

**Projet de modernisation de la rue Notre-Dame  
À Montréal par le ministère des Transports**

*Requêtes d'audiences publiques*

- CR3.1 Citoyen
- CR3.2 Comité base action information logement social Hochelaga-Maisonneuve  
(Comité BAILS Hochelaga-Maisonneuve)
- CR3.3 M<sup>me</sup> Fernande Dagenais
- CR3.4 Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRU-HM)
- CR3.5 Citoyen
- CR3.6 M<sup>me</sup> Liliane Dupont
- CR3.7 M<sup>me</sup> Louise Gagnon
- CR3.8 Citoyen
- CR3.9 Citoyen
- CR3.10 Transport 2000-Québec
- CR3.11 M. Guy Chevrette
- CR3.12 Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve (TAQHM)
- CR3.13 Atelier du patrimoine urbain de Montréal (APUM)
- CR3.14 M<sup>me</sup> Suzanne Beaudet
- CR3.15 Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve
- CR3.16 Mouvement Au Courant
- CR3.17 Équiterre
- CR3.18 Citoyen
- CR3.19 CRE-Montréal
- CR3.20 CLSC Hochelaga-Maisonneuve
- CR3.21 Rues pour tous
- CR3.22 Solidarité Mercier-Est
- CR3.23 Centre de soins prolongés Grace Dart
- CR3.24 M<sup>me</sup> Patricia Clermont et M. François Gagnon
- CR3.25 Citoyen
- CR3.26 M<sup>me</sup> Renée Martin
- CR3.27 La Promenade Ontario
- CR3.28 Habitat Montréal
- CR3.29 Corporation de développement de l'Est
- CR3.30 Table pour l'aménagement du centre-sud
- CR3.31 Société d'habitation populaire de l'Est de Montréal
- CR3.32 Conseil pour le développement local et communautaire Hochelaga-Maisonneuve

De:  
Envoyé:  
À:  
Objet:

Montréal, le 11 octobre 2001

Monsieur André Boisclair  
Ministre de l'Environnement du Québec  
675, boul. René-Lévesque Est  
30 ième étage  
Québec, Québec.  
G1R 5V7

Objet : Demande d'audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame par le ministère des Transports du Québec (MTQ).

Monsieur le ministre,

---

Par la présente, je vous demande de donner un mandat au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) de tenir une audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame qui touchera trois quartiers de la nouvelle ville de Montréal soit les quartiers Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve et Mercier. Ce projet du ministère des Transports suscite de nombreuses inquiétudes:

1. Comme tout projet similaire, la modernisation de la rue Notre-Dame réduira la congestion à court terme. Toutefois, la mise en place de cette autoroute engendrera un volume sans cesse croissant de circulation et un nouveau bouchon de circulation, cette fois plus important, s'installera avec le temps.
2. Ce volume de circulation locale augmentera aussi le nombre de véhicules atteignant le centre-ville de Montréal ce qui sera donc associé à une augmentation des émissions de polluants atmosphériques comme les particules fines et l'ozone dans le centre-ville.
3. La qualité de vie des citoyens sera grandement détériorée durant toutes les années sur lesquelles les travaux de construction s'étaleront, sans oublier que les terrains sur lesquels les infrastructures seront construites sont d'anciens sites industriels lourds

Pour ces raisons et plusieurs autres, je vous demande de tenir des audiences publiques sur ce projet afin de permettre à la population de bien s'informer, d'intervenir et de faire valoir ses préoccupations.

Veillez agréer Monsieur Boisclair, mes salutations les plus distinguées.



**HOCHELAGA-  
MAISONNEUVE**

Base-Action Information Logement Social



Montréal, le 10 octobre 2001

Monsieur André Boisclair  
Ministre de l'Environnement du Québec  
Télécopieur : 873-2413

Objet : Demande d'audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame par le ministère des Transports du Québec (MTQ).

Monsieur le ministre,

Par la présente, nous vous demandons de donner un mandat au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) de tenir une audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame qui touchera trois quartiers de Montréal soit les quartiers Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve et Mercier.

Ce projet du ministère des Transports suscite de nombreuses inquiétudes. La mise en place de cette autoroute engendrera un volume sans cesse croissant de circulation avec un débit qui pourrait atteindre 140 000 véhicules par jour, soit celui de l'autoroute Décarie, et qui aura comme effet de dégrader la qualité de vie et l'environnement de la population du sud du quartier. Notre demande s'articule principalement sur les raisons suivantes :

- Nous avons des craintes pour la santé. L'augmentation du volume de circulation sur la Notre-Dame aura comme impact d'accroître la pollution de l'air dans notre quartier et déjà plusieurs de nos concitoyens souffrent de maladies respiratoires ;
- Il y aura également une augmentation du bruit dans le secteur malgré les mesures promises par le promoteur dans l'étude d'impact. Le bruit a un impact direct sur la santé et en particulier sur le stress ainsi que sur les troubles du sommeil ;
- Durant les travaux de construction qui s'étaleront sur plusieurs années, il y aura des embouteillages monstres sur la rue Notre-Dame et ces derniers risquent de déborder sur les rues résidentielles du quartier. La sécurité des résidents et des résidentes et en particulier, celle des personnes âgées et des enfants sera touchée ;
- Les poussières dégagées par les nombreux travaux d'excavation risquent d'être contaminé par des substances toxiques. Plusieurs terrains situés dans l'emprise de l'autoroute projetée sont d'anciens sites industriels lourds et les risques de contamination demeurent très élevés. La santé des citoyens du quartier est-elle menacée par les poussières soulevées par ces travaux ?

Pour toutes ces raisons et plusieurs autres, nous vous demandons de tenir des audiences publiques sur ce projet afin de permettre aux résidents et aux résidentes de ce quartier de s'informer

adéquatement, d'intervenir et de faire valoir leurs préoccupations et leurs positions dans ce dossier.

