



ATELIER DE FORMATION 27 AU 29 MARS 2023

L'APPROCHE PAR ENJEUX DANS LES ÉTUDES D'IMPACT CAHIER DU PARTICIPANT

Le cahier du participant de l'Atelier de formation du Secrétariat international francophone pour l'évaluation environnementale (SIFÉE) regroupe des informations visant à faciliter et favoriser le succès de la participation aux travaux de l'Atelier.

Ce document présente le thème de l'Atelier, ses objectifs, son programme, les partenaires et des renseignements plus spécifiques sur la méthode et l'étude de cas utilisées pour réaliser l'exercice de détermination et d'évaluation des enjeux qui est au cœur des travaux de l'Atelier.

Enfin, d'autres renseignements pratiques tels les coordonnées de l'événement, la liste des participants et diverses références sont présentés dans ce document.

Table des matières

1. Thème de l'atelier de formation	3
2. Objectif poursuivi	3
3. Programme de l'atelier	3
4. Exercice pratique d'identification et d'évaluation des enjeux	4
4.1. Cadrage de la démarche d'identification et d'évaluation des enjeux à effectuer durant l'exercice	4
4.2. Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal (Étude d'impact)	5
Localisation du projet	5
Aperçu général de la rue Notre-Dame	6
Problèmes à solutionner	6
Préoccupations publiques exprimées avant l'étude d'impact	8
Justification du projet	9
Description du projet	9
Impacts du projet	11
4.3. Audience publique	11
4.4. Rapport d'analyse environnementale du ministère	14
Comparaison des solutions	15
Acceptabilité environnementale du projet	15
Avantages d'autoriser le projet de compromis MTQ – Villes de Montréal	15
Inconvénients d'autoriser le projet de compromis MTQ – Villes de Montréal	16
5. Partenaires du SIFÉE - Financement et organisation de l'atelier de formation	18
6. Renseignements utiles	19
Localisation du local où se tiendra l'atelier de formation	19
Liste des participants à l'atelier de formation 2023 du SIFÉE (en date du 22 mars 2023)	20
Annexe 1 : Programme de l'atelier de formation	23
Annexe 2 : Démarche d'identification et d'évaluation des enjeux	31
Annexe 3 : Bilan des impacts - Extraits du résumé de l'étude d'impact	32
Annexe 4 : Audience publique - Extraits du rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement	38



1. Thème de l'atelier de formation

L'atelier de formation se déroule du 27 au 29 mars 2023 au Cœur des sciences de l'Université du Québec à Montréal (UQAM) sur le thème de **l'approche par enjeux dans la réalisation d'une étude d'impact**.

Contexte

Les études d'impact visent à concevoir le développement en harmonie avec les milieux naturels et humains d'insertion. Historiquement, les études d'impact répertorient et analysent une grande quantité de données de nombreuses disciplines. Leur volume tend à être encyclopédique, ce qui nuit à la communicabilité de l'information vers le public et les décideurs, en plus d'exercer une pression à la hausse sur les délais de réalisation des études et sur ceux de leur validation par les pouvoirs publics.

Depuis quelques décennies, on parle de la nécessité de centrer le traitement de l'information sur les enjeux décisionnels. Or, pour qu'une nouvelle idée soit adoptée par la société, il est nécessaire de développer des outils, de les tester, d'en faire la promotion et de les rendre disponibles aux praticiens, afin qu'une approche centrée sur les enjeux ne soit plus seulement un concept théorique, mais qu'elle devienne une réalité.

2. Objectif poursuivi

L'objectif de l'atelier de formation est de profiter de la présence des experts en évaluation environnementale de la Francophonie pour partager et réfléchir sur des approches pour réaliser des études d'impact priorisant le traitement des enjeux, dans un esprit de co-construction de notre savoir collectif.

3. Programme de l'atelier

Le programme de l'Atelier est bâti dans le but de contribuer à l'atteinte de l'objectif poursuivi. À la suite des interventions d'accueil des participants par les représentants du SIFÉE et de ses partenaires organisationnels, l'atelier comprend :

- lundi 27 mars AM : lancement de l'atelier, par deux conférences introductives, l'une faisant un tour d'horizon sur les « Innovations récentes en évaluation environnementale », et l'autre portant sur la notion d'enjeu;
- lundi 27 mars PM : présentation de méthodes et expériences effectuées pour réaliser des approches centrées sur les enjeux, par les représentants gouvernementaux qui valident les études d'impact;
- mardi 28 mars AM : présentation des méthodes et expériences effectuées pour réaliser des approches centrées sur les enjeux, par les représentants des grands promoteurs et du secteur privé qui confectionnent les études d'impact, et conférence sur l'évolution de la prise en compte des enjeux dans les EIE au Québec;
- mardi 28 mars PM et mercredi 29 mars AM : exercice pratique d'identification et d'évaluation des enjeux portant sur un projet autoroutier au centre-ville de Montréal -Bilan de l'atelier.

L'annexe 1 présente le programme détaillé de l'atelier de formation.



4. Exercice pratique d'identification et d'évaluation des enjeux

L'annexe 2 présente une démarche d'identification et d'évaluation des enjeux, celle développée par Gilles Côté et Jean-Philippe Waaub, démarche qui sera utilisée lors de l'atelier et qui est résumée à la section 4.1.

L'exercice d'identification et d'évaluation des enjeux portera sur le projet de modernisation de la rue Notre Dame du ministère des Transport du Québec en 2000, présenté à la section 4.2.

4.1. Cadrage de la démarche d'identification et d'évaluation des enjeux à effectuer durant l'exercice



4.2. Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal (Étude d'impact)

Le ministère des Transports (MTQ) a déposé au printemps 2000 un avis de projet auprès du ministère de l'Environnement afin de construire une autoroute en tranchée entre le centre-ville et l'est de la métropole.

Localisation du projet

La figure 1 présente le réseau autoroutier sur l'île de Montréal. La ligne bleue correspond à la localisation du projet.

Les traits jaunes sur cette figure représentent le réseau autoroutier implanté actuellement sur l'île de Montréal. La réalisation du projet de voies express en tranchées représentée par le trait bleu sur la figure 1 permettrait de compléter de bouclage du réseau autoroutier sur l'île de Montréal.

La figure 2 montre à plus grande échelle le tracé du projet de **voies express en tranchée**, situé en majeure partie dans l'axe de la rue Notre-Dame, afin de relier l'autoroute Ville-Marie et l'autoroute 25. Le tracé débute à l'ouest vis-à-vis l'axe ouest-est de l'autoroute 20 qui passe sous le centre-ville, jusqu'à l'axe nord-sud de l'autoroute 25 située dans le prolongement de l'axe du pont-tunnel Hyppolite-Lafontaine qui traverse le fleuve Saint-Laurent.

La longueur du tracé est de 8,7 km.

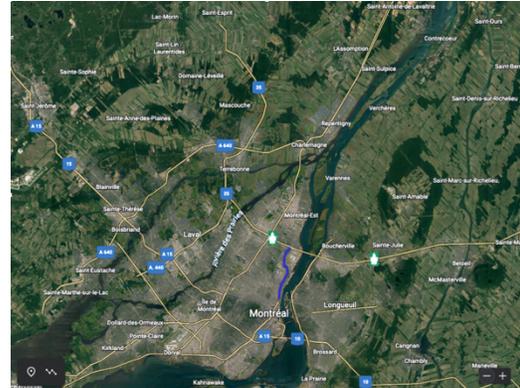


Figure 1: Réseau autoroutier de l'île de Montréal

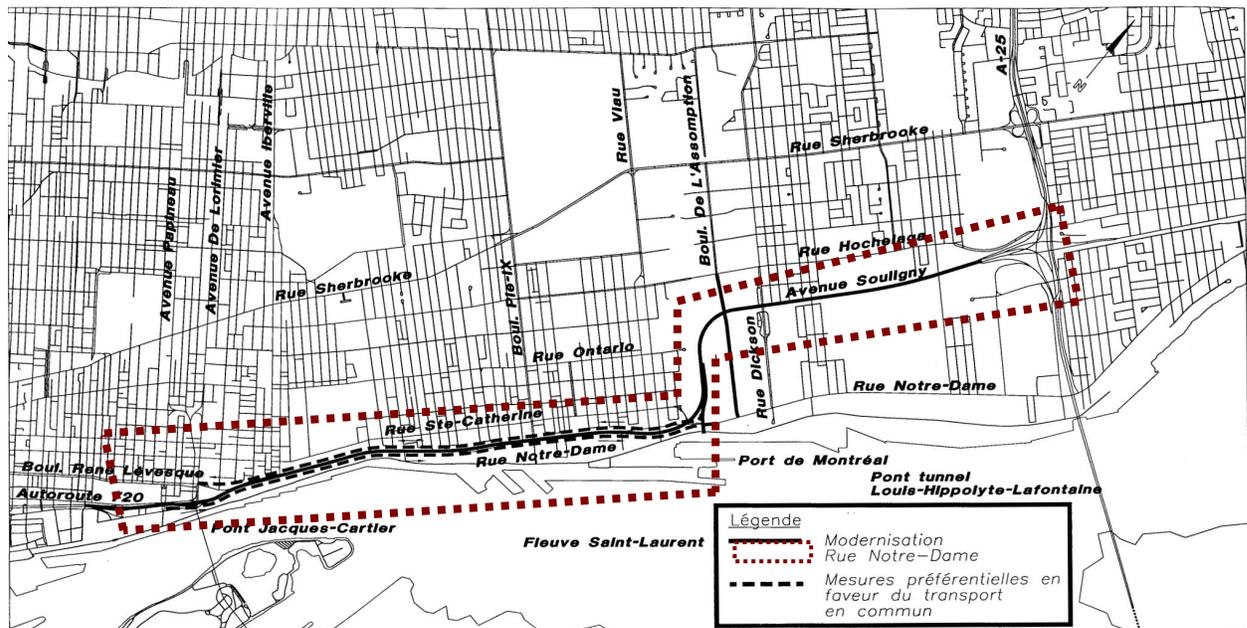


Figure 2 : Localisation du projet

Aperçu général de la rue Notre-Dame

La figure 3 donne un aperçu général de la portion de la rue Notre-Dame visée par le projet.

Longeant le fleuve Saint-Laurent, cette section de la rue Notre-Dame est située entre le port de Montréal et différents quartiers : au premier plan, le quartier Sainte-Marie, puis, de l'autre côté de la cour de triage du Canadien Pacifique, le quartier Hochelaga, le quartier Maisonneuve et le quartier Mercier.



Figure 3 Aperçu général de la portion de la rue Notre-Dame visée par le projet

L'expropriation dans les années '70 de quelques 1 300 familles, en vue d'y localiser une autoroute à 10 voies, a entraîné la création de la bande verte située entre la rue-Notre-Dame et les quartiers Hochelaga et Maisonneuve sur laquelle on retrouve aujourd'hui une piste cyclable.

Problèmes à solutionner

Les problèmes recensés sont :

- **Congestion routière chronique** sur la rue Notre-Dame durant les périodes de pointe du matin et du soir qui pénalise la desserte des quartiers limitrophes, avec pour conséquence des « vitesses moyennes » de déplacement peu élevées;
- **Fluidité de la circulation limitée** par la présence d'un grand nombre d'entrées privées, de feux de circulation et de mouvements de 10 000 à 14 000 camions par jour;
- **Problèmes de sécurité** à certaines intersections et sur des segments de la rue Notre-Dame, avec une forte représentation des véhicules lourds dans les accidents;
- **Sécurité pour les piétons et cyclistes** :



- désuétude de certaines sections de la piste cyclable;
- conflits entre cyclistes, piétons, automobiles et camions;
- **Lisibilité déficiente des parcours à suivre A-720 / A-25**, soit entre le centre-ville et l'est de l'île de Montréal;
- **Débordement de la circulation sur le réseau routier local**, dont du camionnage en transit;
- **Géométrie routière inadaptée aux besoins des camions** :
 - accès au port de Montréal;
 - desserte des industries riveraines;
- **Géométrie problématique de l'avenue Souigny** entre la rue Dickson et l'A-25
 - viaduc Cadillac étroit
 - fusion rapide de trois voies en direction est avec véhicules circulant sur l'accotement;
- **Accessibilité problématique** aux parcs Champêtre et Bellerive;
- **Transport en commun** : délais significatifs du circuit d'autobus express 410 sur la rue Notre-Dame à l'est de la rue Papineau durant les périodes de pointe du matin et du soir;
- **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;
 - d'offrir une alternative à l'emprunt de l'autoroute métropolitaine (A-40), qui constitue le seul lien majeur continu est-ouest sur l'île de Montréal;
 - un raccordement direct au réseau routier supérieur pour la base militaire de Longue-Pointe;
- **Environnement** :
 - **niveau sonore** supérieur aux limites recommandées, provenant de :
 - la circulation routière (nombre de véhicules, surtout de poids lourds);
 - la présence d'intersections occasionnant de nombreux freinages et démarrages;
 - au passage des véhicules sur les puisards de la chaussée;
 - **qualité de l'air** : problème potentiel durant les périodes de congestion ;
- **Qualité de vie et mise en valeur du milieu** :
 - sentiment d'incertitude et d'insécurité : aménagements incomplets, peu entretenus, lieux isolés peu accessibles ou mal éclairés;
 - manque de structure du territoire, problèmes d'accessibilité à certaines fonctions (édifices, parcs) et aménagements urbains de piètre qualité qui accentuent le déclin du secteur aux plans commercial, industriel et résidentiel;
 - problème de lisibilité, de conservation et de mise en valeur du potentiel historique, patrimonial et ethnographique malgré la présence de nombreuses composantes d'envergure locale et même nationale (Pied-du-Courant, Chemin du Roy, caserne Létourneux, tonnellerie St-Lawrence Sugar);
 - problème de mise en valeur de nombreux panoramas métropolitains à caractère récréo-touristique et supports de l'identité collective métropolitaine et locale (Stade, Mont-Royal, pyramides olympiques, profil du centre-ville, élevateurs à grains).
 - difficulté d'accès visuel et physique au fleuve.



Préoccupations publiques exprimées avant l'étude d'impact

Préoccupations des citoyens

L'amélioration de la qualité de vie est un enjeu majeur. La population considère que la qualité de vie et de l'environnement du secteur est inférieure à celle des quartiers voisins. Cette qualité de vie est en lien avec :

- **le taux de criminalité et l'insécurité**, qui sont au premier rang des préoccupations sociales;
- **la revitalisation du quartier** : le secteur est en déclin économique, particulièrement dans sa partie ouest. Certains bâtiments sont abandonnés, des portions des rues Sainte-Catherine et Notre-Dame sont vacantes. Il existe une volonté locale de revitalisation du quartier, **de maintien et de mise en valeur du patrimoine et d'amélioration de la sécurité**;
- **le bruit est un problème important** : la population ne veut pas de murs anti-bruit, mais favorise plutôt l'insonorisation des bâtiments et **la gestion de la circulation** afin de diminuer, outre le bruit, la pollution de l'air.
- **l'aménagement des espaces verts** : dans le passé, le développement de la rue Notre-Dame a isolé certains bâtiments et espaces dont les parcs Champêtre et Bellerive, qui sont peu fréquentés de ce fait par les populations résidentes. Cet isolement limite les possibilités de développement et de mise en valeur du quartier, et prive la population d'un **accès au port et au fleuve**.



