Viau). Également, le tronçon de raccordement à l'autoroute 25 ne comprendrait pas de mesures en faveur du transport en commun puisque, selon le promoteur, ce secteur offrirait une bonne fluidité et la mise en place de telles mesures ne procurerait aucun gain de temps ni d'avantage comparativement au transport individuel (document déposé PR3.3, p. 7 et annexe 3.5, portes Viau et Montréal).

De plus, les voies réservées ne permettraient pas le covoiturage puisqu'un des objectifs de l'Agence métropolitaine de transport à l'égard du Viabus est d'offrir aux autobus des voies de circulation qui vont se rapprocher de voies réservées en site propre, c'est-à-dire exclusives au transport en commun et, « dans ce contexte-là, on ne privilégie pas de mettre du covoiturage à l'intérieur de cette emprise-là pour pouvoir [...] donner toute la souplesse et les qualités d'opération de transport en commun pour que ça soit le plus efficace possible » (M. Yves Phaneuf, séance du 20 novembre 2001, en soirée, p. 67).

Pour être fonctionnelles et permettre d'atteindre le niveau de service requis (régularité et fiabilité des services de transport en commun, gains de temps de parcours par rapport à l'automobile), des mesures préférentielles aux carrefours seraient nécessaires (M. François Pépin, séance du 22 novembre 2001, en après-midi, p. 21).

Des mesures préférentielles sur les feux de circulation permettant de privilégier le transport en commun et des baies de refuge pour les arrêts seraient mises en place afin de minimiser les délais aux feux de circulation lors des transferts avec les autobus du réseau local de la Société de transport de Montréal (documents déposés PR3, p. 35, PR3.4, chapitre 4, p. 40, DA68 et DQ14.1, p. 3). La mise en place de mesures en faveur du transport en commun serait prévue pour les intersections René-Lévesque et De Lorimier, D'Iberville et Notre-Dame, Alphonse-D.-Roy et Notre-Dame, Jeanne-d'Arc et Notre-Dame, Pie-IX et Notre-Dame de même que le secteur à étagement à la hauteur de la rue Sainte-Catherine et des bretelles du nouvel accès au port de Montréal (document déposé PR3.3, annexe 3.5).

Avec l'ensemble des mesures prévues et des gains de temps cumulés avec le Viabus, le temps de parcours entre Repentigny et le centre-ville de Montréal serait estimé à 48 minutes, soit un gain de temps de parcours d'environ 20 minutes par rapport à la

situation actuelle. Pour le tronçon de la rue Notre-Dame, le gain serait de l'ordre de 6 minutes en période de pointe du matin et de 8 minutes en période de pointe du soir (documents déposés DA8.2, p. 9, DB16, p. 42, DB26, p. 56, M. James Byrns, séance du 21 novembre 2001, en après-midi, p. 37 et mémoire de l'Agence métropolitaine de transport, p. 8 et annexe 1, figures 2 et 4). Le promoteur a également mentionné que la variante « CN » permettrait un gain d'une minute supplémentaire par rapport à la variante « CSF » (document déposé DA37 et M. Jean-Michel Boisvert, séance du 21 novembre 2001, en après-midi, p. 38).

Selon le promoteur, le transport en commun serait favorisé lors des périodes de pointe, soit lorsque la vitesse des automobiles et des camions décroît en raison de l'augmentation du nombre de véhicules et que les voies réservées permettent aux autobus de répondre plus rapidement aux usagers du transport en commun (M. Jean-Michel Boisvert, séance du 19 novembre 2001, p. 57 et séance du 20 novembre 2001, en soirée, p. 6 et 8).

- ◆ *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

Plusieurs participants ont émis des réserves à l'égard de l'efficacité des voies réservées proposées du fait qu'elles ne seraient pas en site propre sur l'ensemble du parcours. Le concept initial de l'Agence métropolitaine de transport et de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal prévoyait une voie réservée centrale en site propre. Mais ce concept soulevait des problèmes de sécurité en raison des croisements et des conflits entre les autobus, les automobiles et les camions qui entrent et sortent de l'autoroute ainsi que des difficultés d'intervention en cas d'urgence (M. François Pépin, séance du

22 novembre 2001, en après-midi, p. 21 et M. Yves Phaheuf, séance du 22 novembre 2001, en après-midi, p. 22). De plus, selon le promoteur, les correspondances entre les services locaux et la voie réservée seraient impossibles si elle était localisée en site propre au centre des voies rapides et nécessiteraient l'aménagement de rampes ou d'escaliers pour accéder aux quais d'embarquement et de débarquement au niveau des voies rapides en dépression (document déposé DQ14.1, p. 4 et M. Paul-André Fournier, séance du 22 novembre 2001, en après-midi, p. 45).

D'ailleurs, selon l'étude d'AGRA Monenco, l'utilisation des deux accotements pour l'implantation de voies réservées en rive de 4 m de largeur, comme le propose le promoteur, aurait comme résultat de diminuer la vitesse moyenne et d'augmenter le temps de parcours des autobus par rapport à une voie centrale, puisque « la voie réservée doit être interrompue à plusieurs endroits aux points de convergence et de divergence avec les bretelles d'accès » (document déposé DB26, p. 37).

Certains participants ont noté le fait que les voies réservées en rive pourraient être obstruées par des automobiles en panne ou présenter des problèmes d'exploitation et d'efficacité lors de tempêtes de neige. Le promoteur a toutefois indiqué que les voies encaissées feraient l'objet d'une surveillance constante par caméras à partir du centre de gestion de circulation du Ministère et tous les arrêts sur les voies rapides, y compris sur les voies réservées, seraient immédiatement communiqués au service de remorquage exclusif qui doit intervenir à l'intérieur de quinze minutes (M. Paul-André Fournier, séance du 22 novembre 2001, en après-midi, p. 22-23). De plus, selon le promoteur, les accumulations de neige en rive ne constitueraient pas un obstacle à la circulation des autobus lors de précipitations normales ou importantes : « le transport en commun ne serait pas traité de façon pire que l'ensemble des usagers de la route » (*ibid.*, p. 22).

Plusieurs participants ont également souligné que des voies réservées centrales en site propre permettraient à plus ou moins long terme d'introduire plus facilement des modes de transport collectif à plus grande capacité, comme les systèmes de train léger sur rails.

- ◆ *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 Société de transport de Montréal vise à maintenir et à améliorer le service actuel sur la rue Notre-Dame, soit la ligne express 410 en direction est-ouest, pendant les périodes de pointe du matin et du soir (document déposé PR3, p. 5). Partant de l'extrémité est de l'île de Montréal, cette ligne se rend au centre-ville par les rues Sherbrooke, Notre-Dame et le

boulevard René-Lévesque. De plus, la Société désire que le projet du Ministère prenne en compte les circuits locaux nord-sud qui effectuent actuellement une boucle sur la rue Notre-Dame, soit le circuit 139 sur le boulevard Pie-IX et le circuit 34 sur la rue Sainte-Catherine (*ibid.*). Par ailleurs, elle envisage l'utilisation de la voie réservée par la ligne 139 et éventuellement par le circuit R-505 qui se rabat actuellement au métro Pie-IX pour se rendre au centre-ville (M. François Pépin, séance du 21 novembre 2001, en soirée, p. 108-109). De son côté, l'Agence métropolitaine de transport a indiqué qu'il serait possible que d'autres circuits de transport en commun utilisent la voie réservée : « on essaie, dans la mesure du possible, de se garder la possibilité aussi que certains circuits puissent utiliser cette voie réservée-là » (M. Yves Phaneuf, séance du 22 novembre 2001, en après-midi, p. 45).

Ainsi, les patrons de circulation actuels de certains circuits locaux pour le transport en commun risqueraient d'être modifiés. Le circuit 22 sur la rue Dickson en direction nord-sud, qui emprunte présentement la rue Notre-Dame à l'est de Dickson dans le quartier Mercier et qui rejoint la station de métro Assomption (ligne 1), serait modifié, la rue Dickson devenant en cul-de-sac au sud de l'avenue Souigny. Toutefois, le circuit 131 sur le boulevard de l'Assomption en direction nord-sud, qui s'arrête présentement au métro Assomption au sud de Sherbrooke (entre Chauveau et de Marseille), pourrait être prolongé jusqu'à la rue Notre-Dame.

La boucle de la ligne 34 (Sainte-Catherine) entre la rue Sainte-Catherine et la rue Viau serait également modifiée en raison de la fermeture de l'extrémité est de la rue Sainte-Catherine. La boucle de la ligne 139 (boulevard Pie-IX) entre Pie-IX et Jeanne-d'Arc pourrait également être modifiée. L'intersection avec étranglement à l'avenue Jeanne-d'Arc pourrait rendre difficile les virages des autobus pour effectuer la boucle actuelle. Le projet permet cependant de relocaliser le poste d'attente des autobus de la ligne 139 à l'ouest du parc Morgan-Champêtre (documents déposés PR3.3, p. 7 et PR3.4, p. 40 et 56). De plus, le projet ne prend pas en compte le circuit 29 sur Rachel et Hochelaga qui effectue une boucle sur Sainte-Catherine entre Davidson et Joliette, de même que le circuit 94 sur D'Iberville qui effectue une boucle sur Sainte-Catherine à la hauteur de la rue du Havre.

De plus, le réalignement du boulevard René-Lévesque ferait en sorte que le parcours de la ligne 410 serait directement raccordé à la rue Notre-Dame (voies réservées en surface) (document déposé PR3.3, annexe 3.5, portes Faubourg-Québec et Sainte-Marie).

- ◆ *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 de la rue Notre-Dame pour le transport des marchandises ne date pas d'hier. Dès la fin des années 1800 avec la venue de grandes entreprises industrielles, par exemple la *St. Anne Spinning Wool Co.* en 1882 et la *St. Lawrence Sugar Refining Co.*, le trafic sur la rue Notre-Dame s'intensifie. Elle est même définie comme « axe de l'industrie dont elle porte l'expansion vers l'est » (document déposé DA29, p. 73-74).

L'héritage industriel et portuaire du secteur explique la reconnaissance mais surtout le rôle particulier de la rue Notre-Dame comme axe routier est-ouest stratégique pour la croissance économique de Montréal. Cette fonction a d'ailleurs été abondamment discutée lors de l'audience publique. Les organismes publics, les entreprises riveraines, les corporations de développement économique et communautaire, les chambres de commerce et d'industrie et même certains groupes environnementaux sont venus souligner l'intérêt de cette rue pour le transport des marchandises.

L'importance du camionnage

L'importance de la rue Notre-Dame pour le transport des marchandises s'explique d'abord par sa situation géographique. Elle constitue en effet un lien est-ouest privilégié pour le déplacement des marchandises de l'est de l'île de Montréal en direction du centre-ville. Par surcroît, cette rue fait partie intégrante du principal quadrilatère autoroutier désigné par le *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal 2001-2021*. Ce quadrilatère autoroutier que le projet du Ministère propose de compléter assurerait la desserte des pôles économiques Saint-Laurent–Dorval, Centre-ville et Anjou-Mercier, pôles axés sur les échanges commerciaux (document déposé DB27, p. 69 et M^{me} Christine Caron, séance du 21 novembre 2001, en soirée, p. 25).

En outre, la rue Notre-Dame permet l'accès aux différentes entrées et sorties du port de Montréal. Elle assure également l'échange de marchandises pour les entreprises riveraines comme ADM Agro-industries, Sucre Lanctic ltée, Cimenteries Miron, Héneault-Gosselin, Montank, Camco inc., etc. De plus, elle est actuellement le seul lien routier est-ouest au sud de l'île de Montréal, qualifié pour le transport de marchandises 24 heures par jour, d'où son importance pour le transport de marchandises à destination des marchés locaux ou à l'extérieur de l'île de Montréal (document déposé PR3, p. 34, M^{me} Christine Caron, séance du 21 novembre 2001, en soirée, p. 25 et M. Paul-André Fournier, séance du 22 novembre 2001, en soirée, p. 92).

Selon le promoteur et l'Administration portuaire de Montréal, la majorité du transport de marchandises sur la rue Notre-Dame a pour origine ou destination la région de Montréal. Ainsi, il y passe quotidiennement entre 10 000 et 14 000 camions. De ce nombre, environ 15 % à 20 % se dirigent vers le port de Montréal ou en proviennent, le reste étant généré par l'ensemble de l'activité économique du centre de l'île de Montréal (M. Jean-Michel

Boisvert, séance du 21 novembre 2001, en après-midi, p. 49 et M. Michel Turgeon, séance du 21 novembre 2001, en soirée, p. 28). Quant au transport de matières dangereuses, le MTQ l'évalue de 0,5 % à 1 % du débit total des véhicules (automobiles et camions) recensés sur la rue Notre-Dame, entre l'avenue De Lorimier et la rue Dickson (document déposé PR3, p. 11).

Ainsi, le MTQ souligne que l'espace occupé par les camions sur la rue Notre-Dame est appréciable comparativement à l'ensemble des véhicules. Si l'on considère qu'un camion prend la place de deux ou trois automobiles, on comprend toute l'importance du trafic lourd : « il faut comprendre que ces 10 000 à 14 000 camions-là occupent l'espace de 20 000 à 30 000 véhicules ordinaires [...]. Donc, ce qu'on a [comme] occupation des voies, c'est extrêmement important sur la rue Notre-Dame » (document déposé DQ14.1, p. 3 et M. Paul-André Fournier, séance du 14 janvier 2002, p. 94).

Selon le MTQ, la proportion actuelle des camions sur la rue Notre-Dame s'est accrue depuis les cinq dernières années (document déposé DQ14.1, p. 3). La mise en place du réseau de camionnage de la Ville de Montréal – qui dirige le trafic lourd sur la rue Notre-Dame plutôt que dans le réseau local – de même que l'activité économique du secteur ne sont pas étrangers à cette augmentation. Avec les différents projets industriels en développement sur l'île de Montréal et notamment dans l'est de la ville, tout porte à croire que cette part devrait se maintenir ou même s'accroître dans l'avenir. Ces projets s'avèrent susceptibles d'augmenter le transport lourd sur la rue Notre-Dame.

Ainsi, le porte-parole de la Ville de Montréal a expliqué qu'un projet de Cité de la logistique serait en voie de réalisation dans le secteur. Ce projet générerait de 2 000 à 3 000 emplois liés aux activités portuaires. Il est décrit comme un centre de valeur ajoutée de transbordement et de redistribution des marchandises. Le représentant de la Ville a ajouté qu'il était difficile d'évaluer le nombre de conteneurs qui seraient en déplacement, cela variant selon la nature des entreprises implantées. Toutefois, pour certains, il a déjà été observé que le nombre de conteneurs a sextuplé (M. Pierre Bouchard, séance du 20 novembre 2001, en soirée, p. 31, 93 et 94).

Pour sa part, le port de Montréal manutentionne plus de marchandises en conteneurs (10 millions de tonnes) que tout autre port de la côte est nord-américaine (document déposé DA8, p. 28 et mémoire de l'Administration portuaire de Montréal, p. 1). Or, l'Administration portuaire de Montréal compte aussi plusieurs projets en développement. Elle prévoit une croissance annuelle de 5 % pour les cinq prochaines années ; la plus grande part de cette croissance s'appliquerait au transport de conteneurs par camion ou par train. Le transport par camion représenterait de 40 % à 45 % du total des marchandises en conteneurs (document déposé DQ1.1, p. 5 et M. Michel Turgeon, séance du 21 novembre 2001, en soirée, p. 27 et 28). Le plan quinquennal du port de Montréal (2000-2005) prévoit des dépenses de l'ordre de 200 millions de dollars, dont 50 millions auraient déjà été dépensés à l'automne de 2001. D'ailleurs, le principal projet consistait à

améliorer et à agrandir les installations du secteur des conteneurs (document déposé DQ1.4, p. 1).

Enfin, lors de l'audience publique, la représentante de la Société de promotion et de concertation de l'Est de l'île de Montréal, dont la mission consiste à défendre les intérêts économiques et sociaux dans l'Est de Montréal, a affirmé que d'autres projets étaient en préparation et que certains devraient voir le jour sous peu (M^{me} Diane Saint-Germain, séance du 15 janvier 2002, en après-midi, p. 26).

- ◆ *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

Selon le promoteur, la configuration de la rue Notre-Dame n'est pas appropriée pour la conduite sécuritaire et efficace des camions. L'espace restreint lors des virages oblige les camions à empiéter sur le trottoir ou sur la voie de circulation en sens contraire. Ces problèmes peuvent à certains endroits et à certains moments de la journée causer des difficultés pour la circulation automobile et ainsi représenter des risques pour la sécurité routière (document déposé PR3.2, p. 26).

Afin de résoudre les problèmes de fluidité et de sécurité liés au transport des marchandises, le MTQ propose une série d'aménagements, dont :

- l'implantation de voies de desserte qui devraient améliorer l'accès aux industries riveraines et assurer la sécurité des usagers ;
- un nouvel accès étagé (viaduc) pour le port de Montréal qui pourrait améliorer la desserte du port tout en réduisant le nombre de camions sur la rue Notre-Dame.

(Document déposé PR3, p. 34)

La desserte des industries riveraines

Pour remédier aux problèmes liés à la desserte des industries riveraines et à la sécurité des usagers, le MTQ a modifié substantiellement la géométrie de l'axe de la rue Notre-Dame. L'addition de voies de desserte discontinues devrait selon lui faciliter les manœuvres des camions voulant accéder aux industries locales. Par le fait même, il y voit une occasion de réduire dans la partie encaissée de la rue Notre-Dame le nombre de camions qui interfèrent avec la circulation des autres véhicules (*ibid.*).

Puisque la plupart des industries se trouvent principalement au sud de la rue Notre-Dame, leur accès devrait se faire relativement bien via les voies de desserte à la période de

pointe du matin. Cependant, il y a un secteur industriel situé au nord de la rue, à la hauteur de la rue Alphonse-D.-Roy, qui risque d'éprouver des problèmes à cette période de la journée malgré la construction d'une voie de desserte.

À la hauteur de cette rue, le MTQ prévoit implanter une voie de desserte de part et d'autre de la rue Notre-Dame ainsi qu'un viaduc afin de permettre aux camions venant de l'ouest d'accéder plus aisément au secteur commercial et industriel. Toutefois, en période de pointe du matin, la circulation risque de poser problème, particulièrement en direction ouest, au moment où les camions quitteront la partie encaissée de la rue Notre-Dame pour s'engager sur la voie de desserte en surface. La vitesse réduite et la sortie en pente ascendante risquent alors de créer, selon le nombre de véhicules engagés dans la sortie, une file d'attente dans le corridor encaissé de la rue Notre-Dame et, ultimement, favoriser une situation de congestion routière. Bien que des feux de circulation soient prévus à cette intersection, la présence d'automobiles, de camions, d'autobus, de vélos et de piétons risque de créer d'importants conflits d'usages entre les différents utilisateurs :

Je voudrais savoir ce qui est prévu pour assurer la sécurité des piétons et des cyclistes pour traverser [...] la rue Alphonse-D.-Roy dans le trafic intense et lourd que vont générer les entrées sur les voies rapides. Parce que [...] je connais à peu près ce qui s'en vient, et ce passage des piétons et des cyclistes, ça peut difficilement se faire en surface.

(M. Robert Beaulieu, séance du 22 novembre 2001, en soirée, p. 19)

Un autre secteur problématique pour la desserte sécuritaire des industries est celui situé entre la rue Bourbonnière et le boulevard Pie-IX. 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 » (document déposé PR3, p. 34 et M. Jean-Michel Boisvert, séance du 19 novembre 2001, p. 22).