Veillez agréer Monsieur Boisclair, nos salutations les plus distinguées.

Jean-Claude Laporte  
Coordonnateur

Montréal-le 8 Octobre 2001

Ministre de l'Environnement  
M. André Boisclair  
675 boul. René-Lévesque E. 30e etage  
Québec G1R 5V7

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT REÇU LE 15 OCT. 2001 CABINET DU MINISTRE RÉF.: _____
---

CR3.3

Sujet: Projet modernisation rue Notre-Dame  
à Montréal.

Monsieur le Ministre:

Permettez-moi vs donner mon opinion concernant le sujet mentionné.

Après avoir consulté le dossier et pris renseignements auprès des compétences, Je ne peux approuver le ~~projet~~ projet. Citoyenne de mon quartier depuis plus de 40 ans, projet datant de plus de 25 ans ~~je suis convaincue que ce serait criminel de laisser construire ce dit corridor routier.~~

On prétend que le bruit et la pollution seront remédiés.

Il est de votre devoir et ds vos responsabilités de reviser ce dit dossier. Projet qui multipliera l'utilisation de l'auto; quand on sait qu'elle est la plus grand polluant. Quantité croissante de l'usage du véhicule qui inévitablement amènera du bruit.

Votre Ministère n'est-il pas celui qui veille à la santé de la population en matière d'environnement??????

Tout le ciment qui sera utilisé , seulement la constatation visuelle sur papier est étouffante.

Le leimotiv des politiciens voyant ce projet... du travail pour le monde"...pourquoi pas un tunnel...??? qui coûterait plus cher ~~mais~~ mais serait plus acceptable et vraiment plus moderne. Et notre quartier restera vivable. Ce dit projet est une monstruosité inacceptable et tout en n'ignorant pas les problèmes visés, vs deviez pensé à un tunnel. Ainsi l'environnement sera quelque peu respecté.

*F. Dagenais*  
Fernande Dagenais

162

Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal  
par le ministère des Transports

Montréal

AUD6211 06 057

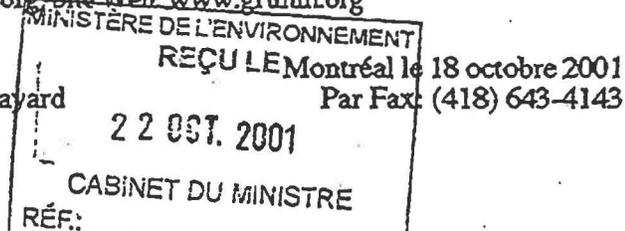
**Groupe en Recherche Urbaine - Hochelaga/Maisonneuve (GRU-HM)**

**4344 rue Bourbonnière, Montréal, Qc., H1X 2M4**

Tel (514) 861-2004 Res (514) 899-5314 Fax (514) 861-7158

Courriel: pbrisset@gruhm.org Site Web: www.gruhm.org

Monsieur André Boisclair, Cabinet du ministre  
Ministère de l'Environnement, Édifice Marie-Gayard  
675, boul. René-Lévesque Est, 30e étage  
Québec, Qc.  
GIR 5V7



**Objet: Demande d'audiences publiques sur le projet de Modernisation de la rue Notre-Dame.**

Monsieur le Ministre,

Par cette lettre, nous vous faisons parvenir une demande d'audiences publiques pour le projet en rubrique. Voici les raisons qui nous motivent à cette demande:

Tous d'abord, nous considérons l'étude d'impact préparé par le MTQ incomplète et erronée sur plusieurs aspects:

- 1- Depuis l'annonce officielle du projet, le MTQ a refusé d'identifier correctement le projet par son propre nom, soit une "Autoroute". Pourtant, ceci a des répercussions importantes dans le cadre des engagements pris envers les Accords de Kyoto pour les contrôles des émissions de gazes à effet de serre!! D'autre part, nous doutons que ce projet puisse assurer tous les attributs préconisés au niveau de la fluidité, la sécurité, les mesures d'atténuation ainsi que son intégration dynamique dans le milieu urbain si on le compare à de projets semblables.
- 2- Les estimations des coûts n'ont jamais fait objet de vérification et les chiffres avancés par le MTQ ont souvent été contradictoires. Pour entamer un vrai débat de société, il nous semble que les vraies évaluations font partie des enjeux que les décideurs doivent prendre en considération avant de donner leur aval à un tel projet.
- 3- Les expériences réelles sur l'évolution de l'achalandage sur les autoroutes dans les milieux nous révèlent que les débits sur la Notre-Dame modernisée ont été grossièrement sous-estimés et que les débordements dans les quartiers affectés arriveront plus rapidement que prévus.
- 4- Basés sur les expériences des autres villes de l'Occident, nous croyons qu'il y aurait des alternatives beaucoup plus efficaces pour diminuer l'achalandage sur une artère donnée sans recourir à la solution "Autoroute". Ces analyses ou propositions de variantes manquent dans le présent rapport d'évaluation.

Au delà de ses considérations, nous devons toujours tenir compte de la situation précaire de nos ressources non-renouvelables et pour cela nous vous demandons de bien vouloir recevoir notre demande pour des audiences publiques favorablement.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos salutations les plus distinguées.

Pierre Brisset, Architecte et Directeur du GRU-HM.

ps. Vos services ont déjà en main les études montrées dans notre Site Web sur les alternatives de transport urbain.

pj. Copie des questions posés lors de la présentation du projet le 18 octobre 2001.

CR3.4

162

Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal  
par le ministère des Transports

Montréal

AUD6211 06 057

## Questionnement sur le projet de la Modernisation de la rue Notre-Dame

### 1- Définition du projet, fluidité, sécurité et mesures d'atténuation!!

Définition Autoroute: Route dont les accès sont spécialement aménagés, et qui, uniquement conçue pour la circulation à grande vitesse automobiles et camions, ne croise à niveau aucune autre voie. (Selon le petit Larousse).