Figure 4 : Circulation routière et congestion, rue Notre-Dame

Le milieu convient qu'un projet de modernisation de la rue Notre-Dame serait bénéfique pour la revitalisation et le développement du secteur en autant qu'il s'inscrive dans une approche intégrée d'amélioration de la qualité de vie, d'aménagement et de la mise en valeur du territoire, permettant de corriger les effets causés jadis par l'expropriation du corridor de l'autoroute Ville-Marie.

Préoccupations de la Ville de Montréal

Afin d'améliorer la circulation et pour favoriser une meilleure qualité de vie, le projet devra :

- permettre le maintien de la vocation résidentielle aux abords de la rue Notre-Dame dans les quartiers Ste-Marie, Hochelaga et Maisonneuve. Les secteurs Ste-Marie et du parc Champêtre sont considérés prioritaires;
- prévoir un raccordement adéquat au réseau routier local compatible avec sa hiérarchisation et le réseau de camionnage;
- atténuer les nuisances occasionnées par la circulation, notamment le bruit.

Préoccupations des services de transport collectif

Le projet devra permettre un service de transport collectif flexible et de qualité, de manière à concurrencer l'automobile, dont le maintien et l'amélioration la ligne express 410 sur la rue Notre-Dame, et d'autres lignes sur les axes principaux croisant la rue Notre-Dame (Pie IX, Sainte-Catherine).

Préoccupations de Canadien National

Le projet ne doit pas empiéter dans la cour de triage ferroviaire de Longue-Pointe du CN.



Préoccupations de Port de Montréal

Le projet devrait :

- améliorer la desserte routière du port de Montréal;
 - favoriser la fluidité aux différents accès du port pour les camions, soit aux intersections Pie-IX, Viau, Bossuet, de Boucherville et Curatteau;
 - prévoir un accès direct du port sur la nouvelle route;
- faire en sorte que les aménagements d'ensemble soient compatibles avec le caractère industriel des activités du port.

Justification du projet

Le MTQ justifie le projet par les éléments suivants :

- **boucler le circuit autoroutier sur l'île de Montréal;**
- **améliorer la fluidité de la circulation routière** en triplant la capacité de transport de la rue Notre-Dame, de 2000 à 6000 véhicules à l'heure, limitant par le fait même débordements de la circulation routière sur le réseau adjacent des rues des quartiers limitrophes.

Le projet contribuera ainsi :

- au développement économique du secteur, notamment en facilitant l'accès des camions au port de Montréal et aux industries limitrophes;
- à la libre circulation des véhicules d'urgence;
- à la sécurité accrue des automobilistes, cyclistes et piétons;
- à l'amélioration du transport en commun;
- à l'amélioration de la qualité de vie dans l'axe de la rue Notre-Dame et dans les quartiers adjacents, notamment par l'amélioration de :
 - la qualité de qualité de l'air et du climat sonore;
 - l'accès aux parcs.

Description du projet

La rue Notre-Dame, un boulevard urbain comprenant deux voies de circulation par direction sur la majorité de son parcours, serait transformée en voies express en tranchée comprenant trois voies par direction long, sur la majeure partie du parcours de 8,7 km. Cette augmentation sensible de l'offre routière améliorerait la fluidité de la circulation dans l'axe de la rue Notre-Dame.

La capacité de transport serait triplée aux heures de pointe, à la date de mise en opération du projet. Toutefois, deux ans après le début de l'exploitation du projet, le niveau de congestion redeviendrait semblable à ce qu'il était avant le projet.

La première section du projet, de 5,7 km, prévoit les voies express en tranchée avec trois dalles-parcs recouvrant quelques 400 m linéaires de parcours, avec jusqu'à quatre voies de desserte en surface sur la plus grande partie de ce premier segment.



Figure 5 : bouclage du réseau autoroutier



Figure 6 : Accès des camions au port

La figure 7 localise les principales rues, les parcs, les industries, les cours de triage du Canadien National et du Canadien Pacifique, et certaines institutions et équipements patrimoniaux dans le secteur du projet.

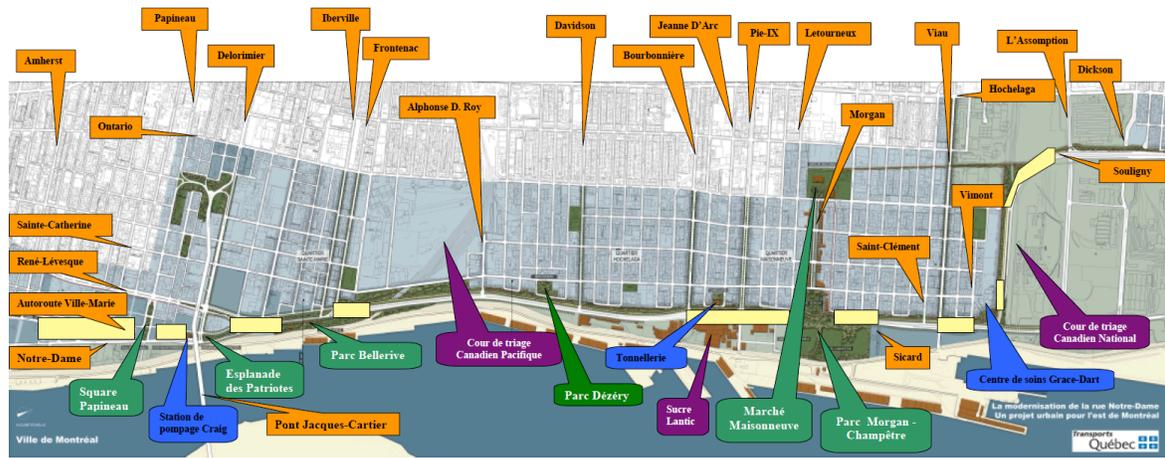


Figure A-1 : Plan du projet de modernisation de la rue Notre-Dame

Section en tranchée

Figure 7 : Localisation des rues, parcs, industries et institutions dans le secteur du projet

Le projet prévoit aussi des voies réservées en rives pour le transport en commun, situées parfois sur les voies de desserte de surface, parfois dans la tranchée. Le coût total du projet est évalué à 263 M \$.

La figure 8 illustre le projet de tranchée dans cette section, respectivement dans le quartier Sainte-Marie et dans le quartier Hochelaga. On voit, au centre des deux illustrations de la figure 8, la simulation des dalles au-dessus des voies express en tranchée, permettant d'aménager les parcs Bellierve dans Sainte-Marie et Déséry dans Hochelaga.

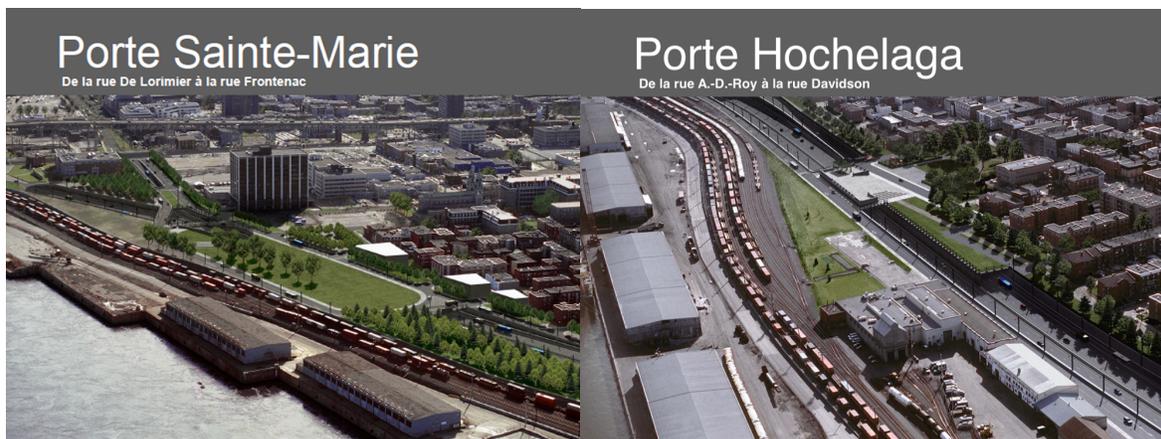


Figure 8 : Le projet de voies express en tranchées - Parcs Bellierve (Sainte Marie) et Déséry (Hochelaga)

La figure 9 montre une autre partie du projet, dans le quartier Maisonneuve. La dalle-parc permet ici de réunir les parcs Morgan et Champêtre, situés de part et d'autre de la rue Notre-Dame.



Agence d'évaluation
d'impact du Canada

Impact Assessment
Agency of Canada

Environnement,
Lutte contre
les changements
climatiques,
Faune et Parcs

Québec



UQÀM

ISE
Institut des sciences
de l'environnement



Porte Maisonneuve

De la rue Orléans à la rue Saint-Clément



Figure 9 : Le projet de voies express en tranchées du MTQ - Parcs Morgan et Champêtre (Maisonneuve)

Le second segment de 1,4 km relie l'axe de la rue Notre-Dame jusqu'à l'intersection de la rue Dickson et de l'avenue Souigny, passant en tranchée sous les voies ferrées du Canadien National.

Le troisième segment de 2,0 km constituerait un élargissement en surface de l'avenue Souigny afin de rejoindre l'échangeur de l'autoroute 25. Le boulevard de l'Assomption serait également prolongé de la rue Hochelaga jusqu'à la rue Notre-Dame.

Impacts du projet

L'annexe 3 présente les principaux impacts tels que décrits dans l'étude d'impact du MTQ.

4.3. Audience publique

Lorsqu'il reçoit un mandat du ministre de l'Environnement de tenir une audience publique, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) forme une commission d'enquête qui tient ensuite une audience publique qui permet de cerner les préoccupations de la population concernant le projet et ses impacts. La commission tient son enquête, dépose ensuite un rapport auprès du ministre dans lequel elle fait part de son analyse et de ses recommandations.

Débutée en novembre 2001, l'audience publique menée par le BAPE a donné lieu au dépôt de quelques 90 mémoires dont un par la Ville de Montréal (janvier 2002). Parmi les thèmes discutés, notons :

- le développement durable et les problèmes d'équité du projet;
- la compatibilité du projet aux documents d'orientation gouvernementaux, tel le plan de transport de la région de Montréal du MTQ et le Cadre d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal;



Agence d'évaluation
d'impact du Canada

Impact Assessment
Agency of Canada

Environnement,
Lutte contre
les changements
climatiques,
Faune et Parcs

Québec



UQÀM

ISE
Institut des sciences
de l'environnement



- la pertinence de construire une autoroute, en lien avec l'absence d'évaluation de solutions alternatives;
- le transport en commun dont l'amélioration fut jugée insuffisante;
- la diminution de la qualité de vie des citoyens, l'augmentation des coûts de la santé;
- la remise en question de l'efficacité économique du projet autoroutier du MTQ;
- la possibilité de voies alternatives pour le transport des matières dangereuses ou des marchandises;
- la limitation de l'accès sécuritaire visuel et physique au fleuve, la possibilité de construire en tunnel et la gestion des sols contaminés.

Dans son mémoire, la Ville de Montréal s'est opposée au projet autoroutier et a indiqué sa préférence pour un projet de boulevard urbain (figure 10), avec l'appui de plusieurs groupes, dont le Conseil régional de l'environnement de Montréal, Vivre en ville, la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve, la Table d'aménagement du Centre-Sud, l'Association Habitat Montréal et plusieurs groupes de citoyens.

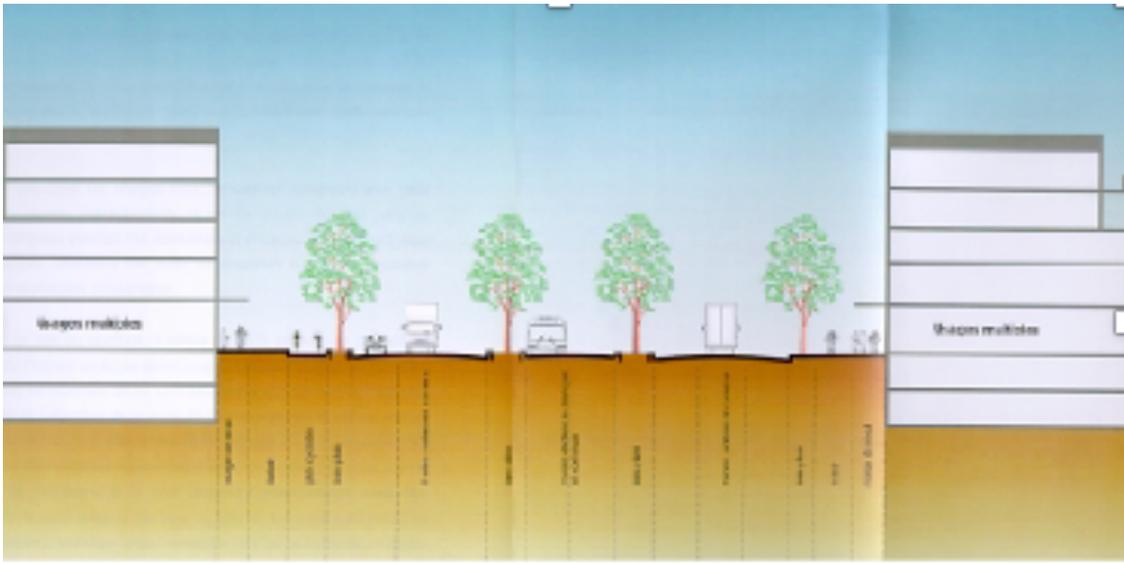


Figure 10 : Concept de boulevard urbain présenté par la Ville de Montréal en audience publique

Les mémoires des citoyens ont fait valoir que la voie express en tranchée :

- n'améliore pas ni la congestion routière ni l'efficacité du transport en commun;
- encourage l'utilisation individuelle de l'automobile et l'étalement urbain;
- créera davantage de congestion dans les quartiers;
- brise la continuité de la piste cyclable existante;
- ajoute une barrière pour l'accès au fleuve;
- enclave les quartiers Hochelaga et Maisonneuve;
- détériorera la qualité de vie, appauvrissant la qualité de l'air et le climat sonore; favorisera l'augmentation des émissions de GES, ce qui est contraire aux engagements du Québec;
- qu'elle constitue une solution irréversible dérogeant aux principes du développement durable.

Le BAPE a conclu que le ministère des Transports et la Ville de Montréal devraient travailler à élaborer une solution de compromis.

L'annexe 4, présente des extraits du rapport du BAPE portant sur les préoccupations publiques exprimées et sur les conclusions de la commission.