Afin de remédier au problème, le MTQ prévoit une aire de manœuvre nord-sud (viaduc) en face de l'avenue Jeanne-d'Arc. L'examen des mouvements de circulation permet de constater qu'à première vue l'accès à la pesée de l'entreprise Sucre Lantic Ltée semblerait plus aisé, les manœuvres en U s'opérant sur un viaduc. Toutefois, tel que le présentent les plans du MTQ, l'aire de manœuvre prévue ne pourrait accueillir plus de deux camions dans chacune des directions. En période de pointe, il pourrait y avoir une file d'attente s'étirant jusqu'à l'intersection du boulevard Pie-IX en raison du nombre élevé de véhicules. Considérant que ce boulevard est un axe nord-sud très important pour les camions mais également pour les automobiles, autobus, vélos et piétons, et à l'instar de la rue Alphonse-D.-Roy, des conflits de circulation pourraient alors survenir.

En outre, dans le cas où il y aurait augmentation de production à Sucre Lantic ltée, la fréquence d'utilisation de la pesée par un plus grand nombre de camions pourrait également être plus élevée. La dimension de l'aire de manœuvre pourrait le cas échéant ne plus satisfaire à la demande (M. Jean-Michel Boisvert, séance du 22 novembre 2001, en après-midi, p. 112).

- ◆ *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

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 (document déposé DQ1.3, n.p.).

Afin de faciliter la desserte portuaire, le MTQ a planifié un nouvel accès situé entre la rue Viau et le prolongement du boulevard de l'Assomption et relié au réseau routier supérieur (figure 1). Cet accès permettrait aux camions qui se dirigent vers le port via l'entrée située face à la rue De Boucherville de circuler à l'intérieur de la propriété et de ressortir directement sur les voies rapides proposées (document déposé PR3, p. 34).

Pour le MTQ, ce nouvel accès devrait non seulement améliorer les échanges effectués à l'intérieur de la zone portuaire, mais également ceux qui se font entre les divers pôles économiques de l'île : le pôle du port, celui d'Anjou-Mercier et du centre-ville. En outre, il considère que cet accès contribuerait à soulager la circulation sur la rue Notre-Dame de camions qui autrement devraient emprunter la rue Bossuet tout près d'un secteur résidentiel (M. Jean-Michel Boisvert, séance du 19 novembre 2001, p. 83 et M^{me} Christine Caron, séance du 21 novembre 2001, en soirée, p. 25).

En dépit des avantages que procure le nouvel accès au port, il demeure que les camions qui proviennent de l'ouest ou du centre-ville ou qui s'y destinent devront encore emprunter la rue Notre-Dame.

Ainsi, afin de soulager éventuellement la rue Notre-Dame des activités de camionnage et d'y améliorer la sécurité et la fluidité, plusieurs participants ont soumis l'idée de faire circuler sur la route située à l'intérieur de la propriété du port les marchandises en provenance ou en destination : « il y a actuellement une voie de desserte interne au port de Montréal. J'imagine qu'elle pourrait davantage servir, à certaines conditions, au trafic du camionnage du port entre la rue Papineau et le boulevard Pie-IX essentiellement » (M. Robert Perreault, séance du 15 janvier 2002, en soirée, p. 32 et M. Éric St-Pierre, séance du 15 janvier 2002, en soirée, p. 69).

Cette perspective a également été scrutée par la nouvelle Ville de Montréal qui propose d'utiliser la route interne du port et d'ouvrir un « accès supplémentaire qui pourrait être aménagé à la hauteur de l'avenue Papineau (accès présentement barricadé), permettant de recevoir l'ensemble du camionnage provenant ou se dirigeant vers l'ouest tout en donnant accès au pont Jacques-Cartier » (mémoire, p. 18).

Consciente des difficultés fonctionnelles que pourrait amener le nouvel accès et la circulation engendrée, la Ville de Montréal offre sa collaboration à l'Administration portuaire « pour optimiser les opérations et l'utilisation de la route de camionnage sur le site du port en interface avec le réseau routier de la ville ». Par surcroît, avec son futur « plan directeur du camionnage spécifique pour l'ensemble de l'Est de Montréal », la Ville y voit l'occasion d'améliorer le transport des marchandises lié au port, mais également de diminuer celui de transit sur la rue Notre-Dame (*ibid.*, p. 47).

Ainsi, l'utilisation de la route dans le port par les camions rattachés aux activités portuaires et leur retrait de la rue Notre-Dame contribueraient à améliorer la fluidité et la sécurité des usagers sur un tronçon routier fortement achalandé qui, par surcroît, traverse des quartiers résidentiels densément peuplés (Centre-Sud et Hochelaga-Maisonneuve).

- ◆ *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'accès au fleuve

L'accès au fleuve a été invoqué durant l'audience tant par les partisans que par les opposants au projet.

Des quartiers coupés du fleuve

Aujourd'hui, le port occupe presque tout le front fluvial du sud-est de l'île de Montréal. Il s'étend sur près de 17 km, depuis le pont Victoria jusqu'au vieux village de Pointe-aux-Trembles (document déposé DQ1.5). Cette longue frange portuaire ne permet l'accès public au fleuve qu'en deux endroits situés à l'extérieur de la zone du projet : le Vieux-Port et la promenade Bellerive. Entre les deux, le port forme une barrière physique et visuelle par endroits sur près de 10 km. Ainsi, pour les quelque 95 000 résidants des quartiers qui bordent la zone du projet (document déposé DA1, n.p.), il n'est pas possible d'avoir un contact de proximité avec le fleuve pourtant distant de seulement 100 à 500 m de la rue Notre-Dame. Du parc Morgan, par exemple, au cœur du quartier Maisonneuve, le plus proche accès public au fleuve se trouve à 5 km. Avec le temps, beaucoup ont même fini par oublier qu'il y avait encore un fleuve près de chez eux (M. Claude Champagne, séance du 15 janvier 2002, en soirée, p. 61).

Exceptionnellement, entre le pont Jacques-Cartier et le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, deux parcs subsistent au sud de la rue Notre-Dame : le parc Bellerive dans Sainte-Marie et le parc Champêtre dans Maisonneuve. Le parc Champêtre, créé en 1951, s'approche à 200 m du fleuve, mais la vue en demeure obstruée par les hangars portuaires n^{os} 49 et 50 (document déposé DQ1.5). L'élargissement de la rue Notre-Dame et l'augmentation de la circulation ont contribué à l'isolement et à la sous-utilisation de ce parc par les résidants (document déposé DB2, p. 36).

Le parc Bellerive créé en 1883 représente depuis 1919 la seule fenêtre sur le fleuve du quartier Sainte-Marie. Aujourd'hui, une frange portuaire d'une centaine de mètres de largeur le sépare du fleuve. Les quais sont occupés par un centre de correspondance ferroviaire de huit voies. Un mur de soutènement surélève le parc de quelques mètres au-dessus des quais et fait office de belvédère. À l'extrémité est du parc, les hangars des quais 32 et 33 limitent la vue dans cette direction (document déposé PR3.3, annexe 3.3). Toutefois, la promenade longeant le mur de soutènement offre encore une perspective visuelle intéressante (document déposé PR3.2, photo 2.53). « En fait, il s'agit du meilleur point de vue panoramique sur les îles, la Ronde, la rive sud et le fleuve pour l'ensemble de la zone d'étude » (*ibid.*, p. 109).

Malgré ses qualités, le parc Bellerive est habituellement peu fréquenté. La largeur actuelle de la rue Notre-Dame, la circulation automobile et l'absence de feux de circulation à proximité en rendent l'accès difficile et dangereux. Exceptionnellement, quelques soirs par été, plusieurs milliers de personnes s'y rassemblent pour assister aux spectacles de feux d'artifices de la Ronde tandis que la circulation sur Notre-Dame est temporairement interrompue.

L'ouverture sur le fleuve : une volonté régionale

La volonté d'ouverture sur le fleuve et sur les divers plans d'eau de la région de Montréal s'est particulièrement intensifiée depuis les années 1990. En 1995, en lançant

conjointement les projets complémentaires Le Montréal bleu et Le Grand Montréal bleu, la Ville de Montréal, la Communauté urbaine de Montréal et la Table des préfets et maires du Grand Montréal traduisaient une volonté commune de mettre en valeur le potentiel des plans d'eau et rives de l'archipel métropolitain. Ces projets visaient à tirer profit des plans d'eau et cours d'eau tant pour améliorer l'environnement et la qualité de vie des résidants que pour en faire une attraction touristique majeure. L'augmentation de l'accessibilité aux plans d'eau y est prioritaire et se traduit notamment par l'ouverture de nouveaux accès en rives, l'aménagement et le réaménagement de parcs riverains, leur mise en réseau et la naturalisation de rives¹.

En 1997, le Comité Zone d'interventions prioritaires Est de Montréal (aujourd'hui Comité ZIP Jacques-Cartier) a, au terme d'une consultation publique, produit le *Plan d'action et de réhabilitation écologique du secteur Est de Montréal du fleuve Saint-Laurent* (mémoire, annexe). Ce plan aborde la problématique d'accès au fleuve sur le front portuaire montréalais et souligne le besoin de solutions imaginatives pour augmenter les accès fluviaux dans l'est montréalais en misant sur des secteurs de moindre intérêt pour le port. Deux des projets prioritaires visent l'ouverture de fenêtres le long de la rue Notre-Dame en proposant un accès physique au parc Bellerive et un accès visuel au parc Champêtre.

Par ailleurs, la Corporation de promotion et de développement du Croissant de l'Est, un organisme de concertation et de coordination intermunicipal, a déposé en 2002 un plan directeur d'aménagement axé sur la mise en valeur du patrimoine et le développement de liens cyclables et fluviaux entre le pont Jacques-Cartier et Contrecoeur (mémoire, annexe).

Le cadre d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal confirme l'importance accordée aux enjeux d'accès à l'eau. L'énoncé de la problématique constate l'inaccessibilité des milieux riverains régionaux et l'attribue à un manque de planification de l'urbanisation ayant permis la privatisation généralisée des berges (document déposé DB27, p. 48-49). Le concept d'organisation spatiale proposé considère comme prioritaire la mise en valeur des grands plans d'eau de la région, « combinée à un objectif d'accessibilité générale » (*ibid.*, p. 70). Une des orientations gouvernementales énoncées porte sur la protection et la mise en valeur des espaces verts et des plans d'eau de la région métropolitaine. On y préconise « l'accroissement de l'accès du public aux berges, aux plans d'eau et à certaines îles fluviales du Grand Montréal » (*ibid.*, p. 100).

- ◆ 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

1. Référence Internet : www.ville.montreal.qc.ca/parcs/mtl_bleu/mtl_bleu.htm.

région métropolitaine et que l'accessibilité générale aux plans d'eau y est reconnue comme une priorité régionale.

Les perspectives d'accès au fleuve dans la zone du projet

Dans la zone du projet, les installations portuaires demeurent la principale barrière entre les quartiers et le fleuve. La rue Notre-Dame, dans son état actuel, contribue à renforcer l'obstacle, rendant difficile d'accès toute brèche éventuelle dans la barrière comme c'est le cas au parc Bellerive. Les projets actuels de développement du port offrent peu de perspectives d'ouverture dans un proche avenir (document déposé DQ1.5 et M. Michel Turgeon, séance du 19 novembre 2001, p. 32-33).

Le secteur portuaire qui longe le quartier Sainte-Marie sert maintenant de centre d'échange ferroviaire. On y trouve huit voies dont deux ajoutées en 2001. Une quarantaine de trains par semaine y sont assemblés pour être expédiés vers les Grands Lacs. L'Administration portuaire de Montréal prévoit y intensifier cette fonction et y restreindre tout autre usage (document déposé DQ1.5, p. 28). Elle estime qu'un accès public vers les quais serait nuisible et dangereux parce qu'il serait en conflit avec la circulation ferroviaire.

Le long des quartiers Hochelaga et Maisonneuve, les terrains portuaires servent à la manutention du vrac solide (à l'ouest de Pie-IX), de marchandises diverses non en conteneurs (entre Pie-IX et Viau) et de céréales (à l'est de Viau). On trouve aussi le long d'Hochelaga une large zone d'échange ferroviaire. L'administration portuaire prévoit aménager un centre spécialisé de transbordement de vrac dans le secteur Hochelaga, implanter un terminal moderne polyvalent de manutention de marchandises diverses dans le secteur Maisonneuve et consolider les activités du terminal céréalier (*ibid.*, p. 29). Le *Plan d'action et de réhabilitation écologique du secteur Est de Montréal du fleuve Saint-Laurent* n'y entrevoit pas de possibilité d'accès physique au fleuve dans un avenir rapproché, mais propose un accès visuel qui serait une première étape vers l'obtention à plus long terme d'un accès fluvial direct. Le Plan incorpore un projet du milieu visant l'aménagement, dans la partie sud du parc Champêtre, d'un belvédère assez élevé pour apercevoir le fleuve tout en permettant l'observation et l'interprétation des activités portuaires (document déposé DM60.1, p. 92 et annexe B, fiche 12).

Le long du quartier Mercier, entre le terminal céréalier et la promenade Bellerive, le port est entièrement consacré à la manutention de conteneurs. Ceux-ci représentent près de la moitié du tonnage actuel manutentionné au port. Le transport par conteneurs y connaît une croissance rapide. La présence de la promenade Bellerive restreignant son expansion vers l'est, le terminal actuel serait devenu exigü. La stratégie du Port est d'abord d'optimiser l'usage des terrains disponibles au sud de la rue Notre-Dame, tout en développant des technologies de manutention susceptibles d'en accroître la capacité. Advenant la saturation complète du terminal de Mercier, le Port prévoit utiliser une partie des 350 ha dont il dispose à Contrecoeur pour y étendre ses activités de manutention de conteneurs (document déposé DQ1.5, p. 31-32, 37-38 et M. Dominic J. Taddeo, séance

du 14 janvier 2002, p. 48-50). Dans ce secteur, une large frange industrielle sépare le port de la rue Notre-Dame.

Des accès facilités par le projet

Dans son projet, le MTQ a prévu l'aménagement de quatorze passages au-dessus des voies rapides. Cinq d'entre eux seraient constitués de dalles de 100 à 240 m de longueur alors que les autres sont des viaducs de 45 m ou moins.

Trois des cinq dalles faciliteraient un accès visuel au fleuve en prolongeant des parcs au-dessus de la tranchée. Deux correspondent aux sites prioritaires d'accès identifiés dans le plan du Comité ZIP, soit les parcs Bellerive et Champêtre. La troisième prolongerait vers le sud le parc Dézéry par une place pavée surélevée suffisamment haute pour permettre une vue vers le fleuve au-dessus des hangards portuaires n^{os} 40 et 41. Pour le parc Champêtre, le promoteur fait sien le projet d'un promontoire-belvédère dans la partie sud du parc (document déposé DM60.1, p. 92). Pour en faciliter l'accessibilité, le MTQ prévoit fusionner les parcs Morgan et Champêtre à l'aide d'une dalle et réaliser ainsi un projet inscrit dans le Programme particulier d'urbanisme du quartier Maisonneuve (document déposé DB2, p. 36-37). Il propose aussi de prolonger le parc Bellerive vers le nord, au-dessus de la tranchée jusqu'à l'extrémité actuelle des rues Dufresne et Poupart, et de le ceinturer d'un rond-point à deux voies prolongeant le boulevard René-Lévesque. Le réaménagement proposé du parc inclut, dans la partie ouest du rond-point, de larges gradins d'environ 3 m de hauteur tournés vers le fleuve et destinés à accueillir les spectateurs des feux d'artifice de la Ronde.

Selon le promoteur, l'insertion de dalles-parcs permettrait de préserver dans les quartiers, à des endroits stratégiques, des fenêtres vers le port qui pourraient éventuellement, à plus long terme, devenir de véritables accès au fleuve (M. Jean-Michel Boisvert, séance du 19 novembre 2001, p. 30-31). Les trois fenêtres visuelles proposées coïncideraient respectivement avec le cœur historique des quartiers Sainte-Marie, Hochelaga et Maisonneuve. Elles sont donc bien situées par rapport à ces quartiers.

- ◆ *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

Le MTQ propose d'établir le long de l'axe Notre-Dame un réseau de parcs et de places publiques intégrés au corridor récréotouristique, incluant une piste multifonctionnelle. Cinq places et sept parcs feraient partie du réseau (document déposé PR3.3, p. 11).

Certains de ces espaces publics seraient créés de toute pièce alors que d'autres seraient agrandis, réaménagés ou fusionnés.

Cinq nouvelles places sont proposées, toutes à des fins premières de mise en valeur d'éléments patrimoniaux (station de pompage Craig, esplanade des Patriotes, place de la Barrière-de-Péage, place de la Tonnellerie, portique Vickers). Quant aux principaux parcs touchés par le projet, soit les parcs Bellerive, Dézéry, Morgan-Champêtre et Viau, ils seraient d'abord des lieux de détente et de récréation même si certains revêtent également un caractère patrimonial. Seuls les parcs Bellerive et Morgan-Champêtre feront ici l'objet d'analyse.

Une grande partie de l'emprise du projet expropriée depuis une trentaine d'années avait été entre-temps gazonnée et plantée d'arbres. L'aménagement des voies rapides encaissées et des voies de desserte suppose la disparition d'une large part de cette bande verte qui forme une zone tampon entre les quartiers et l'actuelle rue. Il entraînerait la coupe de nombreux arbres et arbustes. Des 9,5 ha de l'actuelle bande gazonnée ne subsisterait que 3,4 ha. En revanche, l'aménagement de cinq dalles-parcs au-dessus des voies rapides de même que la récupération de terrains dans l'emprise permettraient de porter de 16,7 à 19,7 ha la superficie actuelle des parcs et de créer 0,8 ha de places. Globalement, le projet se traduirait par une réduction d'environ 9 % (2,3 ha) en superficie d'espaces verts, parcs et places en bordure de la rue Notre-Dame. Selon le promoteur, ceux-ci gagneraient cependant en qualité, en accessibilité et contribueraient à améliorer la qualité de vie des quartiers adjacents et à les revaloriser.

- ◆ *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

Le MTQ propose un réaménagement majeur du parc Bellerive : agrandissement vers le nord au-dessus d'une dalle-parc, agrandissement 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. Coincé dans un cul-de-sac entre le port, la tranchée autoroutière proposée et le rond-point, le terrain ajouté du côté est serait transformé en habitat d'oiseaux avec la plantation de végétaux appropriés. Le réaménagement du parc exigerait le déplacement d'environ treize arbres, principalement des érables argentés centenaires. Le MTQ est confiant de pouvoir les replanter à l'intérieur du parc (documents déposés PR3.2, p. 17 et PR3.4, p. 19).

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 promoteur mentionne que cette boucle qui relie les rues D'Iberville et Frontenac au boulevard René-Lévesque pourrait « être transformée en

circuit de vélo et de patin à roues alignées en période estivale et tous les abords du parc Bellerive en zone piétonne » (document déposé PR3.3, p. 5).

Cependant, la Ville de Montréal cherche une solution pour éviter l'encerclement du parc Bellerive par des voies de circulation. Elle a des doutes quant à la pertinence et à la sécurité de l'aménagement faunique proposé à cet endroit et elle ne partage pas l'optimisme du promoteur concernant la transplantation des arbres centenaires à déplacer (M. Pierre Bouchard, séance du 20 novembre 2001, en après-midi, p. 19).