*Pourquoi le projet de Modernisation de la Rue Notre-Dame n'a pas été appelé projet autoroutier dans tous les sens du mot surtout dans le contexte des engagements prises envers les Accords de Kyoto pour les contrôles des émissions de gazes à effets de serre??*

En comparant avec Décarie (Autoroute en tranchée) ou l'A-25 (Autoroute en surface avec buttes), on ne peut pas distinguer de différences.

- .1- *Pourquoi des mesures d'atténuation de bruit et de poussière ne sont ils pas validées sur des autoroutes existantes similaires avant d'envisager la construction d'une nouvelle infrastructure???*
- .2- *L'autoroute, est-elle fluide considérant le nombre important de bretelles de raccordement, soit une dizaine par direction contre huit sur la tranche équivalente de la Métropolitaine??*
- .3- *Est-elle sécuritaire considérant la réduction de largeur de voies de 3,7 à 3,5 mètres ainsi que le nombre élevé de conflits en tunnel??*
- .4- *Le Port de Montréal pourra-t-il modifier son entrée ferroviaire pour avoir l'accès directe au lieu de l'accès en va et viens devant Sainte-Marie??*

### 2- L'estimation des coûts!!

Nous questionnons l'évaluation du coût réel pour la réalisation d'une telle infrastructure en milieu urbain. Basé sur des expériences internationales, nous croyons que la facture d'une telle commande serait plus près du Milliards \$ au lieu du 225\$ millions qui a été annoncé par le MTQ.

- .1 Le coût de refaire Décarie depuis les deux dernières années est environs 75\$ Millions. (Ce pour certains viaducs, parapets et divers réparations, et non la construction de l'autoroute au complet.)
- .2 Dans un dépliant d'information publié par le MTQ en décembre 1999 un chiffre de 1/2 milliard de dollars est cité pour la construction de tunnels ventilés. Il en suit que le coût unitaire de tunnels non ventilés seraient de l'ordre 300 millions de dollars le kilomètre. Donc, considérant 5 tunnels de 200 mètres chacun, le coûts des tunnels pour les parcs serait de l'ordre de 300\$ millions à eux seul.
- .3 À cause des nombreux ouvrages d'arts particuliers ainsi que les kilomètres de murs de soutènement requis, les 6 kilomètres restants pourraient bien se chiffrer à 100\$ millions le kilomètre pour un total de 600\$ millions.
- .4 Aussi d'autre mesures palliatives, encore nécessaires, pourrait ajouter au delà d'un autre centaine de millions de dollars.

*Nous demandons donc que le BAPE commande une évaluation des coûts indépendante du projet car cette validation, à lui seul, pourrait jeter une nouvelle vision sur la nécessité de ce projet.*

**.3 Les achalandages et les débits de circulation:**

Depuis le début de l'exercice le MTQ et ses spécialistes projettent et simulent des chiffres et des statistiques de prévision pour l'achalandage envisagée sur cette nouvelle infrastructure.

Prenons l'exemple de l'autoroute Décarie à la hauteur de la rue Plamondon dans Côte des Neiges et comparons celle-ci à la voie rapide Notre-Dame à la hauteur du tunnel Morgan dans Maisonnette, les deux étant à distance égale du centre-ville et les deux desservant des besoins et des bassins de population semblables. (Décarie allant vers les A-40, A-15, A-520 et R-117; Ville-Marie allant vers les A-20, A-40, la future A-25 et la rue Notre-Dame)

.1 Le 4 juillet 1967, le débit de circulation enregistré sur l'autoroute Décarie (temporairement à 4 voies pour l'Expo 67) était de 104 000 véhicules.

~~.2 En 1975 le débit journalier sur cette autoroute est 130 000 véhicules par jour. Un grand débordement fut enregistré sur les rues avoisinantes qui à nécessité la mise en place de l'autoroute 13 afin de soulager un peu cette pression.~~

.3 Après quelques années de relâche, du à la présence de l'A-13, l'achalandage fut diminué, mais en 1985 ce débit fut remonté à 140,000 v.p.j pour atteindre 160 000 vpj en 1987.

Donc, après 8 ans d'exploitation de la voie-rapide Notre-Dame, faut-il prévoir une autre infrastructure majeur, tel le pont vers la Rive-Sud pour encore soulager la Notre-Dame? Qu'y arrive t'il avec les débordements??

Pourquoi la théorie d'amélioration de fluidité pour diminuer la congestion ne marche-t-elle pas dans les cas des autoroutes Métropolitaine et Décarie ou toutes autres autoroutes urbaines.

Enfin, n'y existe-il pas des centaines d'études démontrant que l'arrivé de nouvelles autoroutes induisent plus de circulation dans un secteur visé contre l'amélioration anticipé??

Il y à une cinquantaine de municipalités aux États-Unis qui ont vécu l'expérience dont certaines regrettent l'expérience et passent à l'élaguage.

Au Canada, Vancouver à résister à la tentation de construire le réseau routier en plein milieux urbain, Toronto et Québec considèrent l'élagage de certaines autoroutes de Centre-Ville.

*Nous demandons donc au BAPÉ de commander une étude indépendante afin de revoir la question d'achalandage relatif à la performance connue des autoroutes urbaines.*

**4- Y a-t-il d'autres études d'alternatives faites pour analyser la question de l'achalandage sur la rue Notre-Dame sans recourir à la solution de Modernisation du MTQ??**

Puisqu'un projet d'insertion d'autoroute dans un milieu urbain encoure plusieurs contraintes difficile à combler, peut être il faudrait avoir une autre vision sur la problématique du transport urbain!!