La figure 11 présente un concept d'aménagement plus récent dans le quartier Sainte-Marie.



Figure 11 Illustration du concept de boulevard urbain dans le secteur du parc Bellerive

La figure 12 présente une autre illustration de boulevard urbain, dans le quartier Maisonneuve.



Figure 12 : illustration du concept de boulevard urbain (secteur des parcs Morgan et Champêtre)



4.4. Rapport d'analyse environnementale du ministère

Pour donner suite à l'audience publique, le MTQ et la Ville de Montréal ont développé un projet de compromis, moitié boulevard urbain et moitié projet de voie express en tranchée. Ce projet de compromis combine la forme autoroutière à l'est et à l'ouest du tracé et celle de boulevard urbain en son centre, vis-à-vis les quartiers Hochelaga et Maisonneuve. Ce projet a été soumis par le ministère des Transports au ministère de l'Environnement afin d'obtenir une autorisation gouvernementale. Les figures 13 et 14 présentent deux coupes transversales du projet de compromis MTQ-Ville de Montréal, respectivement au niveau du parc Bellerive et dans le quartier Hochelaga.



Figure 13 : Coupes transversale du projet de compromis MTQ-Ville de Montréal au niveau du parc Bellerive



Figure 14 : Coupes transversale du projet de compromis MTQ-Ville de Montréal dans le quartier Hochelaga

Le ministère de l'Environnement a effectué l'analyse environnementale du projet. Cette analyse vise à porter un jugement professionnel sur l'acceptabilité environnementale de réaliser le projet compte tenu de la raison d'être du projet, et à préparer le décret gouvernemental autorisant ou refusant le projet.

Comparaison des solutions

Comme seule la variante de voie express en tranchée avait été étudiée dans l'étude d'impact, le ministère a fait une analyse comparative des solutions, soit :

- Le projet initial du MTQ;
- le projet de boulevard urbain présenté par la Ville de Montréal en audience publique
- le projet de compromis développé conjointement par la Ville de Montréal et le MTQ pour donner suite à la recommandation de la commission du BAPE;
- le statu quo.

Le ministère de l'Environnement a utilisé une méthode multicritère pour faire cette comparaison. Il a effectué la comparaison des solutions proposées et du statu quo, en utilisant les critères de comparaison énumérés au tableau 1. Le tableau 2 présente les arguments retenus par le ministère pour comparer les solutions et le statu quo selon chacun de ces critères.

Sans dévoiler ici le résultat de la compilation faite par le ministère, notons que toutes les solutions comparées performant mieux que le statu quo.

Acceptabilité environnementale du projet

Le statu quo, provenant de la proximité d'un axe routier à grand débit de circulation et de quartiers résidentiels, est jugé inacceptable par la population, le MTQ, la Ville de Montréal et par l'équipe d'analyse du ministère de l'Environnement. Cette dernière recommande d'accepter le projet de compromis, qui pourrait limiter, l'espace d'une génération, l'augmentation des nuisances liées à l'automobile. Le projet répond en effet à la majorité des constats formulés par la commission du BAPE. Il améliorera le cadre de vie par la diminution de la congestion routière à court terme, l'amélioration de l'infrastructure de transport en commun et l'aménagement de parcs et espaces publics.

Avantages d'autoriser le projet de compromis MTQ – Villes de Montréal

Autoriser le projet présente les avantages suivants :

- donne suite au compromis MTQ – Ville de Montréal ;
- le projet améliore à court terme la problématique de congestion routière sur la rue Notre-Dame et dans les quartiers limitrophes ;
- des efforts non négligeables sont faits au niveau de l'intégration urbaine du projet ;
- l'amélioration des infrastructures pour le transport en commun est notable. Il est possible d'espérer un effet d'entraînement ;
- permet d'implanter à court terme des solutions pour corriger le statu quo jugé inacceptable;
- autoriser le projet n'empêche pas le MTQ d'établir un programme pour réaliser, dans un horizon d'une génération, une amélioration des modes de transport des personnes et des marchandises alternatifs à l'automobile et au camion, visant à réduire les nuisances associées.

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

Tableau 1 : critères de comparaison des solutions

Inconvénients d'autoriser le projet de compromis MTQ – Villes de Montréal

Autoriser le projet présente les inconvénients suivants :

- le projet augmente l'offre routière à grands débits de circulation, source de pollution;
- l'implantation du projet contribuera à aggraver, à long terme, la problématique de la qualité de vie dans les quartiers limitrophes de la rue Notre-Dame. Le projet doit être qualifié de projet non durable ;
- Plusieurs éléments du projet et certaines évaluations d'impacts demandent à être précisés, notamment les impacts relatifs au climat sonore, à la qualité de l'air et à la gestion des sols contaminés ;

Malgré tout, le cœur du projet tient à une augmentation de l'offre routière, ce qui indique que le transport des personnes par automobile et le transport des marchandises par camion sont renforcés.

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

Elle signale toutefois que toutes les solutions étudiées favorisent, à des degrés divers, une augmentation du transport automobile et de ses impacts négatifs. Elle recommande d'analyser dans le futur des scénarios favorisant un transfert modal vers le transport en commun et une diminution du recours à l'automobile.

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

L'annexe 5 présente des extraits du rapport d'analyse environnementale du ministère de l'Environnement portant sur l'acceptabilité environnementale, la comparaison des options et les conditions d'autorisation du projet.



Critères	Solutions				
	Voies express en tranchées	Solution de compromis MTQ – Ville de Montréal	Boulevard urbain à deux voies par direction	Statu quo	
Respect des instruments de planification du territoire	<ul style="list-style-type: none"> Non, car le schéma d'aménagement prévoit un boulevard urbain 	<ul style="list-style-type: none"> Se rapproche du concept de boulevard urbain prévu aux instruments d'urbanisme 	<ul style="list-style-type: none"> Oui, conforme aux instruments d'urbanisme 	<ul style="list-style-type: none"> Oui, conforme aux instruments d'urbanisme 	
Transport des personnes et des marchandises	Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> Sécurité accrue en raison des intersections étagées et des traverses plus sécuritaires pour les piétons La vitesse élevée dans la partie en tranchée peut créer des problèmes de sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> Sécurité accrue en raison des intersections étagées et des traverses plus sécuritaires pour les piétons 	<ul style="list-style-type: none"> Sécurité légèrement accrue en raison l'amélioration de certaines intersections 	<ul style="list-style-type: none"> Problèmes de sécurité en raison du nombre élevé d'autos et de camions sur la rue Notre-Dame
	Fluidité de la circulation	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration sensible de la fluidité de la circulation sur la rue Notre-Dame pour une période de quelques années Densité de circulation sur les voies de service et aux intersections Augmentation importante de l'offre routière Nécessite des mesures d'apaisement pour diminuer la circulation dans les quartiers 	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration légère de la fluidité de la circulation sur la rue Notre-Dame pour une période de quelques années Augmentation de l'offre routière Nécessite des mesures d'apaisement pour diminuer la circulation dans les quartiers 	<ul style="list-style-type: none"> Statu quo quant à la fluidité de la circulation sur la rue Notre-Dame Nécessite des mesures d'apaisement pour diminuer la circulation dans les quartiers 	<ul style="list-style-type: none"> Statu quo quant à la fluidité de la circulation sur la rue Notre-Dame Nécessite des mesures d'apaisement pour diminuer la circulation dans les quartiers
	Transport en commun	<ul style="list-style-type: none"> Voies réservées dans certaines sections, efficacité limitée Correspondance limitée avec les lignes d'autobus desservant les axes nord-sud Amélioration par rapport au statu quo Faible incitatif à utiliser le transport en commun 	<ul style="list-style-type: none"> Voies réservées séparées, efficaces, avec peu d'intersections à traverser Bonne correspondance avec les lignes d'autobus desservant les axes nord-sud Amélioration importante par rapport au statu quo Incitation moyenne à utiliser le transport en commun (en raison de l'augmentation importante de l'offre routière pour l'automobile) 	<ul style="list-style-type: none"> Voies réservées séparées, efficaces, avec plusieurs intersections à traverser Bonne correspondance avec les lignes d'autobus desservant les axes nord-sud Amélioration importante par rapport au statu quo Forte incitation à utiliser le transport en commun (en raison de la forte congestion routière) 	<ul style="list-style-type: none"> Aucune amélioration
	Camionnage	<ul style="list-style-type: none"> Nouvel accès au Port, surtout utile pour les camions provenant de l'est Favorise la fluidité de la circulation, notamment celle des camions, pour une période de quelques années 	<ul style="list-style-type: none"> Voie de desserte pour le secteur Pie-IX et son entrée au Port Circulation lente pour les camions 	<ul style="list-style-type: none"> Statu quo quant à l'accès au Port Circulation lente pour les camions 	<ul style="list-style-type: none"> Statu quo quant à l'accès au Port Circulation lente pour les camions
Intégration urbaine	Effet de coupure urbaine	<ul style="list-style-type: none"> Création d'une coupure urbaine sur la majorité du parcours de la rue Notre-Dame, difficilement réversible et atténuable Créations de liens améliorés entre les côté nord et sud de l'axe Notre-Dame à deux endroits : aux parcs Morgan-Champêtre et au parc Bellerive 	<ul style="list-style-type: none"> Création d'une coupure urbaine sur une partie du parcours de la rue Notre-Dame, difficilement réversible et atténuable Créations de liens améliorés entre les côté nord et sud de l'axe Notre-Dame à trois endroits : aux parcs Morgan-Champêtre, au parc Bellerive et à l'esplanade du Square Papineau 	<ul style="list-style-type: none"> Pas de coupure urbaine au sens des autres solutions, mais impression de coupure dû à la circulation motorisée sur le boulevard en surface à quatre voies Pas de création de liens nord sud sous forme de parcs 	<ul style="list-style-type: none"> La densité du trafic représente une forme de coupure, moins nette qu'une tranchée
	Potentiel d'accès au fleuve	<ul style="list-style-type: none"> Potentiel d'accès physique fortement diminué Forte limitation du potentiel d'aménagement des terrains riverains de Notre-Dame et du fleuve 	<ul style="list-style-type: none"> Potentiel d'accès physique partiellement altéré Limitation du potentiel d'aménagement des terrains riverains de Notre-Dame et du fleuve 	<ul style="list-style-type: none"> Potentiel d'accès physique demeure intact Potentiel d'aménagement inchangé des terrains riverains de Notre-Dame et du fleuve 	<ul style="list-style-type: none"> Potentiel d'accès physique demeure intact Potentiel d'aménagement inchangé des terrains riverains de Notre-Dame et du fleuve
	Parcs et espaces verts	<ul style="list-style-type: none"> Perte importante de superficie dans la bande verte le long de la rue Notre-Dame Union du parc Morgan Champêtre Amélioration du parc Bellerive 	<ul style="list-style-type: none"> Perte moins importante de superficie dans la bande verte le long de la rue Notre-Dame Union du parc Morgan Champêtre, élargie par rapport à la solution en tranchée Amélioration du parc Bellerive, plus étendu et à accès routier mieux aménagé 	<ul style="list-style-type: none"> Perte de superficie dans la bande verte le long de la rue Notre-Dame restreinte par l'espace occupé par le transport en commun Pas d'union des parcs Morgan-Champêtre Parc Bellerive moins important Square Papineau moins important 	<ul style="list-style-type: none"> Aucune perte Aucune amélioration
Environnement	Bruit	<ul style="list-style-type: none"> Réduction relativement importante du bruit sur la majorité du parcours le long de la rue Notre-Dame, sauf dans certaines sections particulièrement achalandées Légère augmentation du bruit provenant du transport en commun 	<ul style="list-style-type: none"> Réduction relativement importante du bruit pour certaines sections en tranchée le long de la rue Notre-Dame Augmentation du bruit sur les sections en surface résultant de l'augmentation de l'offre routière, sous réserve de mesures d'atténuation indéterminées Légère augmentation du bruit provenant du transport en commun 	<ul style="list-style-type: none"> Statu quo quant au bruit provenant de la circulation routière. Légère augmentation du bruit provenant du transport en commun 	<ul style="list-style-type: none"> Aucune modification
	Qualité de l'air	<ul style="list-style-type: none"> Affecte négativement la qualité de l'air et l'émission de GES dans l'axe de la rue Notre-Dame dû à l'augmentation importante de l'offre routière 	<ul style="list-style-type: none"> Affecte négativement la qualité de l'air et l'émission de GES dans l'axe de la rue Notre-Dame malgré l'amélioration du transport en commun Si la pratique d'améliorer le transport en commun (tel que prévu à ce projet) était davantage répandue, on pourrait espérer une amélioration de la qualité de l'air 	<ul style="list-style-type: none"> Ressemble au statu quo quant à la qualité de l'air Si la pratique d'améliorer le transport en commun (tel que prévu à ce projet) était davantage répandue, on pourrait espérer une amélioration de la qualité de l'air 	<ul style="list-style-type: none"> Aucune modification

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



5. Partenaires du SIFÉE - Financement et organisation de l'atelier de formation

L'Atelier de formation du SIFÉE est tenu grâce au financement obtenu de l'organisme hôte de l'événement, l'Agence d'évaluation des impacts du Canada (AEIC), du ministère de l'Environnement et de la Lutte aux Changements climatiques, de la Faune et des Parcs du Québec (MELCCFP) et d'Hydro-Québec.



L'organisation de l'Atelier de formation du SIFÉE bénéficie aussi du partenariat de l'Institut des Sciences de l'Environnement de l'UQAM (ISE) et de celui de l'Association québécoise pour l'évaluation d'impacts (AQEI).



Agence d'évaluation
d'impact du Canada

Impact Assessment
Agency of Canada

Environnement,
Lutte contre
les changements
climatiques,
Faune et Parcs

Québec



UQAM

ISE
Institut des sciences
de l'environnement



6. Renseignements utiles

Localisation du local où se tiendra l'atelier de formation

L'atelier de formation se déroulera au complexe du Cœur-des-Sciences de l'Université du Québec à Montréal (UQAM), situé tout près de la station de métro Place-des-Arts.

L'atelier aura lieu au rez-de-chaussée de la Chaufferie du Pavillon du Cœur-des-Sciences, située au niveau de la rue lorsque l'on accède au site par l'avenue du Président-Kennedy. La Chaufferie est localisée au centre de la figure 10.

Plusieurs hôtels sont situés rue Sherbrooke, à proximité. Les tarifs sont abordables et variés à cette période de l'année, considérée comme hors saison.