Le parc Morgan-Champêtre

Souhaitée depuis longtemps par la Ville de Montréal, la fusion des parcs Morgan et Champêtre avait été inscrite dans son plan d'urbanisme (*ibid.*, p. 21). L'idée de relier les deux parcs par une dalle au-dessus de la rue Notre-Dame était initialement associée à un projet de boulevard en surface (document déposé DB2, p. 36-37). Elle a été ensuite incorporée dans le projet actuel du MTQ conjointement avec l'idée d'un promontoire-belvédère. La fusion des deux parcs a fait consensus chez les participants à l'audience. Cette fusion contribuerait à renforcer la vocation historique et monumentale de l'axe Morgan, à désenclaver et à mettre en valeur la caserne Letourneux, à augmenter la superficie de parcs dans le quartier. De plus, elle faciliterait l'accès au parc Champêtre et à ses ressources, tout en ouvrant une perspective nouvelle sur le port et sur le fleuve et en offrant un site de glissade hivernale aux familles du quartier.

Avec ses 5,2 ha, le parc Champêtre est de loin le plus vaste parmi ceux qui bordent la rue Notre-Dame dans la zone du projet. Après la fusion, le nouveau parc Morgan-Champêtre couvrirait à lui seul 10,4 ha, soit plus de la moitié (53 %) de la superficie de l'ensemble des parcs du projet et 43 % de celle de l'ensemble des espaces publics. La récupération et la mise en valeur du parc Champêtre représentent donc quantitativement le principal gain en matière de parcs associés au projet de réaménagement de la rue Notre-Dame.

- ◆ *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

Le succès de l'aménagement ou du réaménagement de tous ces parcs va se mesurer à leur degré d'appropriation par la population. L'insécurité actuelle associée aux parcs Bellerive et Champêtre ne tient pas seulement de la circulation sur la rue Notre-Dame, mais aussi de leur isolement et leur éloignement des lieux habités.

La mise en place de dalles-parcs au-dessus de la voie encaissée devrait certes permettre un meilleur accès à ces parcs. Il demeure toutefois qu'en étant situés à la limite sud de la zone résidentielle, certains d'entre eux seraient loin des résidences. Selon la Direction de la santé publique de Montréal-Centre :

Depuis quelques années, on constate que la pratique d'activités physiques se fait en fonction de la proximité et de la sécurité des lieux. Chez les enfants, l'accès à des infrastructures sportives/programmes et le temps passé dehors sont positivement et inmanquablement associés à l'activité physique (Sallis et coll., 2000). C'est pourquoi les infrastructures de loisirs doivent être situées à proximité de la maison et être sécuritaires. Si les parcs sont situés plus loin ou s'ils sont de type linéaire, il faut trouver les moyens pour attirer certaines clientèles (les familles, les personnes âgées, etc.) et les inciter à fréquenter ces lieux : clubs d'activités dans le quartier (ex. : club de marche) ou sociétés d'animation qui attireront les citoyens par des activités fréquentes, des fêtes champêtres, des brunchs musicaux, du cinéma en plein air, une patinoire durant l'hiver.
(Mémoire, p. 11-12)

Le succès de l'animation à la promenade Bellerive est cité, par la représentante de la Direction de la santé publique, comme un modèle de sécurisation et d'appropriation communautaire d'un espace public et cette approche pourrait s'avérer avantageuse pour les nouveaux parcs (M^{me} Monique Beausoleil, séance du 16 janvier 2002, en après-midi, p. 18).

Le rôle de la Ville de Montréal dans l'appropriation des parcs par la population riveraine est déterminant puisqu'elle assumerait la responsabilité d'aménager, d'entretenir et d'exploiter les parcs proposés. Il lui reviendrait donc au premier chef de mettre en place des structures qui inciteraient les citoyens des quartiers avoisinants à les fréquenter.

- ◆ *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

Ouvert en 1737, le chemin du Roy fut la première voie terrestre reliant Montréal et Québec. Sur l'île de Montréal, cette ancienne route longeait le Saint-Laurent depuis les portes de la vieille ville jusqu'à l'extrême pointe est de l'île. En 1881, cette portion du chemin du Roy devient la rue Notre-Dame, prolongeant la rue du même nom qui existait *intra muros* depuis plus de deux siècles. Fil conducteur à travers l'histoire de l'Est montréalais, elle contribuera à la naissance des faubourgs Québec et Sainte-Marie et des villages d'Hochelaga et de Longue-Pointe, de la cité de Maisonneuve, de Viauville ainsi

qu'au développement industrialo-portuaire. Les bouleversements qu'elle a subis depuis 1972 lui ont fait perdre son cachet de chemin ou de rue et ont contribué à en faire oublier le caractère historique (document déposé DA29, p. 53).

À son projet autoroutier le MTQ a jumelé un projet de corridor patrimonial et historique visant à revaloriser l'axe de la rue Notre-Dame et les quartiers riverains. Ce projet de mise en valeur patrimoniale repose sur un concept de corridor vert intégré incorporant un circuit d'interprétation le long d'une piste cyclable. Cette piste réaménagée et rebaptisée Piste du chemin du Roy s'étendrait de l'esplanade des Patriotes (site du Pied-du-Courant) au Centre de soins prolongés Grace Dart (figure 2). Les interventions patrimoniales du MTQ, qui répondent aux nombreuses demandes du milieu, visent à revaloriser l'image des quartiers riverains, à y attirer des visiteurs et à renforcer le sentiment d'appartenance et la fierté des résidents. Elles comprendraient des actions de mise en valeur, de sauvegarde totale ou partielle, de remise en place et d'évocation d'éléments historiques ou architecturaux des quartiers riverains. Ces actions concernent principalement la station de pompage Craig, l'esplanade des Patriotes (Pied-du-Courant), l'ancienne barrière de péage, la caserne Letourneux, la Tonnellerie, le Centre de soins prolongés Grace Dart et le portique de l'ancien édifice administratif du chantier naval Vickers (document déposé PR3.3, p. 12-14).

Héritage Montréal note la qualité de l'information fournie par le promoteur en matière de patrimoine architectural, archéologique et historique et constate que la considération accordée à ces enjeux dans le présent projet constitue un progrès en regard des pratiques en vigueur jusqu'à récemment dans la planification de projets d'infrastructures routières (mémoire, p. 6).

- ◆ *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.*

Le sort de trois édifices patrimoniaux situés directement dans le tracé prévu de la tranchée a été discuté. Il s'agit de la station de pompage Craig, de l'ancienne tonnellerie et du Centre de soins prolongés Grace Dart.

La station de pompage Craig

Aujourd'hui coincée sur un terre-plein central du prolongement de l'autoroute Ville-Marie et accolée à un pilier du pont Jacques-Cartier, la station de pompage Craig serait le dernier témoin des fréquentes inondations que subissait le quartier et de la reconfiguration des services d'aqueduc de Montréal de la fin du XIX^e siècle. Elle fut construite en 1887 sur la rue Saint-Antoine afin de pomper l'eau du ruisseau Saint-Martin alors canalisé sous la rue. Selon le promoteur, la station présente un grand intérêt architectural et historique et a été classée « immeuble significatif » par la Ville de Montréal dans son *Répertoire des immeubles montréalais possédant des statuts*

patrimoniaux. Selon le MTQ, le ministère de la Culture et des Communications aurait « confirmé son intention de rénover ce bâtiment » (document déposé PR3.2, p. 54, 55 et 61).

La station se trouve toutefois en plein centre du tracé des voies en tranchée prévues. Le MTQ propose de la conserver et de la mettre en valeur en prolongeant vers l'ouest la dalle prévue à l'esplanade des Patriotes. Il estime les coûts de l'intervention à près de 4 millions de dollars. Cependant, il se dit prêt à utiliser plutôt cette somme pour restaurer le bâtiment après l'avoir relocalisé au parc Bellerive, à quelque 600 m plus à l'est (document déposé PR3.3, p. 12). La Ville de Montréal a néanmoins exprimé sa volonté de conserver la station sur son emplacement initial (M. Pierre Bouchard, séance du 22 novembre 2001, en après-midi, p. 53). De même, des organismes voués à la préservation du patrimoine ont insisté sur l'importance de conserver l'emplacement de la station Craig de même que son sous-sol et toute la machinerie d'origine qu'elle contient encore. De l'avis de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel, l'édifice possède un potentiel de mise en valeur et d'interprétation, mais il exige des travaux majeurs de restauration (mémoire, p. 5 à 7).

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

L'ancienne tonnellerie

L'ancienne tonnellerie de la *St. Lawrence Sugar Refining Company Ltd.* (aujourd'hui Sucre Lantic ltée) également érigée en 1887 constitue le « bâtiment industriel le plus ancien et le plus intéressant de la zone d'étude et son histoire est intimement liée à celle du quartier Hochelaga-Maisonneuve ». Il s'agirait d'un « immeuble présentant une valeur patrimoniale exceptionnelle pour la Ville » (documents déposés PR3.2, p. 57 et PR3.4, p. 47). Il ne bénéficie pas encore de statut juridique de protection patrimoniale mais il est reconnu comme immeuble de valeur patrimoniale intéressante dans le plan d'urbanisme de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve qui précise que de tels immeubles pourraient faire l'objet d'une citation ou d'une mesure de protection (document déposé DB1, p. 57-58). À ce titre, il figurerait également au répertoire thématique de la Communauté urbaine de Montréal (document déposé PR3.2, p. 60-62). Le rapport d'inspection du bâtiment en 1998 pour le MTQ concluait que, compte tenu de leur âge, « les composantes principales de l'immeuble sont dans un état raisonnable et [...] cet immeuble pourrait être restauré ». Il précisait cependant que la conservation de l'édifice requerrait des travaux correctifs majeurs évalués à près de 176 000 \$ à court terme et à 741 000 \$ à long terme (document déposé DA44, p. 24-25).

Entre le Pied-du-Courant et la cour de triage de Longue-Pointe, la tonnellerie est l'unique édifice épargné par les démolitions des années 1970, le seul qui subsiste au milieu de l'emprise gazonnée qui borde la rue Notre-Dame. Avec le complexe industriel Sucre Lantic ltée situé sur la rive opposée de la rue Notre-Dame, il crée par un resserrement

visuel et physique un « effet de porte » (document déposé PR3.2, p. 111 et annexe 2.16). La partie la plus ancienne de la raffinerie de sucre date aussi de la fin du XIX^e siècle (*ibid.*, p. 57-58). Ainsi, au droit de la tonnellerie, le gabarit de la rue Notre-Dame n'a pratiquement pas changé depuis cette époque (document déposé DA29, illustration 328). Cette porte industrielle ancienne est le dernier témoin de ce que fut la rue Notre-Dame à la fin du XIX^e siècle. Selon l'analyse du paysage réalisée par le MTQ, l'endroit « offre une ambiance industrielle forte et les bâtiments qui la composent sont des éléments marquants du paysage urbain » (document déposé PR3.2, p. 116).

Tout comme la station de pompage Craig, la tonnellerie se trouve sur le tracé du projet. Le promoteur prévoit démolir la partie la plus ancienne de l'édifice pour faire place à la tranchée et à sa voie de desserte nord. Il ne conserverait que la chaufferie avec sa cheminée ainsi que les murs de la partie nord de l'immeuble principal. Ces murs serviraient d'enceinte à un jardin consacré à l'interprétation historique. Le promoteur qualifie la démolition partielle de la tonnellerie comme l'impact le plus important de son projet en matière de patrimoine. Il la considère inévitable, jugeant que l'état de détérioration de l'édifice et sa valeur patrimoniale ne justifient pas la mise en place d'une dalle sous le bâtiment. Il estime également que, si on le conservait intégralement, le contournement requis briserait la linéarité de la voie de desserte et pourrait réduire l'efficacité des autobus qui y circulent (document déposé PR5.1, p. 17). Par ailleurs, il a précisé que le projet a été conçu pour permettre la pose d'une nouvelle dalle entre la rue Bourbonnière et le boulevard Pie-IX, soit juste vis-à-vis de la tonnellerie (documents déposés PR5.1, p. 7 et DQ10.1, p. 11). Cependant, la pose éventuelle de cette dalle ne surviendrait qu'une fois le projet complété, donc après la démolition. L'intérêt architectural et historique de la tonnellerie a été rappelé notamment par Héritage Montréal et l'Atelier du patrimoine urbain de Montréal qui ont souligné l'importance de conserver intégralement l'édifice avec sa volumétrie d'origine (mémoire d'Héritage Montréal, p. 5, M. Philippe Côté, séance du 17 janvier 2002, en soirée, p. 48 et M. Louis La Rochelle, séance du 18 janvier 2002, p. 37).

- ◆ *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

La construction de cet édifice, autrefois appelé *George Moore Memorial Home*, a commencé en 1880 alors que ses parties les plus récentes datent de 1954 et 1958. Des ailes plus récentes et la rénovation d'anciens pavillons ont fait perdre à cet édifice de style Second Empire son cachet d'origine. Distant d'une centaine de mètres de la rue Notre-Dame, il est encore entouré d'un vaste jardin qui témoigne de l'esprit hygiéniste qui avait guidé l'implantation de cette institution dans un cadre champêtre. Cet édifice est reconnu par la Ville de Montréal comme immeuble de valeur patrimoniale intéressante

(documents déposés DA29, p. 142, DA43, p. 133-134, DB1, p. 58, DB19 et PR3.2, p. 59 et 62).

En proposant la variante « CSF », le MTQ entend profiter de la fermeture d'un segment de la rue Sainte-Catherine pour agrandir le parc qui entoure le centre et pour y créer un vaste parterre en façade. Conçue pour le mettre en valeur, cette esplanade verte « restituerait l'immeuble dans un environnement plus près de celui voulu à l'époque par les planificateurs du lieu » (document déposé PR3.3, p. 13). En revanche, la variante « CN » entraînerait la destruction partielle de l'édifice tout en réduisant considérablement l'espace disponible pour l'aménagement d'un parterre en façade. La partie la plus ancienne de l'édifice pourrait néanmoins être épargnée de même que la végétation située derrière l'édifice. Advenant la réalisation du projet, les représentants du Centre de soins prolongés Grace Dart, qui estiment devoir être déplacés temporairement durant la réalisation des travaux quelle que soit la variante choisie, souhaitent une relocalisation définitive (mémoire, p. 11).

- ◆ *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

Selon le promoteur, la piste cyclable actuelle construite au début des années 1980 ne répond pas aux normes du MTQ ni aux standards recommandés par Vélo Québec. Cette piste est étroite et a atteint à certains endroits sa vie utile et elle pose des problèmes de sécurité aux carrefours compte tenu des débits importants d'automobiles et de camions (document déposé PR3, p. 4 et 35, M. Jean-Michel Boisvert, séance du 19 novembre 2001, p. 22 et séance du 20 novembre 2001, en après-midi, p. 48-49).

Le promoteur prévoit reconstruire la piste cyclable et modifier le tracé le long de la rue Notre-Dame, entre l'avenue De Lorimier et la rue Sainte-Catherine, pour la rendre multifonctionnelle et sécuritaire (figure 2). Les travaux prévus comprendraient l'élargissement de la piste cyclable actuelle à 4 m, l'amélioration de la sécurité et de l'éclairage conformément aux normes en vigueur et la mise en place d'une signalisation présentant de l'information historique et directionnelle sur des composantes significatives du quartier. La piste multifonctionnelle réaménagée serait ponctuée à environ tous les 300 m d'un pôle d'intérêt historique, récréatif et culturel afin de maintenir l'intérêt des usagers, favoriser les retombées économiques pour les quartiers riverains et attirer de nouveaux usagers. De plus, la piste existante au nord de l'avenue Souigny serait prolongée jusqu'à l'avenue Haig, à l'est, et jusqu'au boulevard de l'Assomption à l'ouest (documents déposés PR3, p. 35, PR3.3, p. 7, 9, 11, 12 et 14, M. Jean-Michel Boisvert, séance du 20 novembre 2001, en après-midi, p. 50 et séance du 21 novembre 2001, en soirée, p. 15).

Pour sa part, le prolongement de la piste multifonctionnelle de l'avenue Souigny vers l'ouest, entre le boulevard de l'Assomption et le marché Maisonneuve via l'emprise ferroviaire désaffectée du CN, et vers l'est, entre l'avenue Haig et la promenade Bellerive sur la rue Notre-Dame en traversant l'échangeur de l'autoroute 25, selon un tracé à définir, ne serait pas réalisé directement par le MTQ (document déposé PR3.3, p. 7, 9 et 10). Ces sections de piste seraient complétées « dans le cadre d'une entente déjà signée entre la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec, soit le Programme global d'intervention pour la réalisation conjointe de projets en transport urbain » (*ibid.*, p. 11).

Le raccordement au réseau cyclable municipal

La Ville de Montréal vise à hiérarchiser les voies cyclables sur son territoire selon deux types, soit le vélo de transit et le vélo de promenade. Pour la Ville, la voie cyclable de la rue Notre-Dame constitue un axe de transit régional est-ouest relié aux autres axes de transit nord-sud. Par ailleurs, cette voie cyclable à vocation de transit serait empruntée par les cyclistes de promenade en dehors des périodes utilisées pour le transit, entre autres durant les fins de semaine (M. Pierre Bouchard, séance du 21 novembre 2001, en après-midi, p. 40 et 42).

Au nord, la piste multifonctionnelle proposée par le promoteur serait raccordée aux voies cyclables de la rue Bennett et de l'avenue Morgan, via les parcs Morgan et Champêtre vers le marché Maisonneuve et le pôle récréotouristique du parc olympique, du jardin botanique, de l'insectarium et du biodôme (document déposé PR3.3, p. 10 et annexe 3.4).

À l'ouest, depuis le Pied-du-Courant, le raccordement se ferait vers le centre-ville de Montréal via la voie cyclable existante du boulevard René-Lévesque (*ibid.*). Un raccordement éventuel serait à prévoir entre la piste multifonctionnelle dans l'axe de la rue Notre-Dame et la voie cyclable qui sera intégrée au côté ouest du tablier du pont Jacques-Cartier donnant un accès au parc des Îles (documents déposés DA18 et DB20, p. 16, 17, 31, 35 et 52).

À l'est, le promoteur ne prévoit pas raccorder la piste multifonctionnelle à la voie cyclable existante de la rue Notre-Dame vers la promenade Bellerive. Cependant, à l'audience publique, des participants ont fait valoir la nécessité de ce raccordement. La section de voie cyclable existante sur la rue Notre-Dame, à l'est de l'intersection Notre-Dame et Sainte-Catherine, emprunte le trottoir nord, puis le trottoir sud à partir de la rue Dickson jusqu'au pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. Elle nécessiterait des mesures correctives pour la rendre conforme aux normes des voies cyclables répondant à un niveau métropolitain (documents déposés DB24 et DB33, p. 38 et 40). Le promoteur favoriserait plutôt la piste multifonctionnelle de l'avenue Souigny puisqu'elle permettrait de recevoir un plus grand nombre de cyclistes qui viennent du nord en leur permettant de se rendre jusqu'à la promenade Bellerive dans une piste en site propre (M. Jean-Michel Boisvert, séance du 20 novembre 2001, en après-midi, p. 49 et séance du 22 novembre 2001, en soirée, p. 17).