*Nous demandons au BAPE de commander une étude indépendante considérant les alternatives suivantes comme palliatif pour diminuer l'achalandage de la rue Notre-Dame.*

**.1 Déplacement Pendulaire du matin et soir:**

Diminuer la dépendance du transport automobile pour les déplacements pendulaires en établissant un système léger sur rail (SLR) dans le corridor Notre-Dame (René-Lévesque/Notre-Dame/voies du CN) entre le centre-ville et Pointe aux Trembles, le tout avec stationnements incitatifs.

**.2 Transport de Matières dangereuses:**

Éliminer les convois routiers de transporteurs pétro-chimiques en utilisant les pipe-lines existants sous le fleuve Saint-Laurent et en reouvrant les centres de distribution pétrolières sur la rive sud. *Apparemment les installations de Esso à Varennes ont été démantelées.*

**.3 Transport de marchandise en provenance du port:**

Éliminer les convois routiers de transporteurs de conteneurs en utilisant davantage le réseau ferroviaire. (Systèmes fer-routiers).

**.4 Diminution de la capacité des autoroutes actuelles (centre-ville):**

Diminuer la facilité d'accessibilité transitaire dans les quartiers affectés en gardant les nombres de voies disponibles de l'autoroute Ville-Marie à six (6) voies sous le Palais du Congrès. *Situation actuel de cette artère depuis plusieurs années.*

**.5 Optimisation de l'efficacité de l'A-25 dans Mercier:**

Diminuer la facilité d'accessibilité transitaire dans les quartiers affectés en reconfigurant l'échangeur Souigny. *Présentement, la configuration de l'échangeur Souigny diminue considérablement l'efficacité de l'A-25 dans son axe nord-sud en obligeant les utilisateurs de sortir à l'avenue Souigny et oblige l'utilisation des rues résidentielles du quartier Tétreaultville pour rejoindre les rues Sherbrooke et Notre-Dame.*

*Pierre Brisset architecte. le 18 octobre 2001.*

Montréal, le 19 octobre 2001

Monsieur André Boisclair  
Ministre de l'Environnement du Québec  
675, boul. René-Lévesque Est, 30<sup>ème</sup> étage  
Québec, Québec  
G1R 5V7



Objet : Demande d'audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame par le ministère des Transports du Québec (MTQ).

Monsieur le ministre,

Par la présente, je vous demande de donner un mandat au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) de tenir une audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame qui touchera trois quartiers de la nouvelle ville de Montréal soit les quartiers Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve et Mercier. Je suis résident dans le quartier Centre-Sud, à proximité de la nouvelle autoroute qui sera construite sur la rue Notre-Dame.

Ce projet du ministère des Transports suscite de nombreuses inquiétudes. La mise en place de cette autoroute engendrera un volume sans cesse croissant de circulation avec un débit qui pourrait atteindre 140 000 véhicules par jour soit celui de l'autoroute Décarie et qui aura comme effet de dégrader notre qualité de vie et notre environnement.

Cette demande d'audience publique s'articule principalement sur les raisons suivantes :

- Nous avons des craintes pour notre santé. L'augmentation du volume de circulation sur la Notre-Dame aura comme impact d'accroître la pollution de l'air dans notre quartier et déjà plusieurs de nos concitoyens souffrent de maladies respiratoires;
- Il y aura également une augmentation du bruit dans notre secteur malgré les mesures promises par le promoteur dans l'étude d'impact. Le bruit a un impact direct sur notre santé et en particulier sur le stress ainsi que sur les troubles du sommeil;
- Durant les travaux de construction qui s'étaleront sur plusieurs années, il y aura des embouteillages monstres sur la rue Notre-Dame et ces derniers risquent de déborder sur les rues résidentielles du quartier. La sécurité des résidents et des résidentes et en particulier, celle des personnes âgées et des enfants sera touchée ;
- Les poussières dégagées par les nombreux travaux d'excavation risquent d'être contaminé par des substances toxiques. Plusieurs terrains situés dans l'emprise de l'autoroute projetée sont d'anciens sites industriels lourds et les risques de contamination demeurent très élevés. La santé des citoyens du quartier est-elle menacée par les poussières soulevées par ces travaux ?

Pour toutes ces raisons et plusieurs autres, je vous demande de tenir des audiences publiques sur ce projet afin de permettre aux résidents et aux résidentes de ce quartier de s'informer adéquatement, d'intervenir et de faire valoir leurs préoccupations et leurs positions dans ce dossier.

Veillez agréer, Monsieur Boisclair, mes salutations les plus distinguées.

162

CR3.5

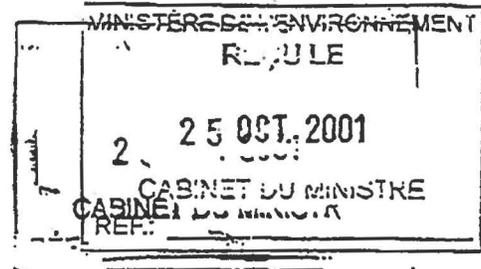
Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal

Montréal

AUD6211 06 057

Montréal, le 10 octobre 2001

Monsieur André Boisclair  
Ministre de l'Environnement  
du Québec  
675, boul. René-Lévesque Est  
30 ième étage  
Québec, Québec.  
G1R 5V7



Objet : Demande d'audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame par le ministère des Transports du Québec (MTQ).

Monsieur le ministre,

Par la présente, nous vous demandons de donner un mandat au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) de tenir une audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame qui touchera trois quartiers de la nouvelle ville de Montréal soit les quartiers Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve et Mercier. Nous sommes résidents dans le sud du quartier Hochelaga-Maisonneuve, à proximité de la nouvelle autoroute qui sera construite sur la rue Notre-Dame.