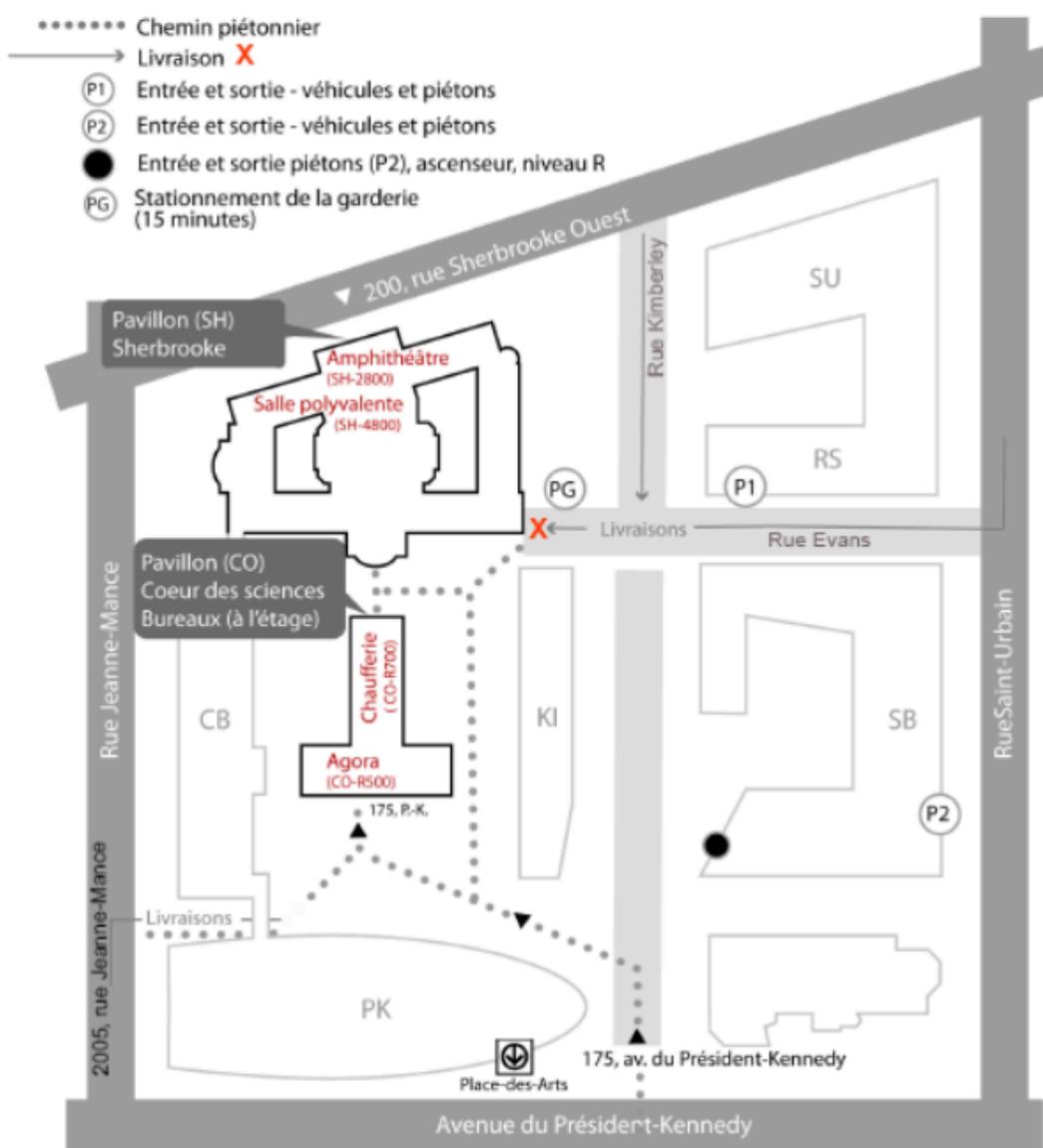


Figure 15 : Localisation du site hôte de l'atelier

Liste des participants à l'atelier de formation 2023 du SIFÉE (en date du 22 mars 2023)

Prénom	Nom	Affiliation	Pays
Iyabo Léa Hermione	Amoukpo	ABE	Bénin
Hassane Djibrilla	Cissé	BNÉE-Niger	Niger
Claude	Codjia	ISE-UQAM	Canada
Stephan	Demers	BAPE	Canada
Julie	Dontigny	Hatch	Canada
Benoît	Gagnon	Hatch	Canada
Mario	Heppel	Stantec	Canada
Karim	Samoura	Ministère de l'environnement	Guinée
Catherine	Claveau-Fortin	MELCCFP	Canada
Marie-Josée	Grimard	Hydro-Québec	Canada
Nathalie	Leblanc	Pesca	Canada
Marie-Eve	Martin	Transfert Environnement et Société	Canada
Sylvie	Mondor	BAPE	Canada
Sylvie	Tanguay	MTMDQ	Canada
Isabelle	Turcotte	AÉIC	Canada
Christine	Vadeboncoeur	Hydro-Québec	Canada
Marie-Eve	Martin	Transfert Environnement et Société	Canada
Romain	Nigris	SIFÉE	Canada
Philippe	Dubé	Presses Polytech	Canada
Pierre	André	Université de Montréal	Canada
Gilles	Côté	Université de Sherbrooke	Canada
Jean	Hébert	Travailleur autonome - SIFÉE-AQÉI	Canada
Yves	Marcil	Consultant	Canada
Yves	Rochon	Consultant indépendant	Canada
Luc	Valiquette	SIFÉE	Canada
Jean-Philippe	Waub	E3SA Consultats Inc. - UQAM	Canada
Thibaut Xavier	Ahondjo	Agence nationale de l'environnement	CIV
Nassirou	Ali	Ministère du pétrole, direction de la préservation de l'environnement, de la santé et de la sécurité	Niger



Adama Sonia Fatimata	Bandé	Juriste environnement responsable HSE	Burkina Faso
Julien-Michel	Blondin-Provost	Ministère du Transport du Québec	Canada
Lennie	Boutet	IAAC AÉIC	Canada
Caroline	Chartier	IAAC AÉIC	Canada
Pierre-Olivier	Côté	Synergys	Canada
Harouna	Coulibaly	Projet WAPP-Dorsale Nord	Nigeria
Chantal	Dancose	Probe Gold	Canada
Thierno Boubacar	Diallo	Projet WAPP-Dorsale Nord	Nigeria
Fatoumata Thierno Amidou	Diallo Coulibaly	Stagiaire au projet WAP-Dorsale Nord - Étudiante	Nigeria
Carolyn	Dunn	AÉIC	Canada
Abderrahim	El Boukhari	NOVEC - Groupe CDG	Maroc
Ulrich Cloter	Fossuo	Association Arc-en-Ciel	Congo Brazzaville
Mahamadou	Ganda Gabdakoye	Ministère du pétrole, direction de la préservation de l'environnement, de la santé et de la sécurité	Niger
Patrice	Hamel	WSP	Canada
Nassourou	Issa	Bureau national d'évaluation environnementale	Niger
Zhao	Jiashun	West African Oil Pipeline company Niger SA (WAPCO-NIGER)	Niger
René	Kabran	Agence nationale de l'environnement	CIV
Kambale Philippe	Katahwa	AÉIC	Canada
François-Corneille	Kedowide	ABE	Bénin
Lina	Lachapelle	AQÉI	Canada
Ann	Lamontagne	Lamont Inc	Canada
Simon	Langlois	Hydro-Québec	Canada
Steve	Lemba Dieto	Agence congolaise de l'environnement	RDC
Marie-Ève	Lenghan	Ressources naturelles Canada	Canada
Jacqueline	Leroux	Troilus Gold	Canada
Audrey	Lucchesi-Lavoie	IAAC AÉIC	Canada
Issiaka	Maman Nafiou	West African Oil Pipeline company Niger SA (WAPCO-NIGER)	Niger



Pascale	Mayrand	Minière O3	Canada
Céline	Monfils	AÉIC	Canada
Annie	Montpetit	Ressources naturelles Canada	Canada
Issalak	Moussa	Bureau national d'évaluation environnementale	Niger
Hachimou	Nomao	West African Oil Pipeline company Niger SA (WAPCO-NIGER)	Niger
Jean de Dieu	Nzila	Coordination du partenariat avec l'Initiative pour la Forêt de l'Afrique Centrale (CAFI)	Congo
Zeta Aude	Obama	Ambassade américaine en Afrique, Gouvernement CIV	CIV
Attah Camus	Oussouh	Agence nationale de l'environnement	CIV
Marie-Emmanuelle	Rail	MELCCFP	Québec-Canada
Dondja	Tchayiza	SECDE	Togo
Mathieu	Trudelle	IAAC AÉIC	Canada
Julie	Breton*	Synergys	Canada
Ousmane	Fall*	Banque africaine de développement	Tunisie
Alyson	Gagnon*	MELCCFP	Québec-Canada
Benjamin	Jacob*	MELCCFP	Québec-Canada
Audrey	Laprade*	Administration portuaire Montréal	Canada
Mathieu	Michaud*	Troilus Gold	Canada
Elie	Nguekam Wambe*	Doctorant ISE-UQAM	Canada
Pierre	Oyo*	Programme d'Appui à la Conservation des Ecosystèmes du Bassin du Congo(PACEBCo)	Congo
Cosme Zinsou	Mahisso*	QHSE et Développement durable	Bénin
Edna	Blanc Civil	AMC	Canada
Anne	Gabor*	Lamont Inc	Canada
* Participant(e) virtuel(le)			





PROGRAMME DÉTAILLÉ

ATELIER DE FORMATION

27 AU 29 MARS 2023

L'APPROCHE PAR ENJEUX DANS LES ÉTUDES D'IMPACT

Annexe 1 : Programme de l'atelier de formation

Accueil des participants Lancement de l'Atelier

Animation : Jean Hébert
Coordonnateur scientifique, SIFÉE

Lundi 27 mars 8h00 à 12h

8h00 Accueil et inscription

8h30 Mots de bienvenue

Hassane Cissé
Vice-Président du SIFÉE

Lina Lachapelle
Présidente de l'Association québécoise pour l'évaluation
d'impacts (AQÉI), Québec-Canada

Claude Codjia
Directeur de l'Institut des sciences de l'environnement (ISE-
UQAM), Québec-Canada

8h45 – Présentation du programme, des
formateurs et des objectifs poursuivis
– Présentation des participants et recueil
des attentes (tour de table)

Jean Hébert
Coordonnateur scientifique, SIFÉE

9h45 Pause

10h00 Innovations récentes en évaluation
environnementale - Tour d'horizon

Pierre André
Professeur retraité du département de géographie de
l'Université de Montréal, Québec-Canada

11h00 Notion d'enjeu en étude d'impact - Tour
d'horizon et échange

Jean-Philippe Waaub
Professeur titulaire, département de géographie, Université
du Québec à Montréal (UQAM), Québec-Canada

Gilles Côté
Chargé de cours, Université de Sherbrooke, Québec-Canada

12h00 Lunch

Approches centrées sur les enjeux Intervenants du gouvernement Méthodologies et expériences

Animation : Luc Valiquette
Conseiller scientifique, SIFÉE

Lundi 27 mars, 13h30 à 17h30

13h30	Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC)	Isabelle Turcotte Gestionnaire de commission d'examen, Agence d'évaluation d'impact du Canada
14h15	Ministère de l'Environnement, de la Lutte aux changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) du Québec	Catherine Claveau-Fortin Adjointe exécutive, conseillère stratégique, Évaluation environnementale des projets industriels, miniers, énergétiques et nordiques, ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, Québec-Canada
15h00	Pause	
15h15	Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE)	Sylvie Mondor Directrice de l'expertise environnementale et du développement durable Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), Québec-Canada Stéphan Demers Analyste, BAPE, Québec-Canada
16h00	Bureau National d'Évaluation Environnementale (BNÉE) au ministère de l'Environnement et de la Lutte Contre la Désertification du Niger	Hassane Cissé Directeur Général, Bureau National d'Évaluation Environnementale (BNÉE), Niger
16h45	Bilan de la journée	Luc Valiquette Conseiller scientifique, SIFÉE
17h00	Fin de la programmation	



Agence d'évaluation
d'impact du Canada

Impact Assessment
Agency of Canada

Environnement,
Lutte contre
les changements
climatiques,
Faune et Parcs
Québec



UQÀM

ISE
Institut des sciences
de l'environnement



Approches centrées sur les enjeux Intervenants représentant les grands promoteurs et le secteur privé

Mardi 28 mars – 8h30 à 12h00

Animation : Jean Hébert
Coordonnateur scientifique, SIFÉE

8h00	Accueil	
8h30	Hydro-Québec	<p>Marie-Josée Grimard Chef Études d'impacts, Hydro-Québec, Québec-Canada</p> <p>Christine Vadeboncoeur Chargée de projets Environnement, Hydro-Québec, Québec-Canada</p>
9h10	Stantec – Projet du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) du Québec	<p>Mario Heppel Directeur d'expertise Études d'impact/Évaluation environnementale stratégique, Stantec, Québec-Canada</p> <p>Sylvie Tanguay Coordonnatrice environnement et paysage – grands projets, ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec, Québec-Canada</p>
9h50	Pause	
10h05	Transfert Environnement et Société/Hatch – Projet industriel	<p>Julie Dontigny Directrice régionale des services en Environnement et Développement durable pour l'Est du Canada, Hatch, Québec-Canada</p> <p>Benoit Gagnon Conseiller sénior en environnement, Hatch, Québec-Canada</p> <p>Marie-Ève Martin Directrice de projets, Transfert Environnement et Société, Québec-Canada</p>
10h45	Pesca – Projets éolien et de LESC	<p>Nathalie Leblanc Directrice Environnement et société, Pesca, Québec-Canada</p>
11h25	Évolution de la prise en compte des enjeux dans les EIE au Québec et échange	<p>Yves Rochon Ancien directeur général des évaluations environnementales et stratégiques au MELCCFP, Québec-Canada</p>
12h15	Lunch	



Exercice pratique d'identification et d'évaluation des enjeux Projet autoroutier au centre-ville de Montréal

Mardi 28 mars - 13h00 à 17h30

13h15	Présentation de l'exercice	Luc Valiquette conseiller scientifique, SIFÉE
13h30	Cadrage de la démarche d'identification et d'évaluation des enjeux à effectuer durant l'exercice	Jean-Philippe Waaub Professeur titulaire, département de géographie, UQAM Gilles Côté, Chargé de cours, Université de Sherbrooke
14h00	Présentation du projet autoroutier	Luc Valiquette Conseiller scientifique, SIFÉE
14h30	Présentation du documentaire de l'ONF sur le projet d'autoroute au centre-ville	Gilles Côté, Chargé de cours, Université de Sherbrooke
15h00	Pause	
15h15	Travaux en sous-groupes Exercice d'identification des enjeux. Jeu de rôles selon les catégories d'acteurs suivantes: pouvoirs publics, acteurs économiques, société civile, citoyens individuels, experts, médias – Comment identifier les enjeux? – Comment formuler les enjeux?	Animation : Gilles Côté, Chargé de cours, U. Sherbrooke Jean Hébert, Coordonnateur scientifique, SIFÉE Yves Marcil, Géographe, aménagiste du territoire Yves Rochon, Consultant Luc Valiquette, Conseiller scientifique, SIFÉE Jean-Philippe Waaub, Professeur titulaire, département de géographie, UQAM
16h30	Plénière de restitution des travaux en sous-groupes	Animation : Gilles Côté, Chargé de cours, U. Sherbrooke Jean Hébert, Coordonnateur scientifique, SIFÉE Yves Marcil, Géographe, aménagiste du territoire Yves Rochon, Consultant Luc Valiquette, Conseiller scientifique, SIFÉE Jean-Philippe Waaub, Professeur titulaire, département de géographie, UQAM
17h00	Fin de la programmation	