Par ailleurs, l'intention de la Ville de Montréal est d'offrir aux usagers deux tracés pour se rendre à la promenade Bellerive, soit par la rue Notre-Dame ou l'avenue Souigny. Pour la Ville de Montréal, l'échangeur Souigny à la hauteur de l'autoroute 25 constitue toutefois un obstacle au prolongement de la piste de l'avenue Souigny vers Mercier-Est et la promenade Bellerive et la collaboration du MTQ s'impose pour résoudre le problème (M. Pierre Bouchard, séance du 22 novembre 2001, en soirée, p. 17-18). Lors de l'audience publique, le promoteur s'est engagé « à discuter avec la Ville pour trouver, dans le cadre même du projet, la possibilité de se rendre jusqu'à l'est, jusqu'à Mercier-Est. [...] il ne restera donc plus, via le réseau local, à raccorder la promenade Bellerive » (M. Jean-Michel Boisvert, séance du 20 novembre 2001, en après-midi, p. 58).

- ◆ *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 »

Avec la variante « CSF » retenue par le promoteur, la piste multifonctionnelle de la rue Notre-Dame modernisée se terminerait au Centre de soins prolongés Grace Dart (secteur du parc Viau et du portique Vickers) et serait raccordée à la rue Vimont. La piste ne serait toutefois pas raccordée à la piste existante de l'avenue Souigny vers le quartier Mercier-Est et la promenade Bellerive ou vers une éventuelle voie cyclable en direction du marché Maisonneuve (document déposé PR3.3, p. 10 et annexe 3.4).

L'emprise du CN pour permettre la construction d'une piste cyclable dans le prolongement de la piste de l'avenue Souigny vers le marché Maisonneuve ne peut pas être acquise par le MTQ si l'on retient la variante « CSF ». En effet, la cour de triage Longue-Pointe resterait alors en activité. Or, le Ministère n'a pas le pouvoir d'acquérir directement des emprises ferroviaires en exploitation à des fins de pistes cyclables ni des propriétés qui ne sont pas nécessaires pour des projets routiers. Ainsi, pour réaliser le raccordement avec la variante « CSF », le Ministère pourrait subventionner la Ville de Montréal afin qu'elle puisse acquérir l'emprise nécessaire (document déposé DQ9.1, p. 7 et M. Jean-Michel Boisvert, séance du 20 novembre 2001, en après-midi, p. 59-60).

Au départ, le promoteur avait privilégié un tracé routier via la cour de triage Longue-Pointe de la compagnie de chemin de fer CN (variante « CN »). Cette variante permettait l'acquisition par le MTQ d'une partie de la cour de triage de Longue-Pointe et de

l'emprise ferroviaire menant au marché Maisonneuve et rendait possible la construction d'une piste multifonctionnelle dans le prolongement de la piste existante de l'avenue Souigny (est-ouest) (document déposé DQ9.1, p. 6-7 et M. Jean-Michel Boisvert, séance du 20 novembre 2001, en après-midi, p. 59).

Lors de l'audience publique, la Ville de Montréal a indiqué qu'elle croyait que l'acquisition de l'emprise de la voie ferrée du CN jusqu'au marché Maisonneuve faisait partie du projet de modernisation et que les coûts d'acquisition et de décontamination du terrain pourraient être élevés (M. Pierre Bouchard, séance du 20 novembre 2001, en après-midi, p. 52).

- ◆ *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

Selon le promoteur, l'encaissement des voies rapides avec des viaducs aux rues importantes éliminerait plusieurs points de conflits avec les véhicules automobiles et assurerait aux usagers non motorisés une sécurité accrue aux carrefours (documents déposés PR3, p. 36, PR3.3, p. 9 et PR3.4, chapitre 4, p. 39). La réduction de la circulation aux intersections gérées par l'étagement des débits principaux est-ouest ainsi que le rétrécissement des rues locales nord-sud à certaines intersections, réduisant la distance de traversée est-ouest pour les usagers non motorisés et la vitesse des véhicules qui effectuent un virage, contribueraient à améliorer la sécurité (documents déposés PR3.3, p. 9 et DQ10.1, p. 12).

Le promoteur prévoit également la mise en place d'un phasage et d'un minutage aux feux de circulation sur les voies de desserte, notamment au carrefour Pie-IX, qui permettraient de donner, sur demande, un temps d'engagement plus long aux usagers non motorisés tout en maintenant un niveau de service acceptable sans pénaliser les mouvements principaux de véhicules (documents déposés PR3, p. 36, DA45 et M. Jean-Michel Boisvert, séance du 22 novembre 2001, en soirée, p. 20). L'aménagement final des intersections, le système de gestion des feux en fonction des débits de circulation par approche et des caractéristiques des usagers non motorisés n'ont pas été définis par le promoteur et devraient être précisés avec la Ville de Montréal et les sociétés de transport en commun lors de l'étape de préparation des plans et devis du projet (documents déposés DA45 et DQ10.1, p. 2 et 13).

Toutefois, même si le promoteur est d'avis que le projet offrirait des intersections plus sécuritaires, le nombre de carrefours traversés par les cyclistes pour le tronçon entre l'avenue De Lorimier et la rue Sainte-Catherine serait plus élevé qu'actuellement et pourrait ainsi représenter une augmentation potentielle du nombre de zones de conflits (documents déposés PR3.2, annexe 2.16 et PR3.3, annexe 3.4). Par ailleurs, advenant la continuité de la piste multifonctionnelle sur la rue Notre-Dame, à l'est de la rue Sainte-Catherine, deux intersections seraient ajoutées, l'une avec la bretelle d'accès de la nouvelle entrée du port de Montréal et l'autre avec le prolongement du boulevard de l'Assomption (document déposé PR3.3, annexe 3.4, porte Viau). Ces deux nouvelles intersections seraient une source potentielle de conflits entre les usagers non motorisés et les véhicules. Ce problème a d'ailleurs été soulevé par le représentant de Vélo Québec.

De plus, le tronçon de la voie de desserte comprenant les intersections Pie-IX et Bourbonnière pourrait être considéré plus critique que les autres tronçons du projet sur le plan de la sécurité des usagers non motorisés compte tenu des débits et des activités de Sucre Lantic ltée et d'ADM Agro-industries (document déposé DQ10.1, p. 12). Les véhicules sortant de la voie rapide et leur croisement potentiel avec les cyclistes aux carrefours Alphonse-D.-Roy et Pie-IX sont également une source de danger. Finalement, l'éloignement de la piste multifonctionnelle à l'intersection Viau et Saint-Clément, située à environ 50 m de l'intersection avec la voie de desserte de la rue Notre-Dame, pourrait présenter un problème de sécurité.

- ◆ *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

La présente section rend compte des effets du projet sur le climat sonore ainsi que sur la qualité de l'air ambiant dans la zone d'étude. La contribution de l'infrastructure routière du MTQ à l'atteinte des objectifs gouvernementaux visant la réduction des gaz à effet de serre y est également abordée.

Le climat sonore aux abords de la rue Notre-Dame

La commission aborde dans cette section, les résultats obtenus lors de la simulation sonore réalisée par le MTQ et les limites du modèle utilisé.

Les impacts simulés du projet sur le climat sonore

Afin d'évaluer le climat sonore, le MTQ a simulé les niveaux sonores le long de la rue Notre-Dame, entre les rues Parthenais et Vimont. Le modèle de simulation utilisait les débits de circulation journaliers moyens estivaux prévus en 2001 et en 2011 ainsi que les débits maximaux de l'heure de pointe du matin. Il tenait compte également de la circulation sur les voies de desserte et sur les axes D'Iberville, Frontenac, du Havre, Nicolet, Bourbonnière, Pie-IX et Viau. La vitesse était de 70 km/h sur la rue Notre-Dame et de 50 km/h sur les voies de desserte et les rues transversales. La réverbération du son sur les parois des sections encaissées était simulée de même que celle sur les parapets, les viaducs, les dalles et les bâtiments adjacents. Comme pour la situation actuelle, les niveaux sonores étaient calculés pour des hauteurs de 1,5 m, 5 m et 7,5 m.

En comparaison avec la situation actuelle, la simulation pour l'horizon 2011 indique un net rétrécissement de la zone de gêne sonore au niveau du rez-de-chaussée, avec localement le maintien ou l'aggravation des niveaux de bruit sur certaines rues transversales. Ainsi, l'isophone de 55 dB(A) serait déplacé d'une cinquantaine à une centaine de mètres vers le sud, dégageant de la zone de perturbation sonore une bonne partie des îlots situés au sud de la rue Sainte-Catherine. La réduction du bruit serait particulièrement marquée sur les rues Davidson et Saint-Clément alors déconnectées de la rue Notre-Dame. Dans une moindre mesure, le niveau de bruit serait également réduit sur la rue Bourbonnière qui demeurerait reliée à la voie de desserte.

Néanmoins, les rues D'Iberville, Frontenac, Viau, le boulevard Pie-IX et leurs abords demeureraient fort bruyants avec des niveaux supérieurs à 60 et même 65 dB(A). L'achalandage serait maintenu ou accru sur ces artères donnant accès à la voie de desserte. Le niveau de bruit augmenterait sur la rue Viau et spécialement sur les rues D'Iberville et Frontenac. D'après la simulation, plusieurs îlots avoisinant ces artères transversales demeureraient en tout ou en majeure partie dans une zone de gêne sonore. Dans le quartier Sainte-Marie, il s'agirait des îlots compris entre les rues Poupard et du Havre, au sud du boulevard Maisonneuve. Dans le quartier Maisonneuve, il s'agirait principalement des îlots situés entre l'avenue Jeanne-d'Arc et la rue Desjardins et entre les rues Saint-Clément et Vimont.

Le MTQ a en outre produit une simulation du climat sonore tenant compte de la variante « CN » (documents déposés DA16 et DA17). Avec la variante « CN », le tronçon routier reliant la rue Notre-Dame à l'avenue Souigny se rapprocherait substantiellement de la rue Vimont et serait bordé d'un écran antibruit entre les rues Sainte-Catherine et Ontario. Selon la simulation, cet écran aurait pour effet de restreindre la zone de perturbation sonore et de maintenir l'isophone de 55 dB(A) à bonne distance des propriétés de la rue Vimont. Par ailleurs, la variante « CN » prévoit l'absence de lien entre la rue Viau et la voie de desserte. En réduisant la circulation sur la rue Viau, cela devrait améliorer considérablement le climat sonore en abaissant le bruit sous les 55 dB(A).

Si les murs de la tranchée, faisant office d'écrans antibruit, réduisent sensiblement le bruit routier près du sol, l'effet d'atténuation diminuerait avec la hauteur. Les simulations indiquent que, dans certains endroits, l'augmentation de bruit pourrait atteindre 6 dB(A) au premier étage et 10 dB(A) au second (document déposé PR3.4, annexe 4.6). La zone de gêne sonore serait donc un peu plus large à la hauteur des premier et second étages qu'au rez-de-chaussée.

- ◆ *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

Le MTQ a fait des relevés dans le milieu afin de caractériser le climat sonore actuel. Les niveaux de bruit mesurés ont servi à calibrer le modèle de simulation en fonction d'un débit journalier projeté de véhicules automobiles.

Les simulations n'ont pas intégré toutes les variables pouvant influencer sur le climat sonore. Par exemple, dans la zone du projet, quelques immeubles ont plus de trois étages et 102 logements sont situés au-delà d'un deuxième étage, dont 56 dans une tour de 11 étages sur la rue Joliette, à moins de 30 m de la voie de desserte. Les niveaux sonores n'ont pas été évalués pour ces étages puisque le MTQ s'attend à ce que, au troisième étage, ils soient similaires à ceux du deuxième et qu'ils diminuent graduellement vers les étages supérieurs (document déposé DQ10.1, p. 8).

De même, les simulations supposent un pavage neuf et sec. L'effet de la présence d'eau ou de neige fondante sur le niveau de bruit généré n'a pas été documenté ni simulé (document déposé DQ10.1, p. 9). Quant à l'usure du pavage, le MTQ prévoit qu'il devrait contribuer à diminuer le niveau de bruit durant les huit à douze premières années pour ensuite l'augmenter avec l'exposition des agrégats. Les variations anticipées seraient de l'ordre de 1 à 3 dB(A) (*ibid.*, p. 9).

Par ailleurs, les simulations ont été produites pour des vitesses hors des heures de pointe de 70 km/h sur les voies encaissées et 50 km/h sur les voies de desserte. Or, en pratique, les vitesses réelles sont souvent supérieures aux vitesses prescrites. Selon le MTQ, un flot de circulation à 100 km/h sur la rue Notre-Dame engendrerait un niveau sonore de 4 dB(A) plus élevé qu'à 70 km/h alors que, avec la tranchée proposée, l'augmentation ne serait plus que de 2 dB(A) (document déposé PR3.4, p. 69).

- ◆ 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.

La qualité de l'air

La présente section traite d'abord des effets de la circulation automobile sur la qualité de l'air actuelle à l'île de Montréal et le long de la rue Notre-Dame, puis des conséquences appréhendées sur la qualité de l'air ambiant et sur le bilan d'émission de gaz à effet de serre.

La situation actuelle

Selon le MTQ, les principaux contaminants de la circulation routière susceptibles d'influencer la qualité de l'air localement sont le monoxyde de carbone (CO), les oxydes d'azote (essentiellement NO₂ et NO), les composés organiques volatils (COV) – dont le benzène – et les particules respirables (document déposé PR3.2, p. 136-140).

L'ozone (O₃), un gaz oxydant et irritant, est un sous-produit résultant de réactions photochimiques entre des oxydes d'azote et des composés organiques volatils. Bien que ces contaminants précurseurs de l'ozone proviennent principalement de milieux urbains et, pour une large part, de sources automobiles, c'est surtout loin des sources et en périphérie des villes que s'observent les fortes concentrations en ozone (document déposé DB32, p. 15-17 et 97-99).

Selon la Communauté urbaine de Montréal, les contaminants les plus préoccupants en matière de détérioration de la qualité de l'air sur son territoire seraient le benzène, l'ozone et les particules respirables (M. Claude Gagnon, séance du 20 novembre 2001, en soirée, p. 72-75). Au cours des années 1990, Montréal a détenu le record canadien de concentration de benzène, un COV cancérigène contenu dans la gazoline. Depuis 1997, les efforts de réduction entrepris aux raffineries et aux stations-service ont permis une baisse substantielle des teneurs en benzène mesurées dans l'air (document déposé DB15, p. 57-58). Au cours de l'été de 2001, le territoire de la Communauté a subi un grand nombre d'alertes au *smog* en raison des taux alarmants d'ozone (M. Claude Gagnon, séance du 20 novembre 2001, en soirée, p. 72-73). Les particules fines respirables, principalement celles plus petites que 10 micromètres et 2,5 micromètres (PM₁₀ et PM_{2,5}) qui ne sont mesurées efficacement que depuis le milieu des années 1990, seraient le contaminant le plus souvent responsable d'une mauvaise qualité de l'air sur le territoire et leur situation est préoccupante (*ibid.*, p. 73 et 75).

C'est ce que souligne d'ailleurs la Direction de la santé publique de Montréal-Centre lorsque qu'elle précise que, parmi « tous les contaminants atmosphériques, [...] les particules et l'ozone sont le plus souvent associés aux effets sanitaires observés » (mémoire, p. 6).

Jusqu'en 2001, le réseau de surveillance de la qualité de l'air de la Communauté urbaine de Montréal ne disposait d'aucune station de mesure dans la zone du projet. Le MTQ considérait alors que, « bien qu'aucun problème de qualité d'air aux abords immédiats du corridor routier n'ait été défini [...], la qualité de l'air demeure un problème potentiel durant les périodes de congestion » (document déposé PR3, p. 4). En tenant compte des données disponibles du réseau de surveillance de la Communauté et de l'inventaire des sources d'émission dans la zone du projet, il concluait néanmoins qu'il apparaît clairement que les matières particulaires sont plus préoccupantes que les contaminants chimiques » (document déposé PR3.2, p. 143). Quant aux contaminants chimiques, il appuyait sa conclusion sur les concentrations enregistrées aux stations d'échantillonnage de la Communauté et sur le fait que les plus fortes concentrations d'ozone ne s'observent pas là où la circulation est la plus dense mais plutôt à une bonne distance de la zone d'émission. La préoccupation visant les particules s'appuyait sur la présence de plusieurs sources d'émission dans la zone du projet, sur les plaintes formulées par les résidents, sur les fortes concentrations mesurées à plusieurs stations du réseau et sur la corrélation généralement observée entre les concentrations et l'achalandage routier (*ibid.*, p. 143-144).

Il n'existe pas encore de normes pour les particules respirables (PM_{10} et $PM_{2,5}$) au Canada ni au Québec. Toutefois, le Conseil canadien des ministres de l'Environnement a proposé en juin 2000 un critère pancanadien pour les PM_{10} et le $PM_{2,5}$ (document déposé DA15, p. 2.7).

Afin de mieux évaluer la problématique de pollution par les particules dans la zone du projet, la Communauté urbaine, en collaboration avec le MTQ, a implanté en avril 2001 une nouvelle station de mesure en bordure du parc Dézéry (station 050). Située à une centaine de mètres de la rue Notre-Dame, sur le toit de la caserne de pompier n° 13, cette station permet de mesurer en continu les PM_{10} et $PM_{2,5}$ soit les particules les plus fines susceptibles de pénétrer profondément et d'être retenues dans l'appareil respiratoire. Trois années consécutives d'échantillonnage dans un secteur sont nécessaires pour pouvoir comparer les données recueillies avec les critères pancanadiens (document déposé PR3.2, p. 144 et M. Claude Gagnon, séance du 20 novembre 2001, en soirée, p. 72 et 76).

Depuis 1998, la Communauté urbaine utilise une concentration de référence de $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en $PM_{2,5}$ sur une moyenne mobile de 24 heures pour déterminer un indice de qualité de l'air (document déposé DB15, p. 14-15). À la station de mesure située en bordure du parc Dézéry, l'indice a signalé une mauvaise qualité de l'air ambiant à plusieurs reprises depuis avril 2001, principalement durant l'été quand les fenêtres des résidences sont le plus souvent ouvertes. Ces épisodes ont duré 1 % du temps en mai, 6 % en juillet, 23 % durant les dix premiers jours d'août¹, 0 % en septembre et octobre et 6 % en novembre

1. Données manquantes du 11 août au 11 septembre 2001.

(document déposé DQ11.1, annexe VI). De plus, les moyennes journalières de $PM_{2,5}$ atteignaient ou dépassaient souvent les $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ durant les épisodes de *smog* de l'été de 2001 (document déposé DB30).

La Direction de la santé publique de Montréal-Centre note que les premières mesures fournies par la nouvelle station (station 050) « démontrent que les concentrations de particules mesurées à proximité de la rue Notre-Dame sont actuellement du même ordre de grandeur que celles mesurées à d'autres endroits de l'île de Montréal situés près d'autoroutes » (mémoire, p. 11). De plus, les données fournies par la Communauté urbaine montrent que les concentrations en $PM_{2,5}$ et les valeurs de l'indice de la qualité de l'air à la station 050 ressemblent beaucoup à celles de la station 028 localisée en bordure de l'échangeur Décarie, à la jonction des autoroutes Décarie et Métropolitaine (document déposé DQ11.1, annexes V et VI).