Ce projet du ministère des Transports suscite de nombreuses inquiétudes. La mise en place de cette autoroute engendrera un volume sans cesse croissant de circulation avec un débit qui pourrait atteindre 140 000 véhicules par jour soit celui de l'autoroute Décarie et qui aura comme effet de dégrader notre qualité de vie et notre environnement. Notre demande s'articule principalement sur les raisons suivantes :

- Nous avons des craintes pour notre santé. L'augmentation du volume de circulation sur la rue Notre-Dame aura comme impact d'accroître la pollution de l'air dans notre quartier et déjà plusieurs de nos concitoyens souffrent de maladies respiratoires ;
- Il y aura également une augmentation du bruit dans notre secteur malgré les mesures promises par le promoteur dans l'étude d'impact. Le bruit a un impact direct sur notre santé et en particulier sur le stress ainsi que sur les troubles du sommeil ;

- Durant les travaux de construction qui s'étaleront sur plusieurs années, il y aura des embouteillages monstres sur la rue Notre-Dame et ces derniers risquent de déborder sur les rues résidentielles du quartier. La sécurité des résidents et des résidentes et en particulier, celle des personnes âgées et des enfants sera touchée ;

- Les poussières dégagées par les nombreux travaux d'excavation risquent d'être contaminé par des substances toxiques. Plusieurs terrains situés dans l'emprise de l'autoroute projetée sont d'anciens sites industriels lourds et les risques de contamination demeurent très élevés. La santé des citoyens du quartier est-elle menacée par les poussières soulevées par ces travaux ?

Pour toutes ces raisons et plusieurs autres, nous vous demandons de tenir des audiences publiques sur ce projet afin de permettre aux résidents et aux résidentes de ce quartier de s'informer adéquatement, d'intervenir et de faire valoir leurs préoccupations et leurs positions dans ce dossier.

Veuillez agréer Monsieur Boisclair, nos salutations les plus distinguées.

Signature :

Réjane Desjardis

De plus, l'idée de bétonner  
l'environnement me déplaît  
grandement. L'entourage du

Boulevard Décaire est très

Bourbant, sale et agressant.

Il est très important pour  
moi de vous ~~à~~ Faire mes  
sentiments car j'habite tout  
près de la rue Notre-Dame

Émiliane  
Dupart

Montréal, le 19 octobre 2001

Monsieur André Boisclair  
Ministre de l'Environnement  
du Québec  
675, boul. René-Lévesque Est  
30<sup>ème</sup> étage  
Québec, Québec.  
G1R 5V7

25 OCT. 2001

CABINET DU MINISTRE

Objet : Demande d'audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame par le ministère des Transports du Québec (MTQ).

Monsieur le ministre,

Par la présente, je vous demande de donner un mandat au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPÉ) de tenir une audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame qui touchera trois quartiers de la nouvelle ville de Montréal soit les quartiers Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve et Mercier. Je suis résidente du quartier Rosemont, où est prévu la construction d'une bretelle d'accès à l'autoroute projetée sur la rue Notre-Dame.

Ce projet du ministère des Transports suscite de nombreuses inquiétudes. La mise en place de cette autoroute engendrera un volume sans cesse croissant de circulation avec un débit qui pourrait atteindre 140 000 véhicules par jour soit celui de l'autoroute Décarie et qui aura comme effet de dégrader notre qualité de vie et notre environnement. Notre demande s'articule principalement sur les raisons suivantes :

- Nous avons des craintes pour notre santé. L'augmentation du volume de circulation sur la rue Notre-Dame aura comme impact d'accroître la pollution de l'air dans notre quartier et déjà plusieurs de nos concitoyens souffrent de maladies respiratoires ;
- Il y aura également une augmentation du bruit dans notre secteur malgré les mesures promises par le promoteur dans l'étude d'impact. Le bruit a un impact direct sur notre santé et en particulier sur le stress ainsi que sur les troubles du sommeil ;
- Durant les travaux de construction qui s'étaleront sur plusieurs années, il y aura des embouteillages monstres sur la rue Notre-Dame et ces derniers risquent de déborder sur les rues résidentielles du quartier. La sécurité des résidents et des résidentes et en particulier, celle des personnes âgées et des enfants sera touchée ;
- Les poussières dégagées par les nombreux travaux d'excavation risquent de contaminer par des substances toxiques. Plusieurs terrains situés dans l'emprise de l'autoroute projetée sont d'anciens sites industriels lourds et les risques de contamination demeurent très élevés. La santé des citoyens du quartier est-elle menacée par les poussières soulevées par ces travaux ?

Pour toutes ces raisons et plusieurs autres, nous vous demandons de tenir des audiences publiques sur ce projet afin de permettre aux résidents et aux résidentes de ce quartier de s'informer adéquatement, d'intervenir et de faire valoir leurs préoccupations et leurs positions dans ce dossier.

Veuillez agréer Monsieur Boisclair, mes salutations les plus distinguées.



Ministre de l'Environnement.  
Monsieur André Boisclair,  
675, boul. René-Lévesque Est, 30<sup>e</sup> étage  
Montréal, Québec, G1R 5V7



Montréal, le 19 octobre 2001

Monsieur le ministre,

---

Je vis dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. Je sais que des changements majeurs sont prévus dans le cadre de la revitalisation de notre milieu, en particulier en ce qui a trait au réaménagement de la rue Notre-Dame. Ce dossier me tient à cœur.

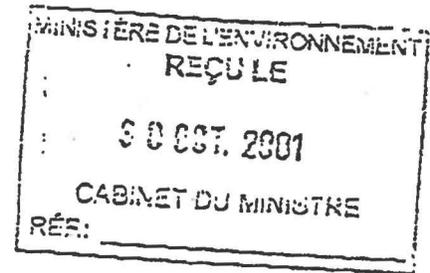
Par cette lettre je viens vous exprimer mon désir de voir se réaliser des audiences publiques concernant l'avenir de cette artère importante dans notre quartier ainsi que sur les impacts d'une telle réorganisation sur notre qualité de vie.

Plusieurs préoccupations font partie de mes soucis. Elles concernent l'environnement, les retombées économiques d'un tel projet, l'impact direct sur la santé de la population locale, les différents types de pollution, n'en sont que quelques-unes.