Suite et fin de l'exercice d'identification et d'évaluation des enjeux

Bilans

Mercredi 29 mars - 8h30 à 12h30

8h00	Accueil	
8h30	Bilan de la veille et présentation de la suite de l'exercice	Luc Valiquette, Conseiller scientifique, SIFÉE
9h00	Suite des travaux en sous-groupes. Jeu de rôles. Exercice d'analyse des enjeux <ul style="list-style-type: none"> - Comment analyser les enjeux? - Comment présenter les enjeux? 	Animation : Gilles Côté, Chargé de cours, U. Sherbrooke Jean Hébert, Coordonnateur scientifique, SIFÉE Yves Marcil, Géographe, aménagiste du territoire Yves Rochon, Consultant Luc Valiquette, Conseiller scientifique, SIFÉE Jean-Philippe Waaub, Professeur titulaire, département de géographie, UQAM
10h00	Pause	
10H15	Plénière de restitution, bilan final de l'exercice et échanges	Animation : Gilles Côté, Chargé de cours U. Sherbrooke Jean Hébert, Coordonnateur scientifique, SIFÉE Yves Marcil, Géographe, aménagiste du territoire Yves Rochon, Consultant Luc Valiquette, Conseiller scientifique, SIFÉE Jean-Philippe Waaub, Professeur titulaire, département de géographie, UQAM
11h30	Conclusion de l'Atelier de formation et échanges	Jean Hébert, Coordonnateur scientifique, SIFÉE Luc Valiquette, Conseiller scientifique, SIFÉE
12h00	Fin de l'Atelier de formation et lunch	

En date du 21 mars 2023



Agence d'évaluation
d'impact du Canada

Impact Assessment
Agency of Canada

Environnement,
Lutte contre
les changements
climatiques,
Faune et Parcs
Québec



UQAM

ISE
Institut des sciences
de l'environnement





Agence d'évaluation
d'impact du Canada

Impact Assessment
Agency of Canada

*Environnement,
Lutte contre
les changements
climatiques,
Faune et Parcs*

Québec 



UQÀM

ISE
Institut des sciences
de l'environnement





Agence d'évaluation
d'impact du Canada

Impact Assessment
Agency of Canada

*Environnement,
Lutte contre
les changements
climatiques,
Faune et Parcs*

Québec 



UQÀM

ISE
Institut des sciences
de l'environnement





Agence d'évaluation
d'impact du Canada

Impact Assessment
Agency of Canada

*Environnement,
Lutte contre
les changements
climatiques,
Faune et Parcs*

Québec 



UQÀM

ISE
Institut des sciences
de l'environnement



Annexe 2 : Démarche d'identification et d'évaluation des enjeux



Annexe 3 : Bilan des impacts - Extraits du résumé de l'étude d'impact

8. BILAN, CUMUL ET SYNERGIE DES IMPACTS

8.1 BILAN DES IMPACTS

Le tableau 8.1 donne un bilan des principaux impacts résiduels du projet sur l'ensemble des composantes environnementales qu'il est susceptible d'affecter. À la lecture de ce tableau, l'impact des travaux se distingue nettement de celui des aménagements définitifs.

Dans la mesure où sont mises en œuvre les mesures proposées d'atténuation des impacts négatifs et de bonification des impacts positifs incluant les ententes requises avec les partenaires du ministère des Transports (Ville de Montréal, Agence métropolitaine de transport et Société de transport de la Communauté métropolitaine de Montréal notamment), le projet devrait avoir un impact positif sur l'environnement humain et visuel, ainsi que sur l'environnement sonore pour les secteurs les plus perturbés, sans pour autant susciter d'impacts négatifs pour les autres composantes de l'environnement à l'exception (impact faible) de la faune, de la tonnelerie (édifice ancien) et du champ visuel des automobilistes. Le projet constitue donc, sur le plan environnemental, une opportunité d'améliorer le milieu sans impact négatif majeur.

Malgré les impacts positifs appréhendés, le projet demeure un défi environnemental à l'étape de la réalisation des travaux. En effet, à la lecture du tableau 8.1, il est clair que les travaux perturberont significativement le milieu, dont notamment le milieu sonore, la végétation et la circulation. De plus, plusieurs aspects demeurent à être approfondis, notamment en ce qui a trait à l'organisation du chantier, à la gestion de la circulation, à l'information du public et aux mesures pour limiter le bruit pendant les travaux. Le succès du projet, en matière de protection et de bonification de l'environnement repose ainsi sur l'attention qui sera apportée à la préparation des travaux (devis spéciaux, organisation du chantier, plan de gestion de la circulation et mesures d'atténuation sonore lors des travaux).

8.2 SYNERGIE DES IMPACTS

L'effet synergique des impacts, ou synergie des impacts, résulte de l'association de plusieurs impacts prenant une dimension significative lorsque conjugués. Il faut souligner que l'analyse de la synergie de plusieurs impacts de nature distincte et touchant des composantes de l'environnement fort différentes est en pratique impossible à quantifier et demeure une approche qualitative servant à définir des tendances possibles.

Dans le cadre de la modernisation de la rue Notre-Dame, il faut distinguer les effets de la période des travaux de ceux des aménagements définitifs.

Lors de la période des travaux, deux effets de synergie sont possibles (mais non nécessairement présents), soit un effet de synergie de certains impacts négatifs sur la qualité de vie et un effet de synergie de certains impacts négatifs sur certaines populations particulièrement vulnérables.

> Travaux et qualité de vie :

L'effet conjugué du bruit, de la poussière, des vibrations et de la modification des patrons de circulation (automobile, piétonnier et en vélo) pourra avoir un effet sur la vie quotidienne et sur sa qualité, en particulier pour les îlots résidentiels situés au sud de la rue Sainte-Catherine. En effet, bien que les impacts négatifs considérés isolément puissent être atténués, leur effet conjugué amplifiera le sentiment de dérangement et d'inquiétude dans la population. Afin d'éviter un effet indésirable de synergie, le ministère des Transports du Québec devra s'assurer que l'équipe de réalisation du projet dispose de ressources matérielles et professionnelles adéquates pour permettre à la population de ces îlots résidentiels de s'exprimer sur les inconvénients vécus, et intégrer, s'il y a lieu, ses préoccupations au projet et, enfin, pour informer cette population du suivi apporté à leur requête, qu'elle exige ou non une action particulière. Le programme comprendra la mise sur pied d'un centre d'information et de communication, donc une ligne téléphonique « info-travaux » en opération 24 heures par jour. Une attention particulière devra être apportée à la diffusion et à la vulgarisation de l'information technique afin de réduire le sentiment d'incertitude et d'inquiétude chez la population touchée, et de favoriser l'émergence d'un sentiment de participation à la réalisation du projet.

> Travaux et populations vulnérables :

Bien que les impacts négatifs considérés isolément puissent être atténués et que des effets sur la santé soient peu probables, l'effet conjugué de plusieurs des impacts négatifs résiduels issus des activités de construction pourrait susciter des conditions de stress chez les personnes particulièrement vulnérables habitant à une faible distance du chantier. Afin d'éviter un effet indésirable de synergie de ces impacts sur cette population, il est recommandé de procéder, en collaboration avec les ressources locales en santé communautaire (CLSC), au suivi de la population jugée, s'il y a lieu, particulièrement vulnérable pendant les travaux. Dans cet esprit, le Centre de soins prolongés de Montréal devrait faire l'objet d'une attention particulière. Le ministère des Transports et l'administration de cet établissement devraient prévoir, au moment requis, des échanges d'informations afin de sensibiliser l'équipe du projet à la spécificité de cette population, d'informer en continu le Centre d'accueil des travaux projetés pour ajuster les travaux en conséquence et ainsi éliminer toute inquiétude associée à une information insuffisante ou erronée.

Étude d'impact sur l'environnement
Modernisation de la rue Notre-Dame

- 61 -

Août 2001

Après la mise en service du corridor routier, soit après que l'ensemble des aménagements soit mis en place et les travaux terminés, des effets de synergie sont également possibles. Ces effets sont de nature socio-communautaire et économique.

> Aménagements définitifs et sentiment d'appartenance

L'effet conjugué de l'intégration de revendications historiques du milieu (ex. : raccordement des parcs Morgan et Champêtre, qualité visuelle des aménagements, etc.), de la reconnaissance de la richesse patrimoniale du milieu, de la participation de la population en amont du projet et lors des prochaines étapes, ainsi que de l'effort de revitalisation consenti peut avoir pour conséquence un plus grand sentiment de fierté collective et accroître le sentiment d'appartenance à leur milieu pour certaines catégories de population. Il demeure cependant difficile de mesurer un tel effet en l'absence d'indicateurs fiables.

> Aménagements définitifs, activités récréotouristiques et développement urbain

L'amélioration de la qualité visuelle du corridor de la rue Notre-Dame, le raccordement des parcs Morgan et Champêtre, l'aménagement des différents parcs, le réaménagement de la piste cyclable, les aires d'interprétation historique et patrimoniale ainsi que la signalisation touristique constituent des interventions consolidant un ensemble d'usages existants du territoire ainsi que des usages historiquement revendiqués par le milieu. Considérant que cet ensemble d'interventions sectorielles s'inscrit dans un concept global de corridor (raccordement de tous ces aménagements via le réseau cyclable), l'effet positif conjugué (achalandage, usage potentiel et retombées socio-économiques) peut potentiellement avoir un effet plus important que l'addition des effets de chacun des aménagements considérés isolément, et avoir des effets qui débordent localement du corridor.

> Aménagements définitifs et développement économique

L'effet d'investissements publics (routier, qualité de vie et autres projets périphériques) conjugué à l'amélioration de la fluidité, et également à la fin d'une période d'incertitude concernant l'aménagement du corridor et son avenir (nature des aménagements et tracé définitif), peut lever une certaine hypothèque, réelle ou supposée, qui pesait sur le développement et le redéveloppement d'un ensemble de propriétés industrielles et commerciales.

8.3 IMPACTS CUMULATIFS

Les changements causés à l'environnement par le projet, en combinaison avec d'autres actions menées actuellement ou qui le seront dans un avenir rapproché par différents intervenants publics et privés, accentueront les effets du projet et ce, plus spécifiquement, dans trois secteurs de la zone d'étude.

> Axe Morgan/Champêtre

La Ville de Montréal et le gouvernement du Québec s'approprient à investir 1,2 M\$ pour la mise en valeur de l'avenue Morgan. Le projet de la Ville vise notamment à faire ressortir le caractère monumental de cette avenue, à renforcer le lien piétonnier entre la place du marché Maisonneuve et la rue Sainte-Catherine et éventuellement, à faire de ce secteur un lieu d'animation. Par ailleurs, des investissements du gouvernement du Québec doivent également permettre de restaurer la caserne Létourneau située dans le parc Champêtre.

Ces investissements, cumulés à ceux du projet de modernisation de la rue Notre-Dame (notamment en ce qui a trait à la construction de la dalle au-dessus des voies rapides permettant de relier les parcs Morgan et Champêtre entre eux), renforceront la vocation historique et monumentale de l'axe Morgan/Champêtre.

> Secteur Dickson

Différents intervenants, dont des propriétaires fonciers, des grands magasins, la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, la Ville de Montréal, Montréal International et l'Administration du port de Montréal esquissent actuellement des projets pour le secteur industriel Dickson. Ces projets d'investissements, conjugués à une meilleure desserte routière (prolongement du boulevard de l'Assomption) et au raccordement du secteur au réseau autoroutier (autoroute 720 à l'ouest, et l'autoroute 25, l'autoroute 20 et l'autoroute 40 vers l'est), de même qu'à la visibilité accrue, la levée des droits aériens, qui empêchent actuellement le développement d'une portion significative du secteur, et la mise sur le marché de portions significatives de terrains excédentaires, propriété du ministère des Transports, renforceront la vocation commerciale et industrielle du secteur.

> Secteur Centre-Sud

La Société des Alcools du Québec projette diverses interventions dans le secteur de son siège social, soit celui du Pied-du-Courant. Une des interventions consiste à aménager un musée du vin et une autre à aménager des aires administratives et de vente au détail. Ces investissements, cumulés à un projet résidentiel à l'étude par un promoteur privé et à ceux du projet de modernisation de la rue Notre-Dame (esplanade des Patriotes, square Parthenais, vocation monumentale de l'axe René-Lévesque, renforcement des liens piétonniers et cyclables, etc.) confirmeront la vocation résidentielle ainsi que le lieu d'animation récréotouristique et historique du secteur Sainte-Marie.

22119-000 / 20235-000
Août 2001

- 62 -

Étude d'impact sur l'environnement
Modernisation de la rue Notre-Dame



8.4 CLIMAT SONORE

> Impacts des travaux

Les impacts sonores ressentis lors des travaux proviendront de deux sources distinctes, soit de la route temporaire qui sera construite entre la rue Notre-Dame actuelle et la première rangée d'habitations pour dévier la circulation, soit des opérations de construction sur le site de la rue Notre-Dame existante.

En ce qui concerne les impacts sonores qui seront générés par la circulation déviée sur la route temporaire, ils pourront être contenus en maintenant la chaussée en bon état en tout temps afin d'éviter la formation de trous et de fissures ainsi qu'en abaissant la vitesse par rapport à la situation actuelle. Des écrans temporaires pourront être installés entre les habitations et la route si les niveaux sonores sont trop élevés.

Afin de limiter les impacts sonores du chantier, des mesures d'atténuation seront intégrées aux plans et devis auxquels les entrepreneurs seront soumis. Les clauses contractuelles comporteront des pénalités. Les mesures d'atténuation prévues comprennent, sans s'y limiter, les mesures suivantes :

- des équipements de construction générant un bruit réduit incluant, entre autres, l'ajout de silencieux ou de compresseurs électriques d'alimentation d'air ;
- une alarme à intensité variable qui s'ajuste selon le bruit ambiant pour les équipements devant être équipés d'alarme de recul et qui seront constamment ou fréquemment sur le chantier ;
- des écrans acoustiques temporaires ou mobiles installés près des équipements les plus bruyants ;
- une organisation du chantier et un ordonnancement des travaux préparés en ayant comme objectif la réduction de l'impact sonore la nuit et durant les mois les plus chauds ;
- une patrouille du bruit 24 heures par jour et 7 jours par semaine créée pour assurer le respect et l'application adéquate des mesures d'atténuation, assurer un suivi acoustique, sensibiliser le personnel professionnel et technique au problème de bruit sur un chantier et ses incidences, gérer les plaintes et informer en temps réel le surveillant de chantier en titre qui sera habilité à arrêter les travaux sur seul constat d'infraction lors de dépassement des seuils sonores retenus dans le devis ;
- un ligne téléphonique directe (24 h/7 jours) pour la population, à la fois pour formuler des plaintes et obtenir des informations sur le chantier et les mesures en place ;
- des comités de « résolution de problèmes » pour gérer les impacts causés par le chantier et comportant des rencontres formelles régulières avec la population résidante ayant des problèmes spécifiques reliés au chantier en vue de trouver des solutions satisfaisantes.