Comme le précise la Communauté urbaine, les activités portuaires, et particulièrement la manutention de vrac, contribuent de façon importante à la présence de particules en suspension aux abords de la rue Notre-Dame. Le diamètre des particules générées par ces activités se situerait entre 2,5 et 100 micromètres. Elle considère que ce serait plutôt à la circulation qu'il faudrait attribuer les particules plus fines que 2,5 micromètres. Durant l'hiver, la combustion de mazout pourrait en outre contribuer de façon significative à la présence de particules fines ($PM_{2,5}$) dans l'air ambiant (document déposé DQ5.1, p. 1-2).

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

Afin d'estimer les effets de son projet sur la qualité de l'air le long de la rue Notre-Dame, le MTQ a calculé l'émission des contaminants atmosphériques par les véhicules et leur concentration dans l'air ambiant correspondant aux pires scénarios, soit les conditions les plus défavorables possible du point de vue de la circulation et du point de vue météorologique (document déposé DA15, p. 2.2 et 2.3).

Ainsi, dans des conditions extrêmes et à l'endroit le plus défavorable, les concentrations maximales prévues de CO, de NO_2 et de benzène ont été évaluées et comparées avec la norme ou le critère en usage (tableau 1). Pour le CO et pour le NO_2 , les concentrations maximales prévues demeureraient inférieures de façon significative aux normes de la Communauté urbaine. Dans le cas du benzène, l'augmentation pourrait porter la concentration maximale à 100 % du critère établi par le ministère de l'Environnement du Québec. Dans le pire des cas, il pourrait donc y avoir un impact potentiel à l'intersection du boulevard Pie-IX.

Tableau 1 La concentration maximale totale prévue dans l'air ambiant

Contaminant	Période (heure)	Norme de la CUM ⁽¹⁾	Critère de qualité de l'air ambiant établi par le ministère de l'Environnement du Québec	Concentration maximale mesurée ⁽²⁾	Contribution maximale du projet	Concentration maximale dans l'air ambiant (% de la norme ou du critère)
CO (en ppm)	1 h	30		8,3 ⁽³⁾	1,2	9,5 (32 %)
	8 h	13		6,5 ⁽³⁾	0,9	7,4 (57 %)
NO ₂ (en ppb)	1 h	213		99 ⁽³⁾	3	102 (48 %)
	24 h	106		81 ⁽³⁾	0,2	81,2 (77 %)
Benzène (en ppb)	24 h	Aucune	3,1	2,1 ⁽⁴⁾	1	3,1 (100 %)

CO : monoxyde de carbone. ppm : partie par million.

NO₂ : dioxyde d'azote. ppb : partie par milliard.

1. Règlement relatif à l'assainissement de l'air de la CUM (documents déposés DB8 et DB12).
2. Concentration maximale mesurée dans les stations d'échantillonnage d'air les plus rapprochées de la zone du projet.
3. Concentration maximale mesurée en 1998 aux stations les plus rapprochées de la zone d'étude.
4. Concentration maximale mesurée en 1999 à la station n° 12 de la CUM.

Sources : adapté des documents déposés DA15 et DA15.1.

Bien que l'impact sur l'ensemble des COV n'a pu être évalué de façon absolue par le MTQ, celui-ci estime que la contribution des véhicules aux concentrations de COV dans l'air ambiant pourrait augmenter de 50 %. Il s'agirait d'une augmentation significative dont l'impact serait difficile à évaluer faute de norme pour les COV.

Quant aux particules fines, le promoteur, invoquant l'absence de données locales utilisables, n'a pas évalué l'impact qu'aurait l'augmentation de la circulation sur leur concentration dans l'air ambiant le long de la rue Notre-Dame (document déposé PR3.4, p. 75). La commission n'est donc pas en mesure de se prononcer sur cette question. Néanmoins, compte tenu de l'état préoccupant des concentrations de particules fines sur l'île de Montréal et de l'importance qu'elles revêtent en santé publique, il aurait été important de faire cette évaluation.

Quant à la quantité accrue de contaminants précurseurs d'ozone résultant de l'augmentation de la circulation sur la rue Notre-Dame, le MTQ est d'avis qu'elle n'aurait aucun effet sur l'ozone et le *smog* dans la région métropolitaine. Il estime qu'elle serait compensée par une réduction équivalente de la circulation sur d'autres artères du territoire. Il prévoit même que de meilleures conditions de fluidité sur la rue Notre-Dame pourraient contribuer à diminuer les émissions de gaz précurseurs d'ozone (document déposé DA15, p. 6.10). La Direction de la santé publique de Montréal-Centre met cependant en doute la prémisse du MTQ selon laquelle le projet n'occasionnerait aucune augmentation nette de circulation dans la région métropolitaine (mémoire, p. 14-15). Ainsi, si la réduction de la circulation sur les autres artères de la région ne compensait pas entièrement l'augmentation de circulation sur la rue Notre-Dame, le projet pourrait alors contribuer à l'augmentation des contaminants.

- ◆ *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

Le Québec a adhéré à l'objectif du protocole de Kyoto visant une réduction de ses émissions de gaz à effet de serre de 6 % par rapport au niveau de 1990, au plus tard en 2012. Au Québec, depuis 1990, les émissions de ces gaz qui contribuent au réchauffement de la planète ont continué à croître de telle sorte que l'effort requis pour atteindre l'objectif est de plus en plus considérable. La réduction de 6 % en 1990 correspondait à 4,9 millions de tonnes/an en équivalent CO₂. En 1996, l'effort de réduction requis en était à 6,4 millions de tonnes/an. Selon les prévisions du ministère des Ressources naturelles du Québec, si rien n'est fait pour enrayer cette tendance, 17,1 millions de tonnes/an seraient l'objectif à atteindre en 2011. Ceci correspondrait à une réduction de 18 % par rapport au niveau de 1990 (document déposé DB27, p. 56-57).

Les activités de transport sont responsables d'une part importante des gaz à effet de serre. Au Québec, 34 % des émissions leur étaient attribuables en 1990 et 38 % en 1998. Dans la région métropolitaine en 1994, c'est 45 % des émissions de ces gaz qui étaient attribuables au transport (document déposé DB27, p. 56). La production de ces gaz associés au transport est celle qui connaît le plus rapide taux de croissance dans la région métropolitaine et dans l'ensemble du Québec (*ibid.*, graphique 12, p. 57). Dans la région de Montréal, elle s'explique par une prolifération du parc automobile et une augmentation des mouvements de camion. En 1994, les gaz à effet de serre attribuables au transport provenaient à 61% de l'automobile, à 36 % du camionnage et à 3 % de l'autobus. L'automobile s'accapare ainsi une part croissante des déplacements intrarégionaux alors que l'usage du transport en commun subit un important recul.

- ◆ *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.*

L'infrastructure routière proposée par le MTQ faciliterait les déplacements à destination du centre-ville. Le MTQ estime que la circulation accrue sur la rue Notre-Dame serait compensée par une réduction équivalente sur d'autres artères du territoire et que, en fin de compte, l'attrait de cette rue pourrait même se solder par une variation négligeable du bilan régional d'émission de gaz à effet de serre (documents déposés DA15, p. 6.9 et PR3.4, p. 74).

La Direction de la santé publique de Montréal-Centre doute cependant des prévisions du promoteur. Elle croit plutôt que l'addition d'un tronçon de voies rapides menant directement au centre-ville se solderait par une augmentation nette des déplacements en automobile dans la région et, de ce fait, des émissions de gaz à effet de serre. De plus, elle craint qu'une fois ce tronçon complété d'autres projets d'expansion du réseau autoroutier en amont puissent stimuler l'usage de l'automobile. Elle recommande de chercher plutôt d'autres solutions pour l'aménagement de la rue Notre-Dame avec comme objectifs d'éloigner le camionnage des zones résidentielles, de diminuer la circulation automobile dans la région métropolitaine et d'augmenter l'accessibilité et l'efficacité du transport en commun et des autres modes de transport actif (mémoire, p. 14-16).

- ◆ *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

En 1970, le projet de construction de l'autoroute Ville-Marie et de son prolongement dans l'Est a soulevé la contestation de la population locale et des prises de positions divergentes. Un rapport produit par des chercheurs de l'Université de Montréal indiquait :

D'une part, le MTQ, les divers paliers de gouvernement et les organismes et institutions de développement économique appuient le projet, surtout pour des motifs de liens est-ouest, de création d'emplois et d'amélioration des conditions socio-économiques. D'autre part, les groupes sociaux et communautaires, les comités de citoyens, le CLSC et les éditorialistes des

journaux s'opposent à l'autoroute qui contribuera à détruire de nombreux logements et critiquent le choix d'investissements.
(Document déposé DA42, p. 93)

À cette époque, les opposants ont également noté les répercussions du projet sur la qualité de l'air, le bruit et l'esthétique pour les quartiers riverains (documents déposés DA5, p. 28-30 et DB2, p. 36). Cette opposition des citoyens a amené le gouvernement en 1977 à déclarer un moratoire sur le parachèvement de cette autoroute ainsi qu'à abandonner, en mai 1978, la construction de l'autoroute Ville-Marie (est-ouest) entre les rues Saint-André et Vimont en recommandant la construction d'un boulevard de type urbain dans l'emprise expropriée et que les espaces rendus disponibles soient réservés à des fins d'habitation (documents déposés PR3, p. 3 et DA23).

Trente ans plus tard, de nombreux participants à l'audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame ont soulevé à nouveau la problématique de la construction d'une autoroute dans un secteur urbanisé. Les principales critiques portent sur le fait que la solution retenue répond à une approche des années 1970 largement dépassée. Actuellement, on ne construirait plus d'autoroutes ou de voies rapides dans les centres urbains. Les projets de démantèlement d'infrastructures autoroutières ou d'enfouissement dans les grandes villes européennes et nord-américaines, dont celui de la ville de Boston, sont largement cités en exemple.

La construction des autoroutes Décarie et Ville-Marie et les impacts de ces voies rapides sur les milieux traversés et la reconfiguration des quartiers touchés ont également été cités comme des exemples à ne pas répéter. Par ailleurs, certains participants ont discuté de l'option d'un boulevard urbain, de l'utilisation des voies du port de Montréal pour le camionnage, de la conversion de la rue en tunnel, de dalles-parcs ainsi que du recouvrement éventuel de la partie encaissée pour permettre la valorisation des quartiers et la mise en valeur graduelle du fleuve. Toutefois, pour plusieurs autres participants, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame serait acceptable avec quelques éléments de bonification.

- ◆ *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 présence d'infrastructures de transport majeures telles que les voies de transit métropolitaines, les voies ferrées et les installations portuaires a imprégné le secteur à l'étude. Selon le promoteur, le volume actuel de circulation et la présence des camions

sur la rue Notre-Dame constituent une barrière entre, au sud, le port et les industries et, au nord, les quartiers résidentiels riverains (document déposé PR3.2, p. 95 et M. Jean-Michel Boisvert, séance du 19 novembre 2001, p. 22-23).

Cependant, le concept de voies encaissées créerait des aires ouvertes dans le milieu urbain. Cette infrastructure routière, en structurant le territoire, occasionnerait la rupture de la grille de rues, du tissu urbain et du paysage. L'infrastructure routière encaissée formerait une tranchée ouverte sur la majorité du parcours à la hauteur des quartiers résidentiels de Maisonneuve et Hochelaga. Les sections de voies routières encaissées non couvertes longeant le quartier résidentiel Hochelaga entre la rue Alphonse-D.-Roy et le boulevard Pie-IX représenteraient environ 87,2 % du parcours en direction est et 79,4 % en direction ouest. Pour le quartier Maisonneuve entre le boulevard Pie-IX et la cour de triage du CN en tunnel, 70,3 % du parcours dans les deux directions serait en tranchée ouverte.

- ◆ *La commission constate qu'actuellement la rue Notre-Dame dresse une frontière que peu de résidents traversent entre les quartiers résidentiels et le corridor industrialo-portuaire. 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.*

Les phases de démolition, de dégradation et de réaffectation du milieu environnant qui se sont succédées dans le passé n'ont pas conduit à une requalification des espaces qui semblent plutôt avoir été sacrifiés pour permettre la construction d'une nouvelle autoroute. Les quartiers résidentiels longeant la rue Notre-Dame ont été négligés. Cette situation, liée à d'autres facteurs, a sûrement contribué au déclin des quartiers riverains. Or, le promoteur propose de moderniser la rue Notre-Dame en corridor autoroutier régional qui, par ses voies encaissées, pourrait compromettre à long terme tout projet de requalification urbaine de l'emprise routière ainsi que tout projet visant à intensifier le réseau de transport collectif.

L'encaissement risque de bloquer pour longtemps les possibilités de requalifier le front fluvial pour les riverains. Le corridor industrialo-portuaire et ses nombreux bâtiments représentent actuellement des obstacles à un accès physique et visuel au fleuve. L'ouverture au public des espaces portuaires et les activités portuaires et industrielles sont difficilement conciliables, d'autant plus que plusieurs projets d'expansion sont projetés par l'Administration portuaire de Montréal (document déposé DQ1.4 et M. Michel Turgeon, séance du 19 novembre 2001, p. 32-33 et séance du 21 novembre 2001, en soirée, p. 30-31). Dans le passé, la rive du Saint-Laurent dans sa partie du Vieux-Montréal était considérée comme un territoire exclusif pour les opérations portuaires. Ce territoire portuaire a pourtant subi d'importants changements pour répondre aux besoins de la population qui souhaitait profiter de « fenêtres sur le fleuve », en permettant la création de la place publique riveraine du Vieux-Port et de la promenade

Bellerive (document déposé DQ1.5, p. 15). Ainsi, la mixité d'usages pourrait être envisageable dans l'avenir.

Par ailleurs, le promoteur a tenté d'intégrer les voies rapides encaissées au milieu urbain, grâce à des dalles-parcs à certains endroits stratégiques, qui permettraient de raccorder les quartiers d'accueil au fleuve. Faut-il encore s'assurer que ces aménagements se réalisent non seulement au profit des milieux urbains périphériques mais aussi au profit des quartiers directement en contact avec le projet autoroutier. Le type d'infrastructure routière ainsi que les aménagements proposés par le Ministère doivent à tout prix éviter la déqualification du secteur au profit d'un développement urbain de qualité en périphérie.

Pour réaliser le projet, la grande majorité des terrains sont déjà la propriété du MTQ et environ 15 % ou 20 % des terrains devront être acquis, principalement dans les secteurs D'Iberville et Frontenac, du parc Viau et du parc industriel Dickson (M. Jean-Michel Boisvert, séance du 21 novembre 2001, en après-midi, p. 78-79). Le projet nécessiterait l'acquisition de près de 136 400 m² de terrains et d'une quinzaine de bâtiments (document déposé PR3.4, chapitre 4, p. 29). Soulignons cependant que, selon le promoteur, « dans le projet principal présenté par le ministère des Transports du Québec, il n'y a aucun logement de détruit. C'est un engagement formel du Ministère. Dans la variante CN, il y a le Centre de soins prolongés, qui n'est pas vraiment un logement, qui devra être démolé » (M. Paul-André Fournier, séance du 22 novembre 2001, en après-midi, p. 105).

Les terrains excédentaires ou non requis pour l'exploitation du corridor routier pourraient être mis en vente ou cédés par le ministère des Transports du Québec, selon toute probabilité, à la Ville de Montréal pour des projets immobiliers. Ces terrains excédentaires se trouvent dans le secteur Sainte-Marie, entre les voies ferrées du CP et l'avenue De Lorimier (têtes d'îlots), entre les voies ferrées du CN et la rue Dickson (bordure nord de la rue Notre-Dame) et de part et d'autre de la rue Dickson (document déposé PR3.3, p. 5 et 22 et M. Paul-André Fournier, séance du 22 novembre 2001, en soirée, p. 32).

Pour la Ville de Montréal, le projet doit répondre aux besoins de développement de la ville en s'intégrant à un milieu bâti dense et en favorisant la mise en valeur du territoire, et ne doit pas restreindre de façon irréversible l'utilisation du territoire à des fins résidentielles, récréatives ou économiques (mémoire, p. 4-5, 9-10 et 36-43).

C'est sûr qu'à court terme, à moyen terme, l'on sait très bien que le Port de Montréal constitue un acteur économique d'envergure à Montréal et important au niveau non seulement des emplois qui y sont, mais tout le reste qui s'ensuit, mais on ne peut pas se fermer à tout avenir pour les générations futures d'avoir un accès plus direct au fleuve éventuellement. Alors, pour nous, ça constituerait une cicatrice profonde et durable, et ce serait un drôle d'héritage pour les générations futures.

(M. Claude Dauphin, séance du 24 janvier 2002, p. 5)

- ◆ *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

L'option d'un boulevard urbain en surface au lieu de voies rapides encaissées a fait l'objet de discussions et de propositions de la part de la majorité des participants tout au long de l'audience publique. La Ville de Montréal a d'ailleurs déposé un mémoire qui propose une solution de rechange offrant une approche multimodale axée sur le transport collectif, soit un boulevard urbain à trois voies de circulation par direction pour les voitures et les camions et deux voies réservées en site propre au centre du boulevard, séparées par des terre-pleins et à l'usage exclusif des autobus locaux et régionaux (mémoire, p. 5 et 44-46).

La Ville de Montréal, à l'instar de la majorité des participants, est d'avis que le *statu quo* est inacceptable. Elle considère toutefois que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame soumis par le MTQ dépasse largement les besoins en transport. Aussi, il favoriserait une augmentation des déplacements régionaux pour la circulation automobile et le camionnage. Le projet entraînerait également une discontinuité de la grille de rues avec des effets de débordements sur le réseau routier local périphérique et laisserait une cicatrice semblable à celles des autoroutes Décarie et Ville-Marie, créant une coupure définitive entre le fleuve et les quartiers riverains (mémoire, p. 4, 6-14, 18-20 et 30-32).

Pour la Ville, la construction d'un boulevard urbain permettrait de répondre de façon équilibrée et sécuritaire à la demande en déplacement des personnes et des marchandises, tout en assurant la desserte locale et régionale du transport en commun. La continuité de la grille de rues, les patrons de circulation et le maillage des lignes d'autobus seraient assurés en fonction de la hiérarchisation du réseau routier municipal. Un projet de boulevard urbain autoriserait une meilleure intégration du projet au milieu bâti et la mise en valeur progressive de la rive du fleuve Saint-Laurent (mémoire, p. 4-5, 10-12, 22-27 et 41-43).

L'aménagement d'un boulevard urbain permettrait également de minimiser l'utilisation de l'emprise actuelle du Ministère à des fins de voirie et de dégager un maximum d'espaces aux abords de l'infrastructure routière pour des usages mixtes, tout en maintenant la vocation résidentielle des quartiers limitrophes. Le maintien d'un environnement urbain de qualité et de logements abordables répondant aux besoins d'une clientèle diversifiée et

des personnes les plus démunies constituerait aussi un objectif à atteindre pour la Ville de Montréal (mémoire, p. 36-37 et 41-43).

L'harmonisation des fonctions résidentielle et industrielle et l'amélioration des interfaces entre ces deux fonctions seraient également possibles. Les éléments de bonification du projet de modernisation de la rue Notre-Dame tels que la piste multifonctionnelle, les parcs et les lieux publics de même que les composantes patrimoniales seraient intégrés au concept de boulevard urbain souhaité par la Ville de Montréal (mémoire, p. 47-49). Cette option de boulevard urbain n'a toutefois pas fait l'objet d'une analyse comparée de faisabilité et de performance technique, environnementale et économique ni des impacts sur le milieu.