Compte tenu des conséquences majeures d'un tel projet je considère qu'une large consultation s'avère essentielle. C'est pourquoi des audiences publiques présidées par le BAPE seraient essentielle dans un contexte de démocratie.

Dans la certitude que vous traiterez cette demande avec intérêt et dans le souci de notre bien-être collectif, recevez monsieur mes salutations distinguées.

Ministre de l'Environnement,  
Monsieur André Boisclair,  
675, boul. René-Lévesque Est, 30<sup>e</sup> étage  
Montréal, Québec, G1R 5V7



Montréal, le 19 octobre 2001

Monsieur le ministre,

---

Je vis dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. Je sais que des changements majeurs sont prévus dans le cadre de la revitalisation de notre milieu, en particulier en ce qui a trait au réaménagement de la rue Notre-Dame. Ce dossier me tient à cœur.

Par cette lettre je viens vous exprimer mon désir de voir se réaliser des audiences publiques concernant l'avenir de cette artère importante dans notre quartier ainsi que sur les impacts d'une telle réorganisation sur notre qualité de vie.

Plusieurs préoccupations font partie de mes soucis. Elles concernent l'environnement, les retombées économiques d'un tel projet, l'impact direct sur la santé de la population locale, les différents types de pollution, n'en sont que quelques-unes.

Compte tenu des conséquences majeures d'un tel projet je considère qu'une large consultation s'avère essentielle. C'est pourquoi des audiences publiques présidées par le BAPE seraient essentielle dans un contexte de démocratie.

Dans la certitude que vous traiterez cette demande avec intérêt et dans le souci de notre bien-être collectif, recevez monsieur mes salutations distinguées.

Montréal, le 25 octobre 2001

Monsieur André Boisclair  
Ministre  
MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC  
Édifice Marie-Guyart, 30<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 5V7



**OBJET : Réaménagement de l'axe routier Notre-Dame/Ville-Marie -  
demande d'audiences publiques**

Monsieur le Ministre,

Par la présente, nous vous demandons de convoquer des audiences publiques dans le contexte du réaménagement de l'infrastructure de transport citée en rubrique, et ce en vertu des pouvoirs qui vous sont conférés.

Nous croyons qu'il y a une justification pour la tenue de telles audiences. Ainsi, au-delà de certains avantages que comporte un tel projet au chapitre du transport des personnes, nous constatons qu'il y a des aspects qui nous apparaissent plus controversés. Il convient donc d'en examiner les inconvénients afin que ceux-ci puissent être corrigés avant ou en cours de réalisation.

Notre mandat consiste essentiellement à représenter les usagers du transport en commun, à défendre leurs intérêts et assurer l'exercice de leurs droits. Sur cet axe, nous rapportons qu'il y a environ 3000 passagers qui utilisent les services de transport collectif à chaque période de pointe. Nous souhaitons donc examiner les diverses facettes du projet, les mesures de mitigation envisagées, ainsi que ses avantages et inconvénients pour la desserte éventuelle. Cette consultation est aussi dans l'intérêt du public.

Tout en vous remerciant de votre attention et de votre collaboration, nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, en l'hommage de nos sentiments les plus respectueux.

Luc Côté,  
Président du Conseil

LC/ob

c.c. Ministre des Transports du Québec

Ministre des Transports  
Ministre délégué aux Affaires autochtones  
Ministre responsable de la Faune et des Parcs

Québec, le 5 novembre 2001

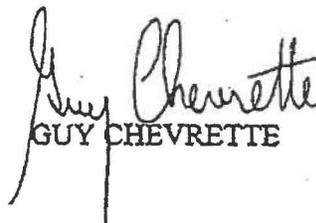
Monsieur André Boisclair  
Ministre de l'Environnement  
Édifice Marie-Guyart  
675, boulevard René-Lévesque Est  
30<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 5V7

Cher collègue,

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement procède actuellement à la période d'information pour le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, à Montréal. Cette période d'information se terminera le 9 novembre 2001.

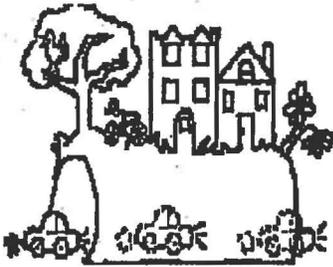
La rue Notre-Dame soulève, depuis plusieurs années, de nombreuses interrogations. Sensible à ces préoccupations et soucieux d'accélérer la mise en œuvre de ce projet pour le bénéfice de l'ensemble de la collectivité montréalaise, je vous demande de décréter la tenue d'une audience publique dès la fin de la période d'information en cours.

Veuillez agréer, cher collègue, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

  
GUY CHEVRETTE

700, boul René-Lévesque Est, 29<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5H1  
Téléphone : (418) 643-6980  
Télécopieur : (418) 643-2033

800, place Victoria, 42<sup>e</sup> étage, bureau 42.02  
Case postale 376  
Montréal (Québec) H4Z 1J2  
Téléphone : (514) 873-9444  
Télécopieur : (514) 873-7886

**TABLE D'AMÉNAGEMENT DU QUARTIER  
HOCHELAGA-MAISONNEUVE**

1877, Aird  
Montréal, H1V 2V7  
Téléphone : (514) 255-5007  
Télécopieur : (514) 255-5037  
Courriel : [taqhm@hotmail.com](mailto:taqhm@hotmail.com)

---

Montréal, le 9 novembre 2001

Monsieur André Boisclair  
Ministre de l'Environnement du Québec  
Édifice Marie-Guyart  
675, boul. René-Lévesque Est  
30<sup>e</sup> étage  
Québec, Québec.  
G1R 5V7

**Objet : Demande d'audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame par le ministère des Transports du Québec (MTQ).**

Monsieur le ministre,

La Table d'aménagement du quartier Hochelega-Maisonneuve (TAQHM) vous demande de donner un mandat au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) de tenir une audience publique relative au projet de modernisation de la rue Notre-Dame en janvier 2002. Ce projet touchera les quatre quartiers centraux suivants de la Ville de Montréal soit Centre-Sud ; Sainte-Marie ; Hochelega-Maisonneuve et Mercier-Ouest. La TAQHM est un regroupement de citoyennes et de citoyens et d'organismes communautaires préoccupés par l'aménagement du quartier et par l'impact des infrastructures routières projetées sur la santé et la qualité de vie des résidents de notre communauté.