> Impacts des aménagements définitifs

L'analyse des résultats des simulations réalisées pour « l'horizon 2001 » et « l'horizon 2011 » permet de conclure que dans un horizon de 10 ans, de manière générale, le projet de modernisation de la rue Notre Dame :

- permettra de réduire significativement le niveau sonore moyen ($L_{eq,24h}$) dans les secteurs actuellement les plus fortement perturbés (70 dBA et +), tant au rez-de-chaussée qu'aux 2^e et 3^e étages ;
- permettra de réduire généralement le niveau sonore moyen ($L_{eq,24h}$) dans les secteurs actuellement perturbés (65 dBA à 70 dBA), tant au rez-de-chaussée qu'aux 2^e et 3^e étages (une zone ne bénéficiera pas de réduction, soit l'intersection des rues d'Iberville et Notre-Dame compte tenu des débits de circulation sur la rue) ;
- permettra de réduire le niveau sonore moyen ($L_{eq,24h}$) dans tous les secteurs dont le niveau sonore actuel se situe entre 60 et 65 dBA, dont, notamment, toutes les habitations situées sur la rue Saint-Clément entre les rues Sainte-Catherine et Notre-Dame ;
- finale, toutes les zones dont le niveau sonore moyen actuel est inférieur à 60 dBA demeureront sous ce niveau avec de légères variations à la hausse ou à la baisse selon les cas.

La diminution générale observée des niveaux sonores sera perceptible pour l'oreille humaine dans le secteur Sainte-Marie (réduction de -10 dBA en certains points), dans le secteur Hochelaga (réduction de -7 à 10 dBA au rez-de-chaussée), dans le secteur Maisonneuve (réduction de -9 à 14 dBA en certains points), dans le secteur Viau (réduction de -7 à 8 dBA en certains points) et sur la rue Dickson (réduction de -20 dBA). En effet, pour être perceptible, la réduction doit atteindre près de -10 dBA, ce qui correspond à une impression de réduction de moitié du bruit. Une réduction de -3 à 5 dBA, comme celle plus fréquemment projetée, aux étages supérieurs, bien que bénéfique et effective, demeure moins perceptible par la population riveraine (mais non sans effet bénéfique potentiel sur la santé).

Il faut souligner qu'il s'avère difficile de diminuer les niveaux sonores sous le seuil du bruit de fond actuel puisque celui-ci provient de l'ensemble des autres sources de bruit présentes dans le milieu, dont la circulation sur les artères autres que la rue Notre-Dame, les activités portuaires et ferroviaires, les activités industrielles, etc.

> Impact la nuit

Les résultats des analyses du climat sonore la nuit montrent que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame permet une réduction des niveaux sonores nocturnes en 2011 par rapport à la situation actuelle variant de 1 à 11 dBA selon la vitesse supposée sur les voies en dépression, les voies en surface et l'étage considérés. Ceci permet de conclure à une réduction encore plus significative du niveau sonore lors de la mise en service de la route par rapport à la situation actuelle.

Après la mise en service du corridor routier, soit après que l'ensemble des aménagements soit mis en place et les travaux terminés, des effets de synergie sont également possibles. Ces effets sont de nature socio-communautaire et économique.

> Aménagements définitifs et sentiment d'appartenance

L'effet conjugué de l'intégration de revendications historiques du milieu (ex. : raccordement des parcs Morgan et Champêtre, qualité visuelle des aménagements, etc.), de la reconnaissance de la richesse patrimoniale du milieu, de la participation de la population en amont du projet et lors des prochaines étapes, ainsi que de l'effort de revitalisation consenti peut avoir pour conséquence un plus grand sentiment de fierté collective et accroître le sentiment d'appartenance à leur milieu pour certaines catégories de population. Il demeure cependant difficile de mesurer un tel effet en l'absence d'indicateurs fiables.

> Aménagements définitifs, activités récréotouristiques et développement urbain

L'amélioration de la qualité visuelle du corridor de la rue Notre-Dame, le raccordement des parcs Morgan et Champêtre, l'aménagement des différents parcs, le réaménagement de la piste cyclable, les aires d'interprétation historique et patrimoniale ainsi que la signalisation touristique constituent des interventions consolidant un ensemble d'usages existants du territoire ainsi que des usages historiquement revendiqués par le milieu. Considérant que cet ensemble d'interventions sectorielles s'inscrit dans un concept global de corridor (raccordement de tous ces aménagements via le réseau cyclable), l'effet positif conjugué (achalandage, usage potentiel et retombées socio-économiques) peut potentiellement avoir un effet plus important que l'addition des effets de chacun des aménagements considérés isolément, et avoir des effets qui débordent localement du corridor.

> Aménagements définitifs et développement économique

L'effet d'investissements publics (routier, qualité de vie et autres projets périphériques) conjugué à l'amélioration de la fluidité, et également à la fin d'une période d'incertitude concernant l'aménagement du corridor et son avenir (nature des aménagements et tracé définitif), peut lever une certaine hypothèque, réelle ou supposée, qui pesait sur le développement et le redéveloppement d'un ensemble de propriétés industrielles et commerciales.

8.3 IMPACTS CUMULATIFS

Les changements causés à l'environnement par le projet, en combinaison avec d'autres actions menées actuellement ou qui le seront dans un avenir rapproché par différents intervenants publics et privés, accentueront les effets du projet et ce, plus spécifiquement, dans trois secteurs de la zone d'étude.

> Axe Morgan/Champêtre

La Ville de Montréal et le gouvernement du Québec s'approprient à investir 1,2 M\$ pour la mise en valeur de l'avenue Morgan. Le projet de la Ville vise notamment à faire ressortir le caractère monumental de cette avenue, à renforcer le lien piétonnier entre la place du marché Maisonneuve et la rue Sainte-Catherine et éventuellement, à faire de ce secteur un lieu d'animation. Par ailleurs, des investissements du gouvernement du Québec doivent également permettre de restaurer la caserne Létoir située dans le parc Champêtre.

Ces investissements, cumulés à ceux du projet de modernisation de la rue Notre-Dame (notamment en ce qui a trait à la construction de la dalle au-dessus des voies rapides permettant de relier les parcs Morgan et Champêtre entre eux), renforceront la vocation historique et monumentale de l'axe Morgan/Champêtre.

> Secteur Dickson

Différents intervenants, dont des propriétaires fonciers, des grands magasins, la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, la Ville de Montréal, Montréal International et l'Administration du port de Montréal esquissent actuellement des projets pour le secteur industriel Dickson. Ces projets d'investissements, conjugués à une meilleure desserte routière (prolongement du boulevard de l'Assomption) et au raccordement du secteur au réseau autoroutier (autoroute 720 à l'ouest, et l'autoroute 25, l'autoroute 20 et l'autoroute 40 vers l'est), de même qu'à la visibilité accrue, la levée des droits aériens, qui empêchent actuellement le développement d'une portion significative du secteur, et la mise sur le marché de portions significatives de terrains excédentaires, propriété du ministère des Transports, renforceront la vocation commerciale et industrielle du secteur.

> Secteur Centre-Sud

La Société des Alcools du Québec projette diverses interventions dans le secteur de son siège social, soit celui du Pied-du-Courant. Une des interventions consiste à aménager un musée du vin et une autre à aménager des aires administratives et de vente au détail. Ces investissements, cumulés à un projet résidentiel à l'étude par un promoteur privé et à ceux du projet de modernisation de la rue Notre-Dame (esplanade des Patriotes, square Parthenais, vocation monumentale de l'axe René-Lévesque, renforcement des liens piétonniers et cyclables, etc.) confirmeront la vocation résidentielle ainsi que le lieu d'animation récréotouristique et historique du secteur Sainte-Marie.

Parmi les composés organiques volatils émis par les véhicules routiers, le benzène est le plus préoccupant et il correspond à près de 5 p. cent des composés organiques volatils totaux émis par les véhicules. En supposant que ce facteur s'applique à l'ensemble des véhicules routiers, dans les pires conditions possibles (dans le secteur Pie-IX), la concentration maximale au récepteur le plus sensible serait de l'ordre de 3,1 ppb (à la mise en service en 2011). Ceci correspond au critère du ministère de l'Environnement qui est basé sur une période de 24 heures. Ceci indique qu'il y a dépassement potentiel de la norme du ministère de l'Environnement en présence de conditions de circulation et météorologiques défavorables.

Pour des conditions moyennes de circulation automobile et météorologiques, la concentration maximale de benzène au récepteur le plus sensible serait de 2,4 ppb, soit une augmentation de 0,3 ppb (0,95 µg/m³). Dans ce cas, le critère du ministère de l'Environnement serait respecté.

8.6 SANTÉ HUMAINE

L'accroissement de la circulation sur la rue Notre-Dame réaménagée aura pour effet d'entraîner une légère augmentation des émissions de contaminants le long de la rue Notre-Dame et une diminution sur les routes avoisinantes (Ministère des Transports du Québec, 2000). L'évaluation de l'impact de cette augmentation de la circulation sur la santé de la population qui réside en bordure de la rue Notre-Dame a été réalisée essentiellement à partir des résultats présentés dans l'étude sectorielle sur la qualité de l'air ambiant présentée à la section précédente. Les différents contaminants considérés dans cette évaluation sont le monoxyde de carbone, le NO₂, les composés organiques volatils, les particules et l'ozone troposphérique.

Monoxyde de carbone

Selon les données sur la qualité de l'air présentées à la section précédente, les concentrations de CO seront nettement inférieures aux normes en vigueur. En effet, selon les estimations réalisées, les concentrations totales de CO n'excéderont pas, dans le pire des cas, 7,3 ppm les premières années et 7,4 ppm dix ans plus tard. Il faut noter ici que les calculs ont été réalisés en considérant l'apport provenant des véhicules et celui provenant des autres sources diffuses (bruit de fond). Les teneurs attendues sont donc nettement plus basses que les niveaux à partir desquels des effets sur la santé humaine peuvent être appréhendés même chez les individus les plus sensibles. L'impact associé aux émissions de CO peut donc être considéré nul.

Dioxyde d'azote

Selon les données sur la qualité de l'air présentée à la section précédente, dans le pire des cas, les concentrations de NO₂ après aménagement de la rue Notre-Dame n'excéderont pas 102 ppb sur une période d'une heure aux plus proches habitations et ce, tant lors des premières années que dix ans plus tard. Les teneurs de NO₂ ne dépasseront donc pas la concentration recommandée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Sur une période de 24 heures, la concentration maximale calculée est de 81 ppb les premières années et dix ans plus tard. Les teneurs calculées excèdent donc très légèrement la valeur cible fixée par l'OMS (80 ppb). Ce faible dépassement ne peut cependant pas être interprété comme signifiant que des problèmes peuvent être appréhendés. En effet, le calcul a été réalisé en considérant une concentration ambiante de 80 ppb et un apport provenant des véhicules

supplémentaires qui circuleront sur la rue Notre-Dame de seulement 0,8 ppb (premières années) à 0,9 ppb (dix ans plus tard). La valeur de 80 ppb retenue à titre de concentration ambiante est en fait la concentration maximale mesurée pendant un court épisode en 1998 à la station #1 de la Communauté métropolitaine de Montréal (jardin botanique). Cette valeur surestime donc les concentrations journalières moyennes qui peuvent être mesurées. En effet, lorsque l'on examine les concentrations mesurées en 1998 à la station #1 (jardin botanique) où la concentration de 80 ppb a été mesurée, on constate qu'au moins 98 p. cent des données étaient inférieures à 43 ppb. Par ailleurs, en 1999, la concentration maximale de NO₂ mesurée à cette station était de seulement 48 ppb (Communauté métropolitaine de Montréal, 1998, 1999). Sur la base de cette information, on peut conclure que les personnes vivant à proximité de la rue Notre-Dame ne seront pas exposées de façon répétée à des concentrations qui se rapprochent des teneurs où des effets ont déjà été observés. L'impact sur la santé de cette population peut donc être considéré comme nul.

Composés organiques volatils

Les composés organiques volatils comprennent divers composés ayant des effets toxicologiques variables et, de tous les produits émis par les gaz d'échappement des véhicules mesurés sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal le benzène est, sans contredit, le plus préoccupant (Communauté métropolitaine de Montréal, 1999). Le benzène est reconnu comme un agent leucémiant (leucémie non-lymphoïde). Plusieurs études ont en effet démontré qu'une exposition soutenue à des concentrations élevées de benzène en milieu de travail pouvait induire une augmentation des incidences de leucémies chez les personnes exposées. Selon l'« Environmental protection Agency » (EPA 2001), une personne qui est exposée à une concentration de 0,13 à 0,45 µg/m³ pendant 70 ans (24 heures par jour, 365 jours par année) verrait son risque de contracter un cancer augmenter de une chance sur un million.

Si on présume que les concentrations journalières dans le secteur sont d'environ 2,5 µg/m³ (d'après les mesures prélevées à la station # 12 de la Communauté métropolitaine de Montréal entre 1996 et 1999), que 50 p. cent² du benzène présent dans l'air ambiant provient des véhicules circulant sur la rue Notre-Dame et que l'apport des véhicules augmentera de 60 p. cent³, on peut estimer de façon très grossière la concentration additionnelle de benzène dans l'air à 0,75 µg/m³. Selon les estimations de l'EPA (2001), cet ajout correspond à une augmentation du risque de contracter un cancer d'environ 3,8 chances sur un million (entre

² Selon la CUM (CUM 1999), environ 50 p. cent des composés organiques volatils présents dans l'air ambiant provient du transport (incluant la distribution d'essence). Ainsi, pour les fins de calcul et à défaut de valeurs plus précises, nous avons présumé que la moitié du benzène présent dans l'air provient des véhicules circulant sur la rue Notre-Dame. Cette valeur est très approximative mais représente vraisemblablement une surestimation de l'apport des véhicules roulant sur la rue Notre-Dame.

³ Cette valeur, soit une augmentation de 60 p. cent de la contribution des véhicules, constitue une approche prudente puisque la croissance de l'apport des véhicules est estimé à 50 p. cent. Cette valeur, basée sur les estimés issus des analyses de la qualité de l'air représentative, en outre, une augmentation maximale (en valeur absolue) attendue au point d'impact maximum dans les conditions de dispersion atmosphérique théorique les plus pénalisantes mais en pratique peu probables (Chapitre 4, section 4.3.7 « Qualité de l'air ambiant », sous-section 4.3.7.1 « Problématique et méthodologie »). L'utilisation de cette valeur entraîne selon toute vraisemblance une surestimation du risque réel qui demeure toutefois difficile à quantifier.