Pour le promoteur, un boulevard de type urbain en surface ne représenterait pas une option en mesure de répondre aux problèmes de la rue Notre-Dame :

[...] à la lumière de l'ensemble des problèmes qui ont été recensés, notamment au niveau du bruit, de la qualité de l'air, de l'accessibilité aux espaces verts du côté sud, de l'aménagement de mesures préférentielles, de mesures en faveur du transport en commun, des automobiles, il s'agissait d'une option qui ne permettait pas d'assurer des bénéfices pour l'ensemble des aspects problématiques.

(M. Jean-Michel Boisvert, séance du 19 novembre 2001, p. 59)

Selon le promoteur, l'option de boulevard urbain en surface exigerait onze voies sur toute la longueur de la rue Notre-Dame pour satisfaire à la circulation actuelle et future, en incluant les voies réservées pour le transport en commun, ne bonifierait d'aucune façon la situation actuelle et contribuerait à la dégradation des conditions environnementales et de sécurité publique. Un tel aménagement aurait pour effet d'augmenter les débordements de circulation sur les rues locales, ne permettrait pas d'offrir des conditions favorables aux autobus, notamment pour le Viabus, et ne pourrait pas améliorer pour les riverains le niveau du bruit et la qualité de l'air contrairement à l'encaissement des voies rapides qui permettrait de réduire le bruit et la pollution émise par les véhicules. De plus, ce concept ne répondrait pas aux attentes de sécurité en raison des conflits aux intersections, des risques d'accidents occasionnés par les manœuvres de camions et de la difficulté pour les piétons de traverser le boulevard. Finalement, un boulevard urbain maintiendrait l'effet de barrière entre les quartiers et le fleuve (document déposé PR3, p. 38-39, M. Paul-André Fournier, séance du 21 novembre 2001, en après-midi, p. 86 et M. Jean-Michel Boisvert, séance du 21 novembre 2001, en après-midi, p. 89).

Pour le promoteur, le concept de boulevard urbain soumis par la Ville de Montréal ne pourrait pas solutionner les problèmes actuels de la rue Notre-Dame et répondre aux objectifs du MTQ en matière de sécurité, de capacité, de fluidité, de réduction des débordements de circulation sur le réseau local, de camionnage, de transport en commun et de réduction du bruit (document déposé DA76, p. 1, 4-6, 9-18, 20-21 et 23-24).

Le promoteur a également exprimé des opinions différentes de la Ville quant à l'intégration urbaine et la mise en valeur du territoire, à l'accessibilité au fleuve, aux parcs et aux lieux publics et aux tendances de design urbain en Amérique du Nord (*ibid.*, p. 7-9, 18-19, 22-23 et 27-28). Finalement, le choix d'un boulevard urbain constituerait pour le promoteur un pas en arrière dans la démarche entreprise depuis plusieurs années et pourrait compromettre l'échéancier des travaux de modernisation de la rue Notre-Dame en raison des nouvelles études requises (*ibid.*, p. 1 et 29).

Afin de rectifier les allégations du MTQ, la Ville de Montréal a déposé à quelques jours de la remise du rapport au Ministre un document qui, à plusieurs égards, étaye sa proposition d'un boulevard urbain. En conclusion, la Ville indique :

Malheureusement, le MTQ a promu une autoroute en tranchée sans analyse comparative poussée avec un projet d'aménagement d'un boulevard urbain de type moderne, ouvert sur le redéveloppement et l'avenir du quartier Hochelaga-Maisonneuve et la réappropriation progressive des berges par les Montréalais. L'aménagement des boulevards urbains est une expertise de la Ville de Montréal. Le boulevard urbain Notre-Dame proposé est à la fois agréable et sécuritaire, efficace sur le plan du transport multimodal. Il est à l'échelle humaine et il s'inscrit ainsi dans le courant des aménagements en vue du redéveloppement à caractère durable dans les grandes capitales du monde.

(Document déposé DB37, p. 57)

En somme, pour la commission, la proposition de la Ville de Montréal vise avant tout la revitalisation des quartiers tout en privilégiant la mobilité des personnes. Elle fait du transport collectif un préalable à la modernisation de la rue Notre-Dame. La proposition permettrait également de minimiser l'effet de coupure entre les quartiers résidentiels et le fleuve Saint-Laurent. L'amélioration de la sécurité, la réduction de la circulation de transit dans les quartiers résidentiels, l'accessibilité aux espaces verts et l'aménagement d'une piste multifonctionnelle sont également pris en considération dans la proposition de la Ville.

- ◆ *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.*

Conclusion

Au terme de la consultation publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal, il ressort clairement que le *statu quo* est inacceptable et qu'il importe que des travaux d'aménagement soient entrepris.

Le projet soumis à la consultation publique améliorerait à court terme la situation actuelle du transport local et régional. Toutefois, le projet demeure problématique à plusieurs égards et il soulève l'opposition de la majorité des participants à l'audience.

Un projet gouvernemental qui s'éloigne des choix urbanistiques municipaux

La route encaissée que le Ministère propose s'éloigne des orientations du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, tout comme elle s'avère difficilement conciliable avec les orientations du schéma d'aménagement du territoire, tous deux prévoyant un boulevard urbain sur la partie résidentielle du parcours, à l'ouest de la rue Vimont. Cependant, la commission estime que le projet du Ministère présente des caractéristiques de design qui tentent de répondre aux orientations de développement économique 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 à ces orientations gouvernementales du cadre d'aménagement.

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

La commission note l'importance que le cadre d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal accorde au transport des marchandises et le rôle déterminant qu'il lui confère dans le développement des pôles économiques de la région métropolitaine. 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. Afin de résoudre les problèmes de fluidité et de sécurité liés au transport des marchandises, le Ministère propose une série d'aménagements dont l'implantation de voies de desserte discontinues afin d'améliorer l'accès aux industries riveraines et d'assurer la sécurité des usagers. Cette approche a l'avantage de réduire dans la partie encaissée le nombre de camions qui interfèrent avec la circulation des autres véhicules. Il demeure qu'à certaines intersections la présence

d'automobiles, de camions, d'autobus, de vélos et de piétons risque de causer d'importants conflits d'usages.

La commission retient également la volonté exprimée dans le cadre d'aménagement de favoriser le transport en commun à la grandeur de la région de Montréal. L'aménagement de la rue Notre-Dame devrait profiter au premier chef de cette orientation gouvernementale puisque les interventions favorisant le transport en commun devraient améliorer la fluidité du transport en réduisant le nombre de véhicules automobiles. Le projet intègre des voies réservées et des mesures préférentielles aux carrefours pour le transport en commun. Selon la commission, l'implantation de voies réservées sur les accotements plutôt qu'en site propre ne permettrait pas d'obtenir les meilleurs résultats en matière de temps de parcours des autobus. De plus, l'addition d'une voie rapide par direction à l'usage des véhicules automobiles et des camions ne permettrait au transport en commun de concurrencer le mode automobile que durant les périodes de congestion. La commission est d'avis que 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.

Un projet qui mise sur le court terme

En augmentant la capacité routière de la rue Notre-Dame et en réduisant les points de conflit grâce à son encaissement, le projet améliorerait certes la fluidité de la circulation et la sécurité sur la rue Notre-Dame. Cependant, le niveau de service offert à l'horizon 2011 demeurerait, selon le Ministère, près de la congestion en raison de la croissance prévisible de la circulation. Le projet vise à canaliser sur les voies rapides encaissées la circulation de transit afin de réduire les débordements de trafic sur le réseau routier local adjacent à la rue Notre-Dame. La commission estime que cette stratégie ne serait efficace qu'à court terme puisqu'au retour de la congestion la situation ne ferait que se détériorer à nouveau. Pour être efficace, cette stratégie doit nécessairement s'accompagner de diverses interventions de la Ville de Montréal sur le réseau routier municipal afin de garantir que la place libérée ne serait pas reprise à terme par de nouveaux véhicules. De même, cette collaboration serait essentielle afin d'assurer le maintien de l'accessibilité à certains secteurs compte tenu de la modification de la grille des rues.

Au regard de la qualité de vie, la commission constate que le projet devrait apporter une amélioration au climat sonore d'une grande partie de la zone actuellement perturbée par le bruit de la rue Notre-Dame. Toutefois, des secteurs situés à proximité des voies de desserte et des rues transversales ne bénéficieraient pas de cette amélioration et pourraient même subir une détérioration de leur climat sonore. Par ailleurs, 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.

La commission reconnaît par ailleurs les efforts qu'entend déployer le ministère des Transports du Québec pour réaménager et agrandir certains parcs et places publiques du secteur. Elle estime en outre que les sites proposés pour développer à court terme un accès visuel au fleuve Saint-Laurent sont des choix judicieux, ces sites étant bien placés dans la trame patrimoniale des quartiers riverains.

Par ailleurs, la rue Notre-Dame forme une frontière que peu de résidents traversent à la hauteur des quartiers résidentiels et du corridor industrialo-portuaire. 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 Saint-Laurent, ne favorisant pas une éventuelle appropriation des lieux par les riverains. Ainsi, en raison de l'irrévocabilité de la tranchée qu'il propose sur une grande partie de son parcours, le projet ne permettrait pas une requalification des espaces urbains du secteur visé. La commission croit que l'aménagement de la rue Notre-Dame 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 offre à cet égard l'occasion de revitaliser les abords des quartiers qui longent cette artère.

Une solution de rechange prometteuse

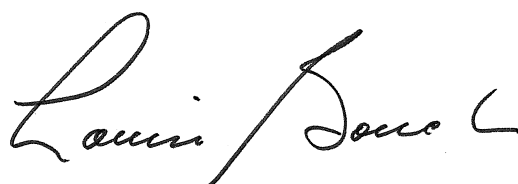
Si tous s'entendent sur la nécessité d'agir, la modernisation de la rue Notre-Dame conçue par le ministère des Transports du Québec ne fait pas l'unanimité. Le projet de route encaissée qu'il propose n'obtient pas la faveur de la majorité des participants, dont la Ville de Montréal, qui retiennent plutôt la solution d'un boulevard urbain. Selon la commission, la proposition de la Ville présente d'importants avantages sur le projet du Ministère. Elle offre une solution multimodale axée sur le transport collectif et s'articule autour d'une approche de revitalisation urbaine du secteur de la rue Notre-Dame. En plus de s'inscrire dans le sens des orientations municipales d'aménagement déjà établies et d'apparaître conforme à celles du cadre d'aménagement, la proposition de la Ville démontre la recherche de compromis avec le projet ministériel. La proposition reprend d'ailleurs plusieurs éléments du projet, notamment en ce qui a trait aux parcs.

Tout en souhaitant répondre aux besoins des individus et des entreprises par la mise en place d'un lien routier fonctionnel et efficace, la proposition de la Ville de Montréal se démarque du projet du Ministère en favorisant le transport en commun en site propre. Ce mode de transport est moins énergivore et donc davantage susceptible de réduire la pollution atmosphérique. Par ailleurs, la vocation mixte des espaces rendus disponibles par une emprise réduite permettrait une intégration harmonieuse du boulevard aux quartiers existants et influencerait positivement la qualité de vie des résidents en minimisant l'effet de coupure. Cette proposition permettrait également la requalification ultérieure du territoire de sorte que d'éventuels accès au fleuve Saint-Laurent demeurerait possibles. La sécurité, la réduction de la circulation de transit dans les quartiers résidentiels, l'accessibilité aux espaces verts ainsi que l'aménagement d'une

piste multifonctionnelle sont également pris en compte dans la proposition de la Ville de Montréal.

L'acceptabilité sociale du projet repose sur le caractère durable et harmonieux de la solution qui sera retenue. C'est pourquoi la commission estime qu'il importe que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame soit réexaminé par le ministère des Transports du Québec de concert avec la Ville de Montréal.

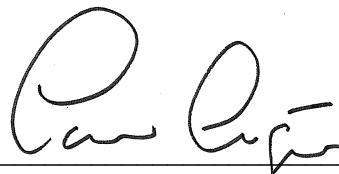
FAIT À QUÉBEC,



LOUISE BOUCHER
Présidente de la commission



ALAIN CLOUTIER
Commissaire



LOUIS DÉRIGER
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :

Sophie Hamel-Dufour, analyste-stagiaire

Jean Roberge, analyste

Linda St-Michel, analyste

Avec la collaboration de :

Louise Bourdages, agente d'information

Anne-Lyne Boutin, coordonnatrice du secrétariat de la commission

France Carter, agente de secrétariat

Bibliographie

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Plan stratégique 2001-2002-2003*, 2001, 45 p.

COMMISSION DE CONSULTATION SUR L'AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ ENTRE MONTRÉAL ET LA RIVE-SUD. *Rapport d'étape*, décembre 2001, 45 p.

Annexe 1

Les renseignements relatifs au mandat

Les requérants de l'audience publique

Dans le projet à l'étude, 104 demandes d'audience publique ont été adressées au ministre de l'Environnement. Certaines d'entre elles furent présentées lors de la première séance de l'audience publique tenue à Montréal le 19 novembre 2001.

Centre de soins prolongés Grace Dart

M^{me} Caroline Barbir et M. Jacques Bélanger

Collectif en aménagement urbain de Hochelaga-Maisonneuve

M. Jean-Jacques Bohémier

Comité base action information logement social Hochelaga-Maisonneuve

M. Jean-Claude Laporte

Conseil régional de l'environnement de Montréal

M. Robert Perreault

Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve

M. Pierre Brisset

Comité de travail sur l'environnement et l'aménagement de Solidarité Mercier-Est

M. Réal Bergeron

Table d'aménagement du Centre-Sud

M. Jean-François Hallé

Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve

MM. Normand Robert et Daniel Vanier

Transport 2000 Québec

M. Luc Côté

M^{me} Patricia Clermont et M. François Gagnon

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre de l'Environnement de ses constatations et de son analyse.

Période du mandat

Du 19 novembre 2001 au 19 mars 2002

La commission et son équipe

La commission

Louise Boucher, présidente
Alain Cloutier, commissaire
Louis Dériger, commissaire

Son équipe

Anne-Lyne Boutin, coordonnatrice du secrétariat de la commission
France Carter, agente de secrétariat
Sophie Hamel-Dufour, analyste-stagiaire
Diane Paquin, agente d'information
Jean Roberge, analyste
Linda St-Michel, analyste

L'audience publique

1^{re} partie

19, 20, 21 et 22 novembre 2001
Salle Dom Polski
Montréal

2^e partie

14, 15, 16, 17, 18 et 24 janvier 2002
Salle Dom Polski
Montréal

Les activités de la commission

13 et 14 novembre 2001

Rencontres préparatoires tenues à Montréal

15 novembre 2001

Rencontre préparatoire tenue à Québec

Les participants

Le promoteur et ses représentants

Ministère des Transports du Québec

M. Paul-André Fournier, porte-parole
M. Jean-Michel Boisvert
M^{me} Christine Caron
M. Michel Frappier
M^{me} Line Gamache
M. Claude Paquet
M. Daniel Robert
M. Pierre Tremblay

Dessau-Soprin inc.

M. Jean Hardy
M^{me} Suzanne Saint-Onge

SNC Lavalin Environnement inc.

M. Jean-Luc Allard

Les ministères et organismes

	Personnes-ressources	Mémoires
Administration portuaire de Montréal	M. Dominic J. Taddeo, président-directeur général M. Michel Turgeon, porte-parole M. Gilles Ferland	DM3
Agence métropolitaine de transport	M ^{me} Florence Junca-Adenot, présidente-directrice générale M. James Byrns, porte-parole M. Yves Phaneuf	DM49
Canadien National	M. Michel V. Legault, porte-parole M ^{me} Louise Filion M. Louis Machado M. Jacques Perron M. Joseph Trouvé	DM47
Communauté urbaine de Montréal	M. Alain Trudeau, porte-parole M ^{me} Claire Morissette M. Raynald Francœur, porte-parole M. Claude Gagnon M ^{me} Valérie Gagnon	
Ministère des Affaires municipales et de la Métropole	M. Luc Brunelle, porte-parole M. Jean-François Marchand	
Ministère de la Culture et des Communications	M ^{me} Anne-Marie Balac	
Ministère de l'Environnement	M. Luc Valiquette, porte-parole M ^{me} Nancy Bernier M. Gilles Delagrave M. Michel Dubé M. Jean Pelletier	
Ministère de la Santé et des Services sociaux Direction de la santé publique de Montréal-Centre	M ^{me} Monique Beausoleil, porte-parole M. Louis Drouin M. Richard Lessard	DM53
Ministère de la Sécurité publique	M. René Perreault, porte-parole M. Robert Lapalme M. Marc Lavallée	
Société d'habitation du Québec	M. Jacques Trudel	
Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal	M. Robert Olivier, porte-parole M. François Pépin	

Ville de Montréal	M. Frank Zampino, président du Comité exécutif M. Pierre Bouchard, porte-parole M. Georges Bossé M. Claude Dauphin M. François Gagné M. Octavio Gallela M. Jean Latour M ^{me} Francine Leduc M. Michel Prescott M. Stéphane Ricci	DM85
-------------------	---	------

Les associations, groupes et organismes

	Représentants ¹	Mémoires
Association des conseils intermunicipaux de transport		DM86
Association Habitat Montréal	M. Luc Ferrandez M ^{me} Patricia Clermont	DM54-DM54.1
Association québécoise pour le patrimoine industriel	M. Jacques Lecours	DM12
Atelier BRIC	M ^{me} Cécile Baird M. François Racine	DM21
Atelier du patrimoine urbain de Montréal	M. Philippe Côté	DM42-DM42.3
Bâtir son quartier		DM71
Bureau de comté de Bourget	M ^{me} Diane Lemieux, députée M ^{me} Doris Morris	DM35-DM35.3
Bureau de comté de Hochelaga-Maisonneuve (provincial)	M ^{me} Louise Harel, députée	DM46-DM46.1
Bureau de comté de Hochelaga-Maisonneuve (fédéral)	M. Réal Ménard, député	DM14
Camco inc.	M. René Lecours M. Louis Gilbert M. Sylvain Rodrigue	DM36
Cascades, division Transit		DM24

1. Les représentants désignent les personnes qui sont intervenues lors des séances publiques. En l'absence de représentants, seul un mémoire a été déposé.