La TAQHM existe depuis de nombreuses années, mais a repris du service au cours des trois dernières années suite à l'annonce par le gouvernement d'un projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Notre regroupement a réalisé de nombreuses

activités pour sensibiliser la population du quartier face aux nombreux impacts possibles du projet du ministère des Transports du Québec (MTQ).

## Le droit à l'information

Cependant, nous voulons que le gouvernement du Québec ne précipite pas les choses dans ce dossier. Nous estimons que l'étude d'impact est incomplète car il manque des éléments essentiels à la bonne compréhension de ce projet et à sa justification.

Premièrement, l'étude d'impact du MTQ ne tient pas compte de la forte possibilité de la construction d'un futur pont qui permettrait le prolongement de l'autoroute 25 vers Laval. Pourtant, le paragraphe 1.4 de la directive de votre ministère concernant ce projet est très clair. Le MTQ devait donner tous les renseignements sur les aménagements et les projets connexes qui permettent de dégager des interactions potentielles et, le cas échéant, des incidences cumulatives. Avant le début de l'audience du BAPE, le promoteur devrait rendre publics et accessible à la population, les résultats de nouvelles simulations pour le volume de circulation sur la rue Notre-Dame en considérant l'ajout d'un pont pour l'autoroute 25 entre Anjou et Laval. Il en est de même pour tous les modèles de simulation utilisés pour évaluer le climat sonore et la qualité de l'air ambiant dont les résultats seront modifiés par l'addition d'un nouveau volume de circulation.

Deuxièmement, le promoteur n'a pas daigné analyser toutes les solutions de rechange à son projet dans le cadre de son étude d'impact. Pourtant, le paragraphe 1.3 de la directive de votre ministère relative à ce projet demande au promoteur de décrire toutes solutions proposées lors des consultations préliminaires effectuées par l'initiateur.

Lors des portes ouvertes organisées par le MTQ, activités dites de consultation, et lors de la Commission publique locale gérée par le Collectif en aménagement urbain, de nombreux citoyens ont proposé, à de nombreuses reprises, qu'il y ait des améliorations substantielles en termes d'offre de service pour le transport en commun dans l'Est de Montréal afin de diminuer l'utilisation de l'automobile dans ces quartiers et de réduire la circulation sur la rue Notre-Dame. De plus, des représentants de votre propre ministère se sont opposés vigoureusement à la construction d'un nouveau pont entre Montréal et la Rive-Sud lors d'une séance publique de la Commission Nicolet au printemps dernier. Ces mêmes représentants ont proposé une stratégie visant à bonifier l'usage des transports collectifs entre Montréal et la Rive-Sud. Ainsi, ils ont demandé l'aménagement de voies réservées pour le transport collectif sur le pont Jacques-Cartier et sur le pont tunnel Hippolyte-

Lafontaine dans le dessein précis, de diminuer l'entrée de véhicules sur l'île de Montréal et par ce fait même, de décongestionner la rue Notre-Dame.

Par le biais des médias, nous avons appris également que l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et le MTQ avaient l'intention de prolonger la ligne bleue du métro vers l'Est de Montréal et que la construction d'une gare intermodale était envisagée. L'ensemble de ces projets aura une influence déterminante sur le volume de circulation sur la rue Notre-Dame et pourrait être une solution de rechange fort intéressante. Cette solution aurait comme avantage de mieux répondre aux objectifs de développement durable que vous avez fixé pour la métropole du Québec et de respecter vos engagements en vertu du Protocole de Kyoto. L'étude d'impact du MTQ ne donne aucune indication à ce sujet. Pourtant, ces informations sont essentielles à la compréhension de ce dossier et sont des éléments clés pour la justification du projet.

### Un vote pour un quartier en santé

Les trois derniers points touchent plus particulièrement les impacts de ce projet sur la santé de la population et la qualité de l'environnement. En ce qui a trait à la santé, le promoteur nous indique dans son étude d'impact que le projet aura un impact nul. Cependant, l'évaluation de cet impact est loin d'être claire. Nous aimerions que le promoteur dépose et rende publiques et accessibles quelques semaines avant le début de l'audience, toutes les études et les rapports touchant les aspects du bruit et de la pollution de l'air ainsi que de leurs impacts sur la santé des résidents vivant à proximité de cette nouvelle autoroute.

L'étude d'impact du promoteur souligne que la présence éventuelle de sols contaminés dans l'emprise de la future autoroute constitue un enjeu majeur sur le plan environnemental mais également sur le plan financier (coûts faramineux pour la décontamination des sols). Le MTQ a effectué une analyse détaillée d'anciennes photos aériennes, de cartes et de plans afin d'obtenir un portrait des industries et des commerces qui étaient localisés en bordure de la rue Notre-Dame avant les démolitions des années 70. L'étude d'impact présente très peu de résultats précis. La TAQHM aimerait que cette analyse effectuée par le MTQ soit rendue publique et accessible à la population par le biais des centres de consultation et du site Internet du BAPE, quelques semaines avant le début de l'audience.

Sur le plan de la sécurité, le MTQ prévoit la mise en place d'un plan de gestion de la circulation lors des travaux de construction sur la rue Notre-Dame.