1,6 E-06 et 5,8 E-06) pour une personne qui serait exposée de façon continue pendant 70 ans. Sur un plan purement toxicologique, ce niveau de risque additionnel peut être considéré comme négligeable (imprévisible). En tenant compte de la concentration estimée à la section précédente, soit 0,95 µg/m³, les risques de contracter un cancer augmentent à 4,8 sur un million, ce qui peut également être considéré comme négligeable.

Particules

De nombreuses études ont démontré que la présence de particules en suspension dans l'air peut avoir un impact significatif sur la santé. D'un point de vue toxicologique, ce sont surtout les particules fines qui sont préoccupantes. En effet, plus les particules sont petites, plus elles peuvent pénétrer profondément dans les voies respiratoires. Aussi, on considère généralement que les particules de moins de 10 microns (1/8 du diamètre d'un cheveu) et, particulièrement, celles de moins de 2,5 microns sont suffisamment petites pour provoquer des effets sur la santé⁴. Plusieurs études ont en effet mis en évidence une association entre les concentrations de particules fines et l'incidence accrue de mortalité dans la population et des cas d'hospitalisation pour problèmes respiratoires ou cardiaques. Cette augmentation s'expliquerait par l'exacerbation des maladies préexistantes ou par une réaction accrue d'une sous-population d'individus prédisposés. Les groupes qui sont particulièrement sensibles à la présence de particules fines en suspension dans l'air sont les personnes âgées, les jeunes enfants, les personnes souffrant de problèmes cardiaques et respiratoires chroniques.

Les résultats de la section précédente « Qualité de l'air » montrent qu'il est difficile de quantifier tant la situation actuelle que l'ampleur de l'augmentation des concentrations de particules fines dans l'air le long du corridor de la rue Notre-Dame après son réaménagement. L'impact des particules sur la santé humaine ne peut donc pas être quantifié ou décrit. Toutefois, si on examine les données du réseau d'échantillonnage de la Communauté métropolitaine de Montréal, on constate que les concentrations mesurées le long des échangeurs Décarie et Anjou sont demeurées au cours des deux dernières années sous les niveaux recommandés par le Conseil canadien des ministères de l'environnement (CCME, 2000) dans le cas des particules de moins de 2,5 microns⁵ et sous le critère américain dans le cas des particules inférieures à 10 microns (voir tableau 8.2). Dans la mesure où les débits de circulation le long de ces deux axes routiers sont deux fois plus élevés que celui attendu sur la rue Notre-Dame, on peut considérer que les teneurs de particules fines dans l'air n'augmenteront probablement pas au point d'excéder régulièrement les recommandations canadiennes. Afin de confirmer cette hypothèse, il est recommandé de procéder à une campagne d'échantillonnage avant et après

⁴ Les plus grosses particules proviennent généralement de la poussière soulevée par le vent, des gaz d'échappement, du pollen, des émissions des industries. Les particules plus fines (inférieure à 2,5 microns) sont, pour leur part, souvent le produit de réactions chimiques entre les précurseurs suivants, NOx, COV, oxydes de soufre et l'ammoniac.

⁵ La recommandation du CCME correspond à l'objectif à atteindre d'ici 2010 afin de réduire les risques que posent les particules. La valeur proposée représente un compromis entre, d'une part, le désir de protéger le mieux possible la santé humaine et la capacité technique et financière de réduire les émissions de polluants qui sont à l'origine de concentrations élevées de particules. À ce titre, même s'ils permettent de réduire considérablement les effets sur la santé humaine, ils risquent de ne pas assurer une protection complète et de nécessiter une révision ultérieure (CCME, 2000).

les travaux pour dresser le portrait réel de l'évolution des concentrations des matières particulaires dans l'air.

Tableau 8.2 : Concentration maximale en PM₁₀ et PM_{2,5} sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal

Station	Concentration maximale 24 h (µg/m ³)			
	PM ₁₀ ⁽¹⁾		PM _{2,5} ⁽²⁾	
	1998	1999	1998	1999
Ensemble du territoire	177	101	85	47
Échangeur Décarie	177	101	Non mesuré	Non mesuré
Échangeur Anjou	1-5	59	29	29

Ce tableau a été tiré du rapport de SNC-Lavalin Environnement Inc (2001).

(1) critère américain: 150 µg/m³ (National Ambient Air Quality Standards)

(2) critère du CCME (canadien): 30 µg/m³

Ozone troposphérique

L'ozone (O₃) des basses couches de l'atmosphère que l'on appelle l'ozone troposphérique⁶ est un gaz incolore extrêmement irritant pour les voies respiratoires qui se forme juste au-dessus de la surface de la terre. C'est une des composantes majeures du smog qui se forme quand la lumière cuit la soupe de contaminants que l'on retrouve souvent au-dessus des centres-urbains les jours de canicule estivale. On le considère comme un polluant secondaire parce qu'il est produit de l'interaction de deux contaminants, les oxydes d'azote et les composés organiques volatils.

Des études récentes ont démontré que dans tous les grands centres urbains du Canada, les concentrations d'ozone troposphérique sont suffisamment élevées pour présenter un risque pour la santé des personnes sensibles. En fait, plus de la moitié de la population canadienne serait exposée à un moment ou l'autre à des concentrations élevées d'ozone. Au Canada, le corridor Windsor-Québec serait d'ailleurs la région la plus touchée par des concentrations élevées d'ozone (la situation est cependant moins critique que dans le nord-est des États-Unis). Le transport transfrontalier des contaminants précurseurs serait en grande partie responsable de la récurrence des épisodes d'ozone dans le corridor.

L'augmentation du trafic sur la rue Notre-Dame, suite à son réaménagement, n'aura pas pour effet d'augmenter les concentrations d'ozone le long de la rue Notre-Dame.

⁶ Contrairement à l'ozone qui se forme naturellement dans la stratosphère, l'ozone troposphérique ne fournit aucune protection contre les rayonnements ultraviolets nocifs du soleil; il ne se déplace pas non plus jusqu'à l'atmosphère supérieure.

La redistribution des débits de circulation sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal suite au réaménagement de la rue Notre-Dame aura pour effet de réduire légèrement, à certains endroits, les émissions de contaminants émis par les voitures. Les variations attendues sont cependant très faibles (ministère des Transports du Québec, 2000).

Par contre, l'augmentation des débits de circulation accroîtra les émissions de NO_x et de composés organiques volatils le long du corridor de la rue Notre-Dame. Même si localement les concentrations d'ozone ne devraient pas augmenter, on peut s'attendre à ce que de l'ozone se forme plus en aval, lorsque les conditions seront propices, suite à la dispersion des contaminants précurseurs. Toutefois, sur le plan régional, l'augmentation du trafic sur la rue Notre-Dame n'aura vraisemblablement pas d'effet significatif sur les concentrations d'ozone troposphérique dans les zones périphériques puisque le bilan total des émissions régionales des contaminants précurseurs ne sera pas augmenté (les véhicules additionnels sur la rue Notre-Dame seront retranchés ailleurs sur le territoire). Par contre, l'augmentation de la fluidité de la circulation automobile pourrait contribuer à réduire légèrement les émissions de ces précurseurs. Dans l'ensemble, à l'échelle régionale, l'impact sur la santé humaine est jugé nul.



Tableau 8.1: Bilan des impacts résiduels (négatifs) et bonifiés (positifs)

		Travaux de construction	Aménagements définitifs
<ul style="list-style-type: none"> ● impact positif faible ● impact positif moyen ● impact positif fort ● impact négatif faible ● impact négatif moyen ● impact négatif fort x impact nul (ou aucun impact) — impact indéterminé 			
Milieu physique	eaux de surface	●	—
	eaux souterraines	●	x
	soils contaminés	●	x
Milieu biologique	végétation		—
	secteur 1	●	
	secteur 2	●	
	secteur 3	●	
	secteur 4	●	
	secteur 5	●	
	secteur 6	●	
	secteur 7	●	
	secteur 8	●	
	secteur 9	●	
secteur 10	●		
	herbe à poux et graminés	x	●
	faune et ses habitats	●	—
Milieu humain	planification du territoire	x	●
	utilisation du sol	●	
	habitation		—
	institution		x
	port de Montréal		●
	industries et commerces riverains		x
	secteur industriel Dickson		●
	secteur industriel Moreau		x
	artères commerciales		x
	parcs et espaces verts		●
	fiscalité municipale	●	—
	activité économique		
	à l'échelle régionale	●	—
	à l'échelle locale	—	—
	infrastructures de services publics	x	●
	circulation et infrastructures de transport		
	réseau routier	●	●
	réseau de camionnage	x	x
réseau piétonnier et circulation des cyclistes	●	●	
transport collectif régional (AMT)	—	●	
transport collectif local (STCUM)	●	x	
services d'urgence	●	●	
sécurité routière			
déplacements des automobilistes, des piétons et des cyclistes	—	●	
vie communautaire et modes de vie	—	—	
patrimoine bâti			
bâtiments et sites d'intérêt	—	●	
ancienne Tonnellerie	—	●	
patrimoine archéologique			

		Travaux de construction	Amenagements définitifs	
<ul style="list-style-type: none"> ● impact positif faible ● impact positif moyen ● impact positif fort ● impact négatif faible ● impact négatif moyen ● impact négatif fort x impact nul (ou aucun impact) — impact indéterminé 				
Milieu visuel	champs visuels des riverains	●	●	
	champs visuels des usagers de la route	●	●	
	champs visuels des cyclistes et promeneurs	●	●	
	unité 7: secteur De Lorimier		●	
	unité 8: secteurs résidentiels		●	
	unité 9: cour de triage Moreau		●	
	unité 10: parcs Morgan/Champêtre		●	
	unité 11: parc Bellerive		●	
	unité 12: zone commerciale		●	
	unité 13: zone portuaire (entre le pont et la rue Nicolet)		●	
	unité 14: zone industrielle Maisonneuve		●	
	unité 15 zone industrielle Dickson		●	
	Milieux sensibles			
		Porte Sainte-Marie en général	—	●
		Porte Sainte-Marie (point 7 - rue d'Iberville - rez-de-chaussée)	—	●
	Porte Hochelaga en général	—	●	
	Porte Maisonneuve en général	—	●	
	Porte Viau en général	—	●	
	Porte Viau (point 14 - centre de soins prolongés - rez-de-chaussée)	—	●	
	Porte Montréal en général	—	●	
	Porte Montréal (point 9 - rue Bossuet - rez-de-chaussée et 2e étage)	—	●	
	Porte Montréal (point 10 - rues Lacordaire et Louis-Veuillot - rez-de-chaussée)	—	●	
	Porte Montréal (point 11 - rue Louis-Veuillot - rez-de-chaussée)	—	●	
Milieu sonore *	Bâtiments et population	—	x	
Vibrations	À l'échelle planétaire	x	x	
	À l'échelle régionale (île de Montréal et région métropolitaine)	x	x	
	À l'échelle locale (en bordure de la rue Notre-Dame)			
		Matières particulaires	●	—
		COV	x	—
Qualité de l'air		NO2	x	
		CO	x	

* Dans le présent tableau, une diminution des niveaux sonores est représentée par un impact positif.

Annexe 4 : Audience publique - Extraits du rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

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



Agence d'évaluation
d'impact du Canada

Impact Assessment
Agency of Canada

Environnement,
Lutte contre
les changements
climatiques,
Faune et Parcs

Québec



**Hydro
Québec**

UQÀM

ISE
Institut des sciences
de l'environnement

AQEI

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 résidents.....	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

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



Table des matières

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

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 :

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

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 arimage 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)

 Les préoccupations des citoyens

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 augmenteraient 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 résidents 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 résidents 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 résidents 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 résidents 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 résidents 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 résidants

Les résidants 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 résidants 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 résidants 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)

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

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



Conclusion

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.

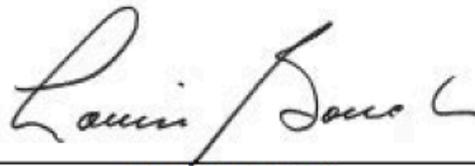
Tout en souhaitant répondre aux besoins des individus et des entreprises par la mise en place d'un lien routier fonctionnel et efficace, la proposition de la Ville de Montréal se démarque du projet du Ministère en favorisant le transport en commun en site propre. Ce mode de transport est moins énergivore 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 demeureraient 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

Conclusion

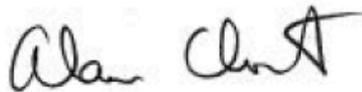
piste multifonctionnelle sont également pris en compte dans la proposition de la Ville de Montréal.

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.