Centre de soins prolongés Grace Dart	M. Alphonse Giard M ^{me} Caroline Barbir M. Jacques Bélanger	DM43
Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal	M. Michel Lesage M ^{me} Manon Landry	DM33-DM33.1
CLSC Hochelaga-Maisonneuve	M. Claude Champagne M. Jean-Vianney Jutras	DM84
Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve	M. Jean-Jacques Bohémier M. Paul Leguerrier M. Jean Rouleau	DM2-DM2.2
Comité base action information logement social Hochelaga-Maisonneuve	M. Jean-Claude Laporte	
Comité de travail sur l'environnement et l'aménagement de Solidarité Mercier-Est	M. Réal Bergeron M. Martin Sirois	DM40
Comité de résidants de Centre-Sud	M. Philippe Côté M. Guy Lavergne	DM18-DM18.4
Comité interrégional pour le transport des marchandises		DM79-DM79.1
Comité Promenade Bellerive inc.	M. Yoland Bergeron M. Claude Bernard	DM59-DM59.1
Comité social Centre-Sud inc.		DM67
Comité ZIP Jacques-Cartier	M. Marc Garon	DM60-DM60.1
Conseil pour le développement local et communautaire Hochelaga-Maisonneuve		DM75
Conseil régional de l'environnement de Montréal	M. Robert Perreault M. André Porlier	DM34-DM34.2
Conseil régional FTQ Montréal métropolitain		DM82
Corporation de développement de l'Est	M. Laurent Blanchard	DM32-DM32.1
Corporation de développement économique Anjou-Montréal-Est	M. André Cordeau	DM13
Corporation de développement économique et communautaire Centre-Sud-Plateau Mont-Royal	M ^{me} Céline Charpentier M. Philippe Beaudoin	DM22
Corporation de promotion et de développement du Croissant de l'Est	M ^{me} Sylviane Di Folco M. Christian Charron	DM28-DM28.2
Écomusée du fier monde	M. René Binette	DM11

Environnement Jeunesse	M. Sylvain Lippé M ^{me} Samia Belloui M. René Coignaud M. Pascal Labonté	DM37
Équiterre	M. Sidney Ribaux M ^{me} Sara Mayo	DM6-DM6.1
Groupe de recherche appliquée en macroécologie	M. Réjean Benoit M. Jean-François Moisan	DM52-DM52.2
Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve	M. Pierre Brisset	DM10-DM10.1
Héritage Montréal		DM78
La Marie Debout et le Carrefour d'alimentation et de partage Saint-Barnabé inc.	M ^{me} Jeannelle Bouffard M ^{me} Diane Daigle M ^{me} Chantal Thériault	DM56
Mercier-Ouest quartier en santé		DM72
Molson Canada, région Québec-Atlantique		DM81
Mouvement Au Courant	M. John Burcombe	Verbal
Parti Équipe Bourque-Vision Montréal	M. Pierre Bouque, chef de l'opposition M ^{me} Noushig Eloyan	DM55-DM55.2
Parti vert du Québec	M. Xavier Daxhelet M. Richard Savignac	DM26-DM26.1
SIDAC Promenade Ontario		DM83
Société d'animation de la Promenade Bellerive	M ^{me} Anne-Marie Mottet	DM23
Société d'habitation populaire de l'Est de Montréal	M. Jean-Pierre Racette	DM31
Société de développement communautaire de Montréal		DM39
Société de promotion et de concertation de l'Est de l'île de Montréal	M ^{me} Diane Saint-Germain M ^{me} Carole Drolet	DM16-DM16.2
Standard Paper Box Canada inc.	M. Carl Moisan	DM20
Sucre Lantic ltée		DM68
Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier, section locale 501 de l'usine de Camco inc. Montréal	M. Alain Leduc	DM19-DM19.1

Syndicat international des travailleurs et travailleuses de la boulangerie, confiserie, tabac et meunerie, section locale 333		DM69
Table d'aménagement du Centre-Sud	M. Jean-François Hallé	DM27
Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve	M. Normand Robert M. Daniel Vanier	DM50-DM50.1
Théâtre Denise-Pelletier		DM74
Transport 2000 Québec	M. Luc Côté M. Normand Parisien M. Marc Saint-Pierre	DM38-DM38.1
Vélo Québec	M. François Vermette M ^{me} Isabeau Four	DM41
Vivre en ville	M. Pascal Laliberté M. Alexandre Turgeon	DM44

Les citoyennes et citoyens

Mémoires

M ^{me} Suzanne Beaudet et les citoyens de la rue Vimont		DM1-DM1.1
M ^{me} Lucie Beaudoin		
M. Gilles Beaudry		DM70
M. Robert Beaulieu		DM58
M. Jean-Pierre Bernard		Verbal
M. Jacques Blier		
M ^{me} Nancy Boileau		DM63
M. Jean-Pierre Bonhomme		DM8-DM8.1
M. Daniel Paul Bourdages		DM5
M ^{me} Yveline Chevillard Ghariani		DM77
M ^{me} Patricia Clermont		
M. Benoît Couturier		DM48
M. Franc-Sois Dandurand		DM61
M ^{me} Lucie Décoste		DM9
M. René Delbuguet		DM45
MM. Sacha Desautels, Oscar Chica et David Simard		DM30

M. Yan Desjardins	DM17-DM17.1
M ^{me} Monique Désy Proulx	DM4
M. André Émond	DM89
M. Gérard Fréchette	DM88
M ^{me} Louise Gagnon	
M. François Gagnon	DM7-DM7.2
M. Michel Handfield	DM80
M. Antonin Labossière	DM64
M ^{me} Denise Lacoursière	DM73
M. Louis La Rochelle	DM51
M. Pierre Larouche	DM87
M ^{me} Irène Lefebvre	
M. Gérard Léger	
M. Gérald Lippé	Verbal
M. Jean Raymond Lopez	DM66
M ^{mes} Renée Martin et Valérie Thibault	DM15-DM15.1
M. Christian Murphy	
M. Boris Pintado	
M ^{me} Christiane Plamondon et M. François Aubry	DM25
M. François Racine	
M. André Rioux	DM76
M. Jean Rouleau	DM57-DM57.1
M. Éric St-Pierre	Verbal
M ^{me} Louise Toupin et M. Jacques Keable	DM29
M. Alain Tremblay	DM65
M. André Vaillancourt	DM62
M. Marc Williams	DM90

Au total, 90 mémoires et 4 présentations verbales ont été adressés à la commission.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation

Bibliothèque Maisonneuve
Montréal

Bibliothèque Mercier
Montréal

Bibliothèque Frontenac
Montréal

Université du Québec à Montréal
Montréal

Centre de consultation du BAPE
Québec

La documentation déposée dans le cadre du projet à l'étude

Procédure

- PR1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Avis de projet*, 2 mars 2000, 7 pages et annexes.
- PR2** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, mars 2000, 28 pages.
- PR3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, chapitre 1 : mise en contexte*, août 2001, 39 pages.
- PR3.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, chapitre 1 : mise en contexte, annexes*, août 2001, pagination diverse.
- PR3.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, chapitre 2 : description du milieu récepteur*, août 2001, 146 pages et annexes.
- PR3.3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, chapitre 3 : description du projet*, août 2001, 25 pages et annexes.
- PR3.4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, chapitre 4 : analyse des impacts, chapitre 5 : mesures d'urgence et chapitre 6 : programme de surveillance et de suivi*, août 2001, 86 pages et annexes.
- PR3.5** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, résumé*, août 2001, 71 pages et annexes.
- PR4** Ne s'applique pas.
- PR5** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 5 juillet 2001, 30 pages et annexes.

- PR5.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement*, juillet 2001, 24 pages et annexes.
- PR6** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 30 avril au 27 juin 2001, pagination diverse.
- PR7** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 5 septembre 2001, 4 pages et annexe.
- PR8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement : profils de la population et des espaces verts*, document complémentaire, août 2001, 28 pages et annexes.
- PR8.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Liste des lots touchés par le projet*, (annexe 3.7 du document PR3.3, chapitre 3).
- PR8.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Simulation visuelle du projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal*, septembre 2001, 1 vidéocassette.
- PR8.3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Transparents de la présentation faite par le promoteur lors des séances d'information tenues par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement*, octobre 2001, 22 pages.

Par le promoteur

- DA1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Transparents relatifs à la présentation sur le projet*, novembre 2001, 37 pages.
- DA2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Transparents. Différence de CO et de CO₂ à l'horizon 2011 PPAM, scénario avec PGDM, scénario sans PGDM*, 2 pages.
- DA3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Transparent. Rose des vents à Montréal, étude d'impact sur l'environnement et la modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal*, figure 2.1, zone d'étude macro, juillet 2001, 1 page.
- DA4** DESSAU-SOPRIN INC. *Modernisation de la rue Notre-Dame, option d'un tunnel routier dans l'axe de la rue de Rouen*, étude de faisabilité technique, septembre 2001, 65 pages et annexes.
- DA5** CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT SOCIAL DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN ET MONTREAL COUNCIL OF SOCIAL AGENCIES. *Rapport de la Commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute Est-Ouest à Montréal*, octobre 1971, 69 pages.
- DA6** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Évaluation de l'impact du projet de prolongement de l'autoroute 25 à Laval sur le projet de modernisation du boulevard Notre-Dame à Montréal*, 30 octobre 2001, 8 pages et annexes.
- DA7** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Transparents des plans aériens des portes Faubourg-Québec, Sainte-Marie, Hochelaga, Maisonneuve, Viau et Montréal* (PR3.3, annexe 3.1), août 2001, 10 pages.
- DA8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal. Pour une décongestion durable*, avril 2000, 82 pages et cartes.

- DA8.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal. Stratégie d'intervention prioritaire*, avril 2000, 36 pages et cartes.
- DA8.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal. Fiches techniques et cartographiques*, avril 2000, 41 pages et 1 carte.
- DA9** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Transparent. Corridor vert récréotouristique*, figure 3.2, 1 page.
- DA10** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Photos aériennes de la porte Viau, Centre de soins prolongés*, conditions existantes et propositions, novembre 2001, 2 pages.
- DA11** ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC. *Le George Moore Memorial Home*, vers 1910 (*M. Luc Noppen – Georges Mémorial*), 1 page.
- DA12** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Transparent. Variante CN*, 1 page.
- DA13** SNC LAVALIN ENVIRONNEMENT INC. *Impacts de la variante CN sur la qualité de l'air*, novembre 2001, 2 pages.
- DA14** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Axe CN versus axe CSF*, 5 pages.
- DA15** SNC LAVALIN ENVIRONNEMENT INC. *Étude d'impact sur l'environnement, modernisation de la rue Notre-Dame. Qualité de l'air ambiant*, août 2001, pages 1-1 à 8-2 et annexes.
- DA15.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Correctif apporté au tableau 6-4 du document déposé DA15*, 6 mars 2002, 1 page et annexe.
- DA16** *Climat sonore futur 2011, rez-de-chaussée, variante CSF*, 1 figure.
- DA17** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Climat sonore futur 2011, rez-de-chaussée, variante CN*, 1 figure.
- DA18** MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE. « Le réseau vélo métropolitain », *Vélo Québec*, vol. 3, n° 1, mars 2000, 1 page.
- DA19** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Transparent. Illustration et description des niveaux de service aux intersections avec jeux*, 1 page.
- DA19.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Transparent sur les sections de routes*, document complémentaire, 1 page.
- DA20** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Fonctions d'émissions de polluants, automobile stabilisée, SF/1*, 1991, 1 page.
- DA21** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC ET ROCHE DELUC/DIBOCONSULT. *Étude d'option et variantes de tracé du projet de raccordement des autoroutes 720 et 25*, rapport d'étude, version finale, janvier 1996, 158 pages, figures et cartes.
- DA21.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC ET ROCHE DELUC/DIBOCONSULT. *Étude d'option et variantes de tracé du projet de raccordement des autoroutes 720 et 25*, rapport d'étude, documents annexes A à G, janvier 1996, non paginé.

- DA22** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Comptabilisation des intersections sur le réseau cyclable entre l'avenue de Lorimier et la rue Lepailleur*, Service des projets, Direction de l'Île-de-Montréal, 1 page.
- DA23** GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *La programmation des transports pour la région de Montréal*, décision du Conseil des ministres n° 78-188, 31 mai 1978, 1 page.
- DA24** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Transparents relatifs aux écarts de polluants HC (2001, 2011), CO (2001, 2011), NO_x (2001)*, 5 pages.
- DA25** JACQUES NORMANDEAU INC. *Rapport d'expertise concernant les impacts sur la santé publique du projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transports du Québec*, 18 novembre 2001, 12 pages.
- DA26** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC ET ROCHE DELUC/DIBOCONSULT. *Transparent. Distribution des déplacements potentiels (automobiles), période de pointe A.M.*, novembre 1995, 1 page.
- DA27** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Transparent. Itinéraires d'entrée et de sortie de 7 h à 17 h*, novembre 1998, 1 page.
- DA28** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Réseau de camionnage de l'Est de Montréal*, août 2001, 1 page.
- DA29** LUC NOPPEN. *Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame. Mémoires et destins d'un axe est-ouest à Montréal*, septembre 2001, 175 pages.
- DA30** MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE. *Transparent. Concept d'organisation spatiale*, 1^{er} novembre 2001, 1 page.
- DA31** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Transparents. Plan de gestion des déplacements*, novembre 2001, 7 pages.
- DA32** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Transparent. Résumé des différents indicateurs de performance*, août 2001, 1 page.
- DA33** NATIONAL FIRE PROTECTION ASSOCIATION. *Recommended Practice on Fire Protection for Limited Access Highway, Tunnels, Bridges, Elevated Roadways and Air Right Structures*, NFPA 502, errata, 21 octobre 1996, pages 502-1 à 502-25.
- DA34** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC ET MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE. *Transparent. Réseau stratégique de transport*, RMRM, juin 2001, 1 page.
- DA35** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Transparent. Corridor Rive-Nord-Est viabus et mesures préférentielles*, 1 page.
- DA36** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Transparent. Offre de service actuelle en pointe du matin, métro et autobus*, 16 novembre 2001, 1 page.
- DA37** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Gain de temps estimé pour les autobus desservant Repentigny et l'est de l'île de Montréal, projet viabus et mesures préférentielles*, 1 page.
- DA38** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Évaluation sonore des variantes CSF et CN pour le secteur résidentiel de la rue Vimont*, 21 novembre 2001, 4 pages.

- DA39** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Tableau comparatif des niveaux sonores simulés rue Desjardins (point de réf. 4), impacts des camions lourds*, novembre 2001, 1 page.
- DA40** PIERRE ANDRÉ ET JEAN-PIERRE GAGNÉ. *Atténuation du bruit routier en milieu résidentiel dense. Revue et analyse de la littérature*, rapport final, rapport de recherche produit pour le compte du ministère des Transports du Québec, octobre 1997, 127 pages et annexes.
- DA41** SNC LAVALIN ENVIRONNEMENT INC. *Atténuation du bruit routier en milieu résidentiel de moyenne et haute densité. Développement d'un prototype d'intervention adapté, corridor de la rue Notre-Dame à Montréal*, rapport final, août 1999, pagination diverse et annexes.
- DA42** PIERRE ANDRÉ ET JEAN-PIERRE GAGNÉ. *Atténuation du bruit routier en milieu résidentiel de moyenne et haute densité. Développement d'une approche intégrée et participative. Étude de cas, corridor de la rue Notre-Dame à Montréal*, rapport final produit pour le ministère des Transports du Québec (Direction de l'Île-de-Montréal) par le Département de géographie et l'École d'orthophonie et d'audiologie, Université de Montréal, avril 1999, 133 pages et annexes.
- DA43** LUC NOPPEN. *Le couloir de la rue Notre-Dame Est de Montréal – Morphogenèse du paysage, potentiel historique*, Le Groupe Cardinal Hardy, juillet 1999, 165 pages.
- DA44** COALLIER WILLIOT. *Inspection de bâtiment*, 24 septembre 1998, 25 pages et annexes.
- DA45** DESSAU-SOPRIN INC. *Carrefour Pie-IX – Piste cyclable, note technique sur l'évaluation du temps de traversée piétonnière ou routière entre feux rouges et verts*, 26 novembre 2001, 2 pages.
- DA46** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Note technique sur le recouvrement des voies rapides par des dalles*, 23 novembre 2001, 2 pages.
- DA47** LOUIS LA ROCHELLE. « Héros et patriotes », *Le Devoir*, 14 juin 2000, 1 page.
- DA48** MICHÈLE ST-JACQUES ET PAUL A. BOURQUE. *Transparent. Analyse de quatre réaménagements géométriques de boulevards traditionnels en boulevards urbains*, 1 page.
- DA49** JEAN-MICHEL BOISVERT. *Transparent. Esquisse indiquant en pourcentage le débit de circulation projeté (véhicules et camions) sur l'avenue Souigny, boulevard l'Assomption et rue Notre-Dame Est*, novembre 2001, 1 page.
- DA50** CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT SOCIAL DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN ET MONTREAL COUNCIL OF SOCIAL AGENCIES. *Rapport de la commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute Est-Ouest à Montréal*, octobre 1971, 69 pages (document également disponible sous la codification DA5).
- DA51** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Calcul des émissions polluantes pour l'aménagement du boulevard Notre-Dame*, résultats des simulations, Direction de la planification stratégique en transport, octobre 2000, 40 pages et annexes.
- DA52** CONSEIL CANADIEN DES MINISTRES DE L'ENVIRONNEMENT. *Recommandations canadiennes pour la qualité de l'environnement*, sommaire, 13 pages.
- DA53** BOISVERT, MIZOGUCHI ET ASSOCIÉS INC. *Plan d'action pour la revitalisation commerciale de l'artère place Sainte-Catherine*, rapport final, 19 décembre 1995, 69 pages et annexes.
- DA54** WORLD HEALTH ORGANIZATION. « Sulfur Dioxide and Particulate Matter », 1987, pages 338-361.

- DA55** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Esquisse sur la problématique de la circulation*, 11 décembre 2001, 1 page.
- DA56** DESSAU-SOPRIN INC. *Débits heure de pointe AM, voies de desserte*, 11 décembre 2001, 5 pages.
- DA57** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Coût d'une dalle de recouvrement de 240 mètres*, 13 décembre 2001, 1 page.
- DA58** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Évaluation des coûts de déplacement, ligne électrique d'Hydro-Québec*, 13 décembre 2001, 1 page.
- DA59** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Coût d'une autoroute avec recouvrement maximal*, 12 décembre 2001, 1 page.
- DA60** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Note technique. Modernisation de la rue Notre-Dame, recouvrement des voies rapides, dalles de recouvrement consécutives (tunnel court)*, 23 novembre 2001, 2 pages.
- DA61** FORT WASHINGTON WAY. *Documentation relative aux rectifications apportées à la séance du 14 janvier 2002*, 7 avril 2001, pagination diverse.
- DA62** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Bilan comparatif Montréal et villes nord-américaines, kilomètres de voies autoroutières par 1 000 habitants et par kilomètres carrés desservis. Documentation relative aux rectifications apportées à la séance du 14 janvier 2002*, 2 pages.
- DA63** THE PARK EAST CORRIDOR. « A short History of the "Park East" », Milwaukee, Wisconsin, novembre 2000, pagination diverse.
- DA64** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Développement réseau autoroutier région de Montréal. Documentation relative aux rectifications apportées à la séance du 14 janvier 2002*, novembre 2000, 1 carte.
- DA65** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Information sur les boulevards. Documentation relative aux rectifications apportées à la séance du 15 janvier 2002*, décembre 2001, 1 page.
- DA66** JEAN-MICHEL BOISVERT. *La modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal : propos d'un praticien sur les rapports entre la ville et l'identité dans le paysage construit. Conférence dans le cadre du séminaire « Les identités urbaines »*. *Documentation relative aux rectifications apportées à la séance du 15 janvier 2002*, 18 janvier 2001, pagination diverse.
- DA67** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Projet de piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue de Lorimier et la rue Berri, analyse de faisabilité, août 2000. Documentation relative aux rectifications apportées à la séance du 17 janvier 2002*, 29 pages et annexes.
- DA68** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Documentation relative aux rectifications apportées sur les propositions présentées par les participants sur le concept boulevard urbain*, 18 janvier 2002, pagination diverse.
- DA69** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Taux et gravité des accidents sur la rue Notre-Dame actuelle, 1996-1998*, janvier 2002, 1 page.
- DA70** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Bilan des accidents routiers sur la rue Notre-Dame actuelle, secteur Panet-Dickson 1994-1996*, janvier 2002, 4 pages.

- DA71** ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT ET DES ROUTES SUR LA SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS. Extrait du document *Les piétons, les connaît-on ?*, 13 février 1996, 3 pages.
- DA72** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Offre comparée en infrastructures autoroutières*, janvier 2002, 2 pages.
- DA73** DESSAU-SOPRIN INC. *Modernisation de la rue Notre-Dame. Critères de conception du raccordement des parcs Morgan et Champêtre*, 24 janvier 2002, 1 page et 1 plan.
- DA74** DESSAU-SOPRIN INC. *Extrait de l'étude d'impact sur l'environnement. Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal*, volume 1 : mise en contexte du projet, version préliminaire, octobre 1999, pages 62-74, annexes et cartes.
- DA75** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Analyse de la valeur. Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal*, rapport final, préparé par Valorex, 7 novembre 2000, 22 pages.
- DA76** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Commentaires et rectificatifs relatifs au mémoire présenté par la Ville de Montréal*, février 2002, 30 pages.
- DA76.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Inventaire des propriétés situées le long de la rue Notre-Dame*, mai 2001, tableaux et cartes, non paginé.
- DA77** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Inventaire des terrains potentiellement contaminés*, septembre 2001, tableaux et plans, non paginé.

Par les ministères et organismes

- DB1** VILLE DE MONTRÉAL. *Plan d'urbanisme, plan directeur de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve*, décembre 1992, 59 pages et 2 cartes.
- DB2** VILLE DE MONTRÉAL. *Programme particulier d'urbanisme du quartier Maisonneuve*, Service de l'urbanisme, février 1998, 48 pages.
- DB3** VILLE DE MONTRÉAL. *Extrait authentique du procès-verbal de l'assemblée du comité exécutif, séance tenue le 22 décembre 1999, résolution n° CE99 03227*, 3 pages et annexes.
- DB4** MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE. *Commentaires apportés aux réponses du promoteur aux questions du ministère de l'Environnement (PR5.1)*, 24 septembre 2001, 2 pages.
- DB5** VILLE DE MONTRÉAL. *Évaluation du potentiel de développement, proposition du ministère des Transports du Québec*, Service du développement économique et urbain, septembre et novembre 1999, 8 pages et 1 carte.
- DB6** VILLE DE MONTRÉAL. *Évaluation du potentiel de développement aux abords de la rue Notre-Dame dans les quartiers Sainte-Marie-Saint-Jacques, Hochelaga et Maisonneuve*, Service du développement économique et urbain, novembre 2001, 9 pages et 1 carte.
- DB7** COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Transparents relatifs à la présentation sur la qualité de l'air*, 20 novembre 2001, 8 pages.
- DB8** COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Règlement 90 relatif à l'assainissement de l'air et remplaçant les règlements 44 et 44-1 de la Communauté*, décembre 1986, 65 pages.

- DB9** COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Règlement 90-1 modifiant le règlement 90 relatif à l'assainissement de l'air*, avril 1989, 2 pages.
- DB10** COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Règlement 90-2 modifiant le règlement 90, tel que déjà modifié, relatif à l'assainissement de l'air*, juin 1996, 1 page.
- DB11** COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Règlement 90-3 modifiant le règlement 90 relatif à l'assainissement de l'air*, octobre 1996, 6 pages.
- DB12** COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Règlement 90-4 modifiant le règlement 90 relatif à l'assainissement de l'air*, juin 1998, 64 pages.
- DB13** COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Règlement 90-5 modifiant le règlement 90 relatif à l'assainissement de l'air*, août 2000, 1 page.
- DB14** COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Règlement 90-6 modifiant le règlement 90, tel que déjà modifié, relatif à l'assainissement de l'air*, août 2001, 23 pages.
- DB15** COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Rapport annuel 2000 de la qualité de l'air*, Service de l'environnement, Assainissement de l'air et de l'eau, 2^e trimestre 2001, 66 pages.
- DB16** AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT ET SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Étude d'opportunité et de faisabilité, corridor Rive-Nord Est/CUM*, étude d'achalandage et prévision de la demande, 16 mars 2000, 76 pages.
- DB17** MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES ET VILLE DE MONTRÉAL. *Extrait du macro-inventaire des quartiers réalisé dans le cadre de l'entente sur la mise en valeur du Vieux-Montréal et du patrimoine montréalais (MCCQ-VILLE), montrant que l'édifice du Centre de soins prolongés Grace Dart est associé à un style architectural remarquable par son implantation et inscrit au répertoire de la CUM*, décembre 1991, 3 pages.
- DB18** ETHNOTECH INC. *Extrait de l'analyse du macro-inventaire montréalais, quartier Mercier*, pages 94-97 et figures.
- DB19** COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Extrait du répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la CUM – Édifices publics*, pages 82-85.
- DB20** DANIEL ARBOUR ET ASSOCIÉS ET LUC LAPORTE ARCHITECTE. *Conception d'un plan d'aménagement et évaluation de ses conséquences sur la circulation du secteur du pont Jacques-Cartier*, rapport final, mai 2001, 66 pages et annexe.
- DB21** DANIEL ARBOUR ET ASSOCIÉS. *Conception d'un plan d'aménagement et évaluation de ses conséquences sur la circulation du secteur du pont Jacques-Cartier. Volet circulation*, rapport final, mai 2001, 61 pages et annexe.
- DB22** DÉCIBEL CONSULTANTS INC. *Conception d'un plan d'aménagement et évaluation de ses conséquences sur la circulation du secteur du pont Jacques-Cartier*, étude d'impact sonore, rapport final, mai 2001, 24 pages.
- DB23** VILLE DE MONTRÉAL. *Extrait authentique du procès-verbal de l'assemblée du comité exécutif, séance tenue le 13 juin 2001*, 2 pages.
- DB24** VILLE DE MONTRÉAL. *Les voies cyclables de Montréal, plan d'action 1996-1998*, 1 plan.

- DB25** DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL-CENTRE. *Transparents relatifs à la présentation sur la qualité de l'air faite par M^{me} Monique Beausoleil*, 21 novembre 2001, 7 pages.
- DB26** AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT ET AGRA MONENCO QUÉBEC INC. *Étude d'opportunité et de faisabilité de mesures préférentielles pour autobus dans le corridor Rive-Nord-Est/CUM*, rapport final, mars 2000, 66 pages et annexes.
- DB27** MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE. *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, juin 2001, 143 pages et annexes.
- DB28** VILLE DE MONTRÉAL. *Projet de modernisation de la rue Notre-Dame – Réflexion secteur Sainte-Marie*, 16 mars 2001, 3 pages et annexes.
- DB29** MICHAEL S. FRIEDMAN et autres. « Impact of Changes in Transportation and Community Behaviors During the 1996 Summer Olympic Games in Atlanta on Air Quality and Childhood Asthma », *JAMA*, 21 février 2001, vol. 285, n° 7, pages 897-905.
- DB30** COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Concentration de particules fines (PM_{2,5}) lors des épisodes de smog de l'été de 2001*, 22 novembre 2001, 2 pages.
- DB31** VILLE DE MONTRÉAL. *Extrait authentique du procès-verbal de l'assemblée du comité exécutif, séance tenue le 19 mai 1999, résolution n° CE99 01108*, 1 page et annexes.
- DB32** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *La pollution atmosphérique par l'ozone du Québec : aspects de la problématique*, août 1992, 161 pages.
- DB33** LES ATELIERS TECHNIQUES DU RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN. *Le vélo pour la ville*, 31 mai 2001, 48 pages.
- DB34** AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Plan stratégique de développement du transport métropolitain « Partenaires, maintenant vers 2007 : une vision métropolitaine »*, 7 novembre 1997, 105 pages.
- DB35** COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. Extrait du document *Codification administrative du schéma d'aménagement*, Service de la mise en valeur du territoire, 2 mai 2000, mis à jour le 21 juin 2001, pagination diverse et cartes.
- DB36** VILLE DE MONTRÉAL. *Réseau routier hiérarchisé : Montréal 2000*, 1 plan.
- DB37** VILLE DE MONTRÉAL. *Réponse aux rectificatifs déposés par le ministère des Transports du Québec concernant le mémoire de la Ville de Montréal et d'autres documents complémentaires*, 8 mars 2002, 59 pages et annexes.

Par le public

- DC1** MINISTÈRE DE LA VOIRIE. Extrait du document *Les routes québécoises en 1972*, rapport des activités du ministère de la Voirie pour l'exercice 1971-1972, pages 25-31.
- DC2** CHARLES LAZARUS. « Highway Planners Create a Very Moving Modal », *The Montreal Star*, 24 avril 1971.

- DC3** MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE. Extrait du document *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, juin 2001, 10 pages.
- DC4** GÉRARD BEAUDET. « Domaines 'vides' et structuration morphologique de l'agglomération montréalaise », *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 41, n° 112, avril 1997, pages 8-29.
- DC5** GILLES SÉNÉCAL ET DIANE SAINT-LAURENT. *Les espaces dégradés : contraintes et conquêtes*, Presses de l'Université du Québec, 2000, pages 122-145.
- DC6** CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL. *Débits de circulation projetés et réels pour les infrastructures routières dans la région de Montréal*, 20 novembre 2001, 1 page et annexes.
- DC7** GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Extrait de *Recensement de la circulation sur les routes du Québec*, rapport annuel 1989, pages 36-43, 108-109, 123-130.
- DC8** PIERRE BRISSET. *Projet du prolongement de l'autoroute Ville-Marie (A-720). Proposition d'un tunnel en grande profondeur sous le quartier Hochelaga-Maisonneuve*, 2 novembre 1999, révisé le 13 décembre 1999, 7 pages, annexes et figures.
- DC9** GROUPE EN RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE. *L'autoroute Ville-Marie dans Hochelaga-Maisonneuve. Pour une période de réflexion*, communiqués, correspondance et articles de presse, octobre 2000, 1 pochette.
- DC10** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Extrait du document *Conception routière, normes ouvrages routiers*, tome I, Les Publications du Québec, 1994, pagination diverse.
- DC11** ROBERT, Paul. *Le petit Robert : Extraits du dictionnaire relatifs aux termes boulevard, rue et autoroute*, Paris, 1990, pagination diverse.
- DC12** COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. Extrait du document *Les orientations, les objectifs et les stratégies d'aménagement*, 2 pages et 1 carte.
- DC13** MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE. Extrait du document *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, pour la région métropolitaine de Montréal*, pages 77 et 91.
- DC14** TABLE D'AMÉNAGEMENT DU QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE. *Demande pour une campagne d'échantillonnage de la qualité de l'air en bordure de la rue Notre-Dame*, 20 septembre 2000, 3 pages.
- DC15** TABLE D'AMÉNAGEMENT DU QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE. *Projet de réaménagement de la rue Notre-Dame, synthèse des commentaires recueillis lors des rencontres d'information tenues les 30 novembre et 1^{er} décembre 1999*, 10 pages.
- DC16** COLLECTIF EN AMÉNAGEMENT URBAIN HOCHELAGA-MAISONNEUVE. *Fiches portes ouvertes*, 46 pages.
- DC17** « Un train de banlieue coûterait 61 millions. Les wagons permettraient seulement d'atteindre Hochelaga-Maisonneuve », *L'artisan de Repentigny*, semaine du 11 novembre 2001, 1 page.
- DC18** GROUPE DE RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE. *Tableau 7.2 – Ventilation des coûts par type de travaux de construction*, 22 novembre 2001, 2 pages.

- DC19** ROBERT B. NOLAND ET LEWISON L. LEM. *Induced Travel: A Review of Recent Literature and the Implications for Transportation and Environmental Policy*, révisé le 2 octobre 2000, 38 pages.
- DC20** ANDRÉ VAILLANCOURT. *Rectification apportée sur la constitution des regroupements*, 17 janvier 2002, 1 page.
- DC21** LOUIS-GILLES FRANCOEUR. « Le dossier noir de l'autoroute : quand les *muscle cars* refont la ville. Le dossier noir de l'automobile : des milliards en coûts cachés », *Le Devoir*, 26 et 28 janvier 2002, 4 pages.
- DC22** GROUPE EN RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE. *Mémoire présenté à la Commission Nicolet sur un projet de réseau express régional sur rails*, 12 février 2002, 22 pages et annexes.

Par la commission

- DD1** BERNARD GUÉRIN. *Réconcilier une ville et son port : la mutation du port d'Ivry-sur-Seine*, compte rendu du Symposium international Paris-Québec, « La réhabilitation des cours d'eau en milieu urbain », Québec, septembre 1998, pages 65-73.
- DD2** CONSEIL DE L'ARRONDISSEMENT MERCIER-HOCHELAGA-MAISONNEUVE. *Résolution n° CA 02 270004*, 17 janvier 2001, 1 page et CONSEIL DE L'ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE. *Résolution n° CA 01 240013*, 28 février 2002, 2 pages.

Les demandes d'information de la commission

- DQ1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires adressées à l'Administration portuaire de Montréal*, 6 décembre 2001, 2 pages.
- DQ1.1** ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL. *Réponses aux questions du 6 décembre dernier*, 20 décembre 2001, 6 pages.
- DQ1.2** ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL. *Addenda au document DQ1.1*, 21 décembre 2001, 3 pages.
- DQ1.3** ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL. *Carte du port de Montréal 2000*, 1 carte.
- DQ1.4** ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL. *Ambitieux programme d'investissements dans le port de Montréal*, 3 août 2001, 3 pages (www.port-montreal.com/français/nouvelles/05102001.htm).
- DQ1.5** ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL. *Plan d'utilisation des sols du port de Montréal*, mars 2000, 38 pages et 1 carte.
- DQ2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires adressées à l'Agence métropolitaine de transport*, 6 décembre 2001, 2 pages.
- DQ2.1** AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Réponses aux questions du 6 décembre dernier*, 20 décembre 2001, 2 pages.
- DQ2.2** AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. Extrait du document *Programme triennal d'immobilisations 2002-2003-2004*, 26 octobre 2001, pagination diverse.

- DQ3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire adressée au Canadien National*, 6 décembre 2001, 1 page.
- DQ3.1** CANADIEN NATIONAL. *Réponse à la question du 6 décembre dernier*, 17 décembre 2001, 1 page.
- DQ4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire adressée au Chemin de fer Canadien Pacifique*, 6 décembre 2001, 1 page.
- DQ4.1** CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE. *Réponse à la question du 6 décembre dernier*, 29 janvier 2002, 4 pages.
- DQ5** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires adressées à la Communauté urbaine de Montréal*, 6 décembre 2001, 2 pages.
- DQ5.1** COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Réponses aux questions du 6 décembre dernier*, 20 décembre 2001, 3 pages et annexes.
- DQ6** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire adressée au ministère de l'Environnement*, 6 décembre 2001, 1 page.
- DQ6.1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Réponse à la question du 6 décembre dernier*, 3 janvier 2002, 4 pages.
- DQ7** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires adressées au ministère de la Santé et des Services sociaux*, 6 décembre 2001, 2 pages.
- DQ7.1** RÉGIE RÉGIONALE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE MONTRÉAL-CENTRE. *Réponses aux questions du 6 décembre dernier*, 19 décembre 2001, 7 pages.
- DQ8** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire adressée à la Ville de Montréal*, 6 décembre 2001, 1 page.
- DQ8.1** VILLE DE MONTRÉAL. *Réponse à la question du 6 décembre dernier et au rappel des documents demandés à l'audience publique*, 13 décembre 2001, 2 pages et 1 tableau.
- DQ9** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires des participants adressées au ministère des Transports du Québec*, 10 décembre 2001, 5 pages.
- DQ9.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Réponses aux questions complémentaires des participants transmises le 10 décembre dernier*, 10 pages.
- DQ10** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires de la commission adressées au ministère des Transports du Québec*, 12 décembre 2001, 4 pages.
- DQ10.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Réponses aux questions complémentaires de la commission du 12 décembre dernier*, janvier 2002, 16 pages et annexes.
- DQ11** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Demande d'information adressée à la Communauté urbaine de Montréal sur les moyennes quotidiennes de concentration en particules fines observées aux stations 028 et 050*, 14 décembre 2001, 1 page.
- DQ11.1** COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Réponse à la demande d'information du 14 décembre dernier*, 17 décembre 2001, pagination diverse.

- DQ12** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires adressées au ministère des Affaires municipales et de la Métropole*, 14 décembre 2001, 1 page.
- DQ12.1** MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE. *Réponses aux questions complémentaires du 14 décembre dernier*, 9 janvier 2002, 3 pages.
- DQ12.2** MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE. *Rectification apportée aux réponses aux questions complémentaires du 14 décembre dernier (DQ12.1)*, 18 février 2002, 3 pages.
- DQ13** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Demande adressée à la Ville de Montréal relative au dépôt du Plan directeur de l'arrondissement Mont-Royal-Centre-Sud*, 18 décembre 2001, 1 page.
- DQ13.1** VILLE DE MONTRÉAL. *Plan d'urbanisme, plan directeur de l'arrondissement Plateau Mont-Royal-Centre-Sud*, décembre 1992, 66 pages et 2 plans.
- DQ14** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Demande d'information adressée au ministère des Transports du Québec relative aux réponses aux questions adressées par les participants (DQ9.1)*, 22 janvier 2002, 2 pages.
- DQ14.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Complément d'information aux réponses aux questions adressées par les participants (DQ9.1) le 22 janvier 2002*, 6 pages.
- DQ14.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plans de localisation*, complément d'information en réponse à la question 30 sur les terrains visés par le décret 916-2001, 11 plans.
- DQ14.3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Amélioration du transport en commun dans le corridor Rive-Nord-Est*, complément d'information à la question 31, 14 novembre 2001, 1 page.
- DQ14.4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Déplacements des personnes dans la grande région de Montréal. Scénario prévisionnel 2021 tendanciel*, complément d'information à la question 31, mai 2001, 71 pages et annexes.

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transports du Québec*

- DT1** Séance tenue le 19 novembre 2001, en soirée, Montréal, 84 pages.
- DT2** Séance tenue le 20 novembre 2001, en après-midi, Montréal, 89 pages.
- DT3** Séance tenue le 20 novembre 2001, en soirée, Montréal, 100 pages.
- DT4** Séance tenue le 21 novembre 2001, en après-midi, Montréal, 121 pages.
- DT5** Séance tenue le 21 novembre 2001, en soirée, Montréal, 118 pages.
- DT6** Séance tenue le 22 novembre 2001, en après-midi, Montréal, 120 pages.
- DT7** Séance tenue le 22 novembre 2001, en soirée, Montréal, 100 pages.

- DT8** Séance tenue le 14 janvier 2002, en soirée, Montréal, 97 pages.
- DT9** Séance tenue le 15 janvier 2002, en après-midi, Montréal, 39 pages.
- DT10** Séance tenue le 15 janvier 2002, en soirée, Montréal, 78 pages.
- DT11** Séance tenue le 16 janvier 2002, en après-midi, Montréal, 52 pages.
- DT12** Séance tenue le 16 janvier 2002, en soirée, Montréal, 55 pages.
- DT13** Séance tenue le 17 janvier 2002, en après-midi, Montréal, 54 pages.
- DT14** Séance tenue le 17 janvier 2002, en soirée, Montréal, 61 pages.
- DT15** Séance tenue le 18 janvier 2002, en après-midi, Montréal, 56 pages.
- DT16** Séance tenue le 24 janvier 2002, en soirée, Montréal, 36 pages.