Si ce plan de gestion de la circulation existe, nous aimerions que le MTQ rende public et accessible ce document à la population par le biais du BAPE. Dans l'éventualité

que ce plan n'existe pas, nous aimerions au moins connaître les rues du quartier Hochelaga-Maisonneuve qui risquent de subir un débordement de la circulation provenant de la rue Notre-Dame.

### On veut voir pour comprendre

Finalement, lors des séances d'information du BAPE, des citoyennes et des citoyens du quartier ont demandé l'élaboration d'une maquette du projet afin de mieux visualiser l'intégration de cette nouvelle autoroute dans le quartier. La TAQHM retient cette proposition et vous formule cette demande.

Nos membres nous ont clairement exprimé que les plans fournis dans l'étude d'impact demeurent difficiles à visualiser pour des personnes qui ne sont pas habituées à ce genre d'informations techniques. De plus, les simulations visuelles effectuées par ordinateur ne portent seulement que sur les espaces récréotouristiques donc, sur de faibles portions du tronçon de la nouvelle autoroute. Les résidents désirent savoir où leur logement sera localisé par rapport à la nouvelle infrastructure routière. La TAQHM considère qu'il est essentiel d'avoir une maquette à l'échelle qui représenterait le projet dans son ensemble, comprenant ainsi la zone d'étude.

### La période des fêtes, au Québec, c'est sacré

Étant donné les informations et les données manquantes dans l'étude d'impact qui sont essentielles entre autres à la justification du projet et à sa compréhension, la TAQHM vous demande, Monsieur le ministre, de demander au BAPE d'entreprendre la première partie de l'audience en janvier 2002. Il faut laisser le temps aux citoyennes et aux citoyens de prendre connaissance de l'ensemble de cette étude. Le MTQ a admis que le dossier de la modernisation de la rue Notre-Dame était très complexe. Imaginez le travail à effectuer pour de simples citoyens qui sont bénévoles et qui s'occupent dans leur moment de loisir, de ce genre de dossier.

Nous vous rappelons que lors de la création du ministère de l'Environnement par votre gouvernement au début des années 80, l'honorable Marcel Léger visait à l'époque à ce que les 6 millions de québécois et de québécoises jouent le rôle d'inspecteurs de l'environnement. La procédure d'évaluation et d'examen public des impacts mis en place par ce même gouvernement représentait un des outils essentiels et disponibles pour les citoyennes et citoyens qui veulent préserver la qualité de leur environnement. Par souci d'équité et de transparence, nous vous

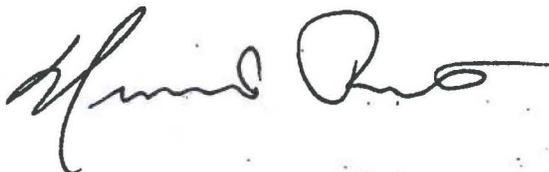
demandons de ne pas procéder trop rapidement avec cette consultation publique et de prendre en considération la nouvelle réalité politique à Montréal.

Nos motifs pour demander la tenue d'audience publique relative au projet de modernisation de la rue Notre-Dame s'articulent principalement sur les raisons suivantes :

- La TAQHM croit que le MTQ n'a pas évalué convenablement le volume de circulation sur la rue Notre-Dame suite à l'aménagement définitif de cette autoroute ;
- La TAQHM soutient qu'il existe des solutions de rechange en termes de transport pour l'Est de Montréal et pour l'extrémité est de la Grande région métropolitaine (Repentigny, Charlemagne, etc.) ainsi que pour la Rive-Sud (Boucherville, Sainte-Julie, Varennes, etc.). Le MTQ ne s'est même pas donné la peine d'évaluer ces scénarios.
- Nous avons des craintes pour la santé de la population de notre quartier. L'augmentation du volume de circulation sur la rue Notre-Dame aura comme incidence d'accroître la pollution de l'air dans notre quartier. Déjà, plusieurs de nos concitoyens souffrent de maladies respiratoires ;
- Il y aura également une augmentation du bruit dans notre quartier malgré les mesures promises par le promoteur dans l'étude d'impact. Le bruit a un impact direct sur la santé et en particulier sur le stress ainsi que sur les troubles du sommeil;
- Durant les travaux de construction qui s'étaleront sur plusieurs années, il y aura des embouteillages monstres sur la rue Notre-Dame et ces derniers risquent de déborder sur les rues résidentielles du quartier. La sécurité des résidents et des résidentes et en particulier, celle des personnes âgées et des enfants sera touchée. ;
- Les poussières dégagées par les nombreux travaux d'excavation risquent d'être contaminés par des substances toxiques. Plusieurs terrains situés dans l'emprise de l'autoroute projetée sont d'anciens sites industriels lourds et les risques de contamination demeurent très élevés. La santé des citoyens du quartier est-elle menacée par les poussières soulevées par ces travaux ?
- Finalement, la TAQHM émet de sérieux doutes sur l'estimation des coûts de cette nouvelle autoroute. Le MTQ a tendance à sous évaluer les coûts de ces projets si on se fie à leur expertise au cours des dernières années.

Nous attendons une réponse de votre part et nous vous remercions à l'avance de votre collaboration.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre, nos salutations les plus distinguées.



Normand Robert  
Coordonnateur



Daniel Vanier  
Rechercheur

---

c. c Monsieur Gérard Tremblay, maire de Montréal.  
Monsieur André Harvey, président du BAPE.

De: Philippe Côté [phcote@cam.org]

Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal

Envoyé: 9 novembre, 2001 06:23

Montréal

AUD6211 06 057

À: André Boisclair

Cc: Pierre Brisset; Normand Robert; Vanier Daniel; Luc Ferrandez; RAVE; christian@loplop.com; cecile martin; Baali; Louis La Rochelle; Renee Martin; André Porlier; "Jean-François Halley"; Gilles Laporte; Paul Labonne; Yves Lafontaine/AndreCPassieur; georges.adamczyk@umontreal.ca; frohn.winnie@uqam.ca; Alan Knight; fgagne@ville.