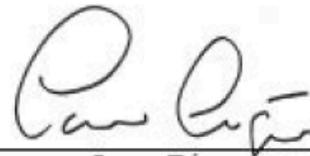
FAIT À QUÉBEC,



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



Agence d'évaluation
d'impact du Canada

Impact Assessment
Agency of Canada

*Environnement,
Lutte contre
les changements
climatiques,
Faune et Parcs*

Québec 



UQÀM

ISE
Institut des sciences
de l'environnement



Rapport d'analyse environnementale

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

Dossier 3211-05-378

Le 19 septembre 2002



Agence d'évaluation
d'impact du Canada

Impact Assessment
Agency of Canada

Environnement,
Lutte contre
les changements
climatiques,
Faune et Parcs

Québec



UQÀM

ISE
Institut des sciences
de l'environnement



SOMMAIRE

Historique de l'évaluation du projet

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

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

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

Résultats de l'évaluation environnementale

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

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

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

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

TABLE DES MATIÈRES

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

iv

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



70

5. CONCLUSION

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

5.1 Acceptabilité environnementale

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

Le contexte de l'analyse du projet

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

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

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

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

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

Constats relatifs à l'acceptabilité environnementale

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

Premièrement, des constats relatifs au statu quo :

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

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

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

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

Conclusion de l'analyse environnementale

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

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

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

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

5.2 Recommandations

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

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

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

74

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comparaison de solutions étudiées dans le cadre de la procédure

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

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

Technique de comparaison

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

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

Critères de comparaison

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

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

108

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

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



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

Critères	Solutions			
	Voies express en tranchées	Solution de compromis MTQ – Ville de Montréal	Boulevard urbain à deux voies par Direction	
Respect des instruments de planification du territoire	<ul style="list-style-type: none"> Non, car le schéma d'aménagement prévoit un boulevard urbain 	<ul style="list-style-type: none"> Se rapproche du concept de boulevard urbain prévu aux instruments d'urbanisme 	<ul style="list-style-type: none"> Oui, conforme aux instruments d'urbanisme 	
Transport des personnes et des marchandises	Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> Sécurité accrue en raison des intersections étagées et des traverses plus sécuritaires pour les piétons La vitesse élevée dans la partie en tranchée peut créer des problèmes de sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> Sécurité accrue en raison des intersections étagées et des traverses plus sécuritaires pour les piétons 	<ul style="list-style-type: none"> Sécurité légèrement accrue en raison de l'amélioration de certaines intersections
	Fluidité de la circulation	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration sensible de la fluidité de la circulation sur la rue Notre-Dame pour une période de quelques années Densité de circulation sur les voies de service et aux intersections Augmentation importante de l'offre routière Nécessite des mesures d'apaisement pour diminuer la circulation dans les quartiers 	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration légère de la fluidité de la circulation sur la rue Notre-Dame pour une période de quelques années Augmentation de l'offre routière Nécessite des mesures d'apaisement pour diminuer la circulation dans les quartiers 	<ul style="list-style-type: none"> Statu quo quant à la fluidité de la circulation sur la rue Notre-Dame Nécessite des mesures d'apaisement pour diminuer la circulation dans les quartiers
	Transport en commun	<ul style="list-style-type: none"> Voies réservées dans certaines sections, efficacité limitée Correspondance limitée avec les lignes d'autobus desservant les axes nord-sud Amélioration par rapport au statu quo Faible incitatif à utiliser le transport en commun 	<ul style="list-style-type: none"> Voies réservées séparées, efficaces, avec peu d'intersections à traverser Bonne correspondance avec les lignes d'autobus desservant les axes nord-sud Amélioration importante par rapport au statu quo Incitation moyenne à utiliser le transport en commun (en raison de l'augmentation importante de l'offre routière pour l'automobile) 	<ul style="list-style-type: none"> Voies réservées séparées, efficaces, avec plusieurs intersections à traverser Bonne correspondance avec les lignes d'autobus desservant les axes nord-sud Amélioration importante par rapport au statu quo Forte incitation à utiliser le transport en commun (en raison de la forte congestion routière)
	Camionnage	<ul style="list-style-type: none"> Nouvel accès au Port, surtout utile pour les camions provenant de l'est Favorise la fluidité de la circulation, notamment celle des camions, pour une période de quelques années 	<ul style="list-style-type: none"> Voie de desserte pour le secteur Pie-IX et son entrée au Port Circulation lente pour les camions 	<ul style="list-style-type: none"> Statu quo quant à l'accès au Port Circulation lente pour les camions
Intégration urbaine	Effet de coupure urbaine	<ul style="list-style-type: none"> Création d'une coupure urbaine sur la majorité du parcours de la rue Notre-Dame, difficilement réversible et atténuable Créations de liens améliorés entre les côté nord et sud de l'axe Notre-Dame à deux endroits : aux parcs Morgan-Champêtre et au parc Bellerive 	<ul style="list-style-type: none"> Création d'une coupure urbaine sur une partie du parcours de la rue Notre-Dame, difficilement réversible et atténuable Créations de liens améliorés entre les côté nord et sud de l'axe Notre-Dame à trois endroits : aux parcs Morgan-Champêtre, au parc Bellerive et à l'esplanade du Square Papineau 	<ul style="list-style-type: none"> Pas de coupure urbaine au sens des autres solutions, mais impression de coupure dû à la circulation motorisée sur le boulevard en surface à quatre voies Pas de création de liens nord sud sous forme de parcs
	Potential d'accès au fleuve	<ul style="list-style-type: none"> Potential d'accès physique fortement diminué Forte limitation du potential d'aménagement des terrains riverains de Notre-Dame et du fleuve 	<ul style="list-style-type: none"> Potential d'accès physique partiellement altéré Limitation du potential d'aménagement des terrains riverains de Notre-Dame et du fleuve 	<ul style="list-style-type: none"> Potential d'accès physique demeure intact Potential d'aménagement inchangé des terrains riverains de Notre-Dame et du fleuve
	Parcs et espaces verts	<ul style="list-style-type: none"> Perte importante de superficie dans la bande verte le long de la rue Notre-Dame Union du parc Morgan Champêtre Amélioration du parc Bellerive 	<ul style="list-style-type: none"> Perte importante de superficie dans la bande verte le long de la rue Notre-Dame Union du parc Morgan Champêtre, élargie par rapport à la solution en tranchée Amélioration du parc Bellerive, plus étendu et à accès routier mieux aménagé 	<ul style="list-style-type: none"> Perte de superficie dans la bande verte le long de la rue Notre-Dame restreinte par l'espace occupé par le transport en commun Pas d'union des parcs Morgan-Champêtre Parc Bellerive moins important Square Papineau moins important
Environnement	Bruit	<ul style="list-style-type: none"> Réduction relativement importante du bruit sur la majorité du parcours le long de la rue Notre-Dame, sauf dans certaines sections particulièrement achalandées Légère augmentation du bruit provenant du transport en commun 	<ul style="list-style-type: none"> Réduction relativement importante du bruit pour certaines sections en tranchée le long de la rue Notre-Dame Augmentation du bruit sur les sections en surface résultant de l'augmentation de l'offre routière, sous réserve de mesures d'atténuation indéterminées Légère augmentation du bruit provenant du transport en commun 	<ul style="list-style-type: none"> Statu quo quant au bruit provenant de la circulation routière. Légère augmentation du bruit provenant du transport en commun
	Qualité de l'air	<ul style="list-style-type: none"> Affecte négativement la qualité de l'air et l'émission de GES dans l'axe de la rue Notre-Dame dû à l'augmentation importante de l'offre routière 	<ul style="list-style-type: none"> Affecte négativement la qualité de l'air et l'émission de GES dans l'axe de la rue Notre-Dame malgré l'amélioration du transport en commun Si la pratique d'améliorer le transport en commun (tel que prévu à ce projet) était davantage répandue, on pourrait espérer une amélioration de la qualité de l'air 	<ul style="list-style-type: none"> Ressemble au statu quo quant à la qualité de l'air Si la pratique d'améliorer le transport en commun (tel que prévu à ce projet) était davantage répandue, on pourrait espérer une amélioration de la qualité de l'air

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

Critères	Solution:			
	Voies express en tranchées	Solution de compromis: MTQ – Ville de Montréal	Boulevard urbain à deux voies par direction	Statu quo
Respect des instruments de planification du territoire	<ul style="list-style-type: none"> Non, car le schéma d'aménagement prévoit un boulevard urbain 	<ul style="list-style-type: none"> Se rapproche du concept de boulevard urbain prévu aux instruments d'urbanisme 	<ul style="list-style-type: none"> Oui, conforme aux instruments d'urbanisme 	<ul style="list-style-type: none"> Oui, conforme aux instruments d'urbanisme
Transport des personnes et des marchandises	Sécurité <ul style="list-style-type: none"> Sécurité accrue en raison des intersections étagées et des traverses plus sécuritaires pour les piétons La vitesse élevée dans la partie en tranchée peut créer des problèmes de sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> Sécurité accrue en raison des intersections étagées et des traverses plus sécuritaires pour les piétons 	<ul style="list-style-type: none"> Sécurité légèrement accrue en raison l'amélioration de certaines intersections 	<ul style="list-style-type: none"> Problèmes de sécurité en raison du nombre élevé d'automobiles et de camions sur la rue Notre-Dame
	Fluidité de la circulation <ul style="list-style-type: none"> Amélioration sensible de la fluidité de la circulation sur la rue Notre-Dame pour une période de quelques années Densité de circulation sur les voies de service et aux intersections Augmentation importante de l'offre routière Nécessite des mesures d'apaisement pour diminuer la circulation dans les quartiers 	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration légère de la fluidité de la circulation sur la rue Notre-Dame pour une période de quelques années Augmentation de l'offre routière Nécessite des mesures d'apaisement pour diminuer la circulation dans les quartiers 	<ul style="list-style-type: none"> Statu quo quant à la fluidité de la circulation sur la rue Notre-Dame Nécessite des mesures d'apaisement pour diminuer la circulation dans les quartiers 	<ul style="list-style-type: none"> Statu quo quant à la fluidité de la circulation sur la rue Notre-Dame Nécessite des mesures d'apaisement pour diminuer la circulation dans les quartiers
	Transport en commun <ul style="list-style-type: none"> Voies réservées dans certaines sections, efficacité limitée Correspondance limitée avec les lignes d'autobus desservant les axes nord-sud Amélioration par rapport au statu quo Faible incitatif à utiliser le transport en commun 	<ul style="list-style-type: none"> Voies réservées séparées, efficaces, avec peu d'intersections à traverser Bonne correspondance avec les lignes d'autobus desservant les axes nord-sud Amélioration importante par rapport au statu quo Incitation moyenne à utiliser le transport en commun (en raison de l'augmentation importante de l'offre routière pour l'automobile) 	<ul style="list-style-type: none"> Voies réservées séparées, efficaces, avec plusieurs intersections à traverser Bonne correspondance avec les lignes d'autobus desservant les axes nord-sud Amélioration importante par rapport au statu quo Forte incitation à utiliser le transport en commun (en raison de la forte congestion routière) 	<ul style="list-style-type: none"> Aucune amélioration
	Camionnage <ul style="list-style-type: none"> Nouvel accès au Port, surtout utile pour les camions provenant de l'est Favorise la fluidité de la circulation, notamment celle des camions, pour une période de quelques années 	<ul style="list-style-type: none"> Voie de desserte pour le secteur Pie-IX et son entrée au Port Circulation lente pour les camions 	<ul style="list-style-type: none"> Statu quo quant à l'accès au Port Circulation lente pour les camions 	<ul style="list-style-type: none"> Statu quo quant à l'accès au Port Circulation lente pour les camions
Intégration urbaine	Effet de coupure urbaine <ul style="list-style-type: none"> Création d'une coupure urbaine sur la majorité du parcours de la rue Notre-Dame, difficilement réversible et atténuable Créations de liens améliorés entre les côtés nord et sud de l'axe Notre-Dame à deux endroits : aux parcs Morgan-Champêtre et au parc Bellefleur 	<ul style="list-style-type: none"> Création d'une coupure urbaine sur une partie du parcours de la rue Notre-Dame, difficilement réversible et atténuable Créations de liens améliorés entre les côtés nord et sud de l'axe Notre-Dame à trois endroits : aux parcs Morgan-Champêtre, au parc Bellefleur et à l'esplanade du Square Papineau 	<ul style="list-style-type: none"> Pas de coupure urbaine au sens des autres solutions, mais impression de coupure dû à la circulation motorisée sur le boulevard en surface à quatre voies Pas de création de liens nord sud sous forme de parcs 	<ul style="list-style-type: none"> La densité du trafic représente une forme de coupure, moins nette qu'une tranchée
	Potentiel d'accès au fleuve <ul style="list-style-type: none"> Potentiel d'accès physique fortement diminué Forte limitation du potentiel d'aménagement des terrains riverains de Notre-Dame et du fleuve 	<ul style="list-style-type: none"> Potentiel d'accès physique partiellement altéré Limitation du potentiel d'aménagement des terrains riverains de Notre-Dame et du fleuve 	<ul style="list-style-type: none"> Potentiel d'accès physique demeure intact Potentiel d'aménagement inchangé des terrains riverains de Notre-Dame et du fleuve 	<ul style="list-style-type: none"> Potentiel d'accès physique demeure intact Potentiel d'aménagement des terrains riverains de Notre-Dame et du fleuve
	Parcs et espaces verts <ul style="list-style-type: none"> Perte importante de superficie dans la bande verte le long de la rue Notre-Dame Union du parc Morgan Champêtre Amélioration du parc Bellefleur 	<ul style="list-style-type: none"> Perte moins importante de superficie dans la bande verte le long de la rue Notre-Dame Union du parc Morgan Champêtre, élargie par rapport à la solution en tranchée Amélioration du parc Bellefleur, plus étendu et à accès routier mieux aménagé 	<ul style="list-style-type: none"> Perte de superficie dans la bande verte le long de la rue Notre-Dame restreinte par l'espace occupé par le transport en commun Pas d'union des parcs Morgan-Champêtre Parc Bellefleur moins important Square Papineau moins important 	<ul style="list-style-type: none"> Aucune perte Aucune amélioration
Environnement	Bruit <ul style="list-style-type: none"> Réduction relativement importante du bruit sur la majorité du parcours le long de la rue Notre-Dame, sauf dans certaines sections particulièrement achalandées Légère augmentation du bruit provenant du transport en commun 	<ul style="list-style-type: none"> Réduction relativement importante du bruit pour certaines sections en tranchée le long de la rue Notre-Dame Augmentation du bruit sur les sections en surface résultant de l'augmentation de l'offre routière, sous réserve de mesures d'atténuation indéterminées Légère augmentation du bruit provenant du transport en commun 	<ul style="list-style-type: none"> Statu quo quant au bruit provenant de la circulation routière Légère augmentation du bruit provenant du transport en commun 	<ul style="list-style-type: none"> Aucune modification
	Qualité de l'air <ul style="list-style-type: none"> Affecte négativement la qualité de l'air et l'émission de GES dans l'axe de la rue Notre-Dame dû à l'augmentation importante de l'offre routière 	<ul style="list-style-type: none"> Affecte négativement la qualité de l'air et l'émission de GES dans l'axe de la rue Notre-Dame malgré l'amélioration du transport en commun Si la pratique d'améliorer le transport en commun (tel que prévu à ce projet) était davantage répandue, on pourrait espérer une amélioration de la qualité de l'air 	<ul style="list-style-type: none"> Rassemble au statu quo quant à la qualité de l'air Si la pratique d'améliorer le transport en commun (tel que prévu à ce projet) était davantage répandue, on pourrait espérer une amélioration de la qualité de l'air 	<ul style="list-style-type: none"> Aucune modification

CONDITIONS D'AUTORISATION

CONDITION 1 : CONDITIONS ET MESURES APPLICABLES

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

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

128

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

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

CONDITION 2 : ÉTUDE DE CIRCULATION

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

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

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

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

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

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

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

CONDITION 6 : MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

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

CONDITION 7 : PARCS ET ESPACES PUBLICS

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

130

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

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

CONDITION 8 : PISTE MULTIFONCTIONNELLE

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

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

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

CONDITION 9 : STATION DE POMPAGE CRAIG ET ESPLANADE DES PATRIOTES

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

CONDITION 10 : TONNELLERIE

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

CONDITION 11 : FONCTIONNALITÉ DES AMÉNAGEMENTS POUR LES DÉPLACEMENTS NON MOTORISÉS

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

CONDITION 12 : TRAITEMENT ARCHITECTURAL

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

CONDITION 13 : AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS ET INTÉGRATION VISUELLE

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

CONDITION 14 : BRUIT EN PHASE CONSTRUCTION

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

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

132

CONDITION 15 : BRUIT EN PHASE EXPLOITATION

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

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

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

CONDITION 16 : QUALITÉ DE L'AIR

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

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

CONDITION 17 : SOLS CONTAMINÉS

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

CONDITION 18 : EAUX DE SURFACE

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

CONDITION 19 : SURVEILLANCE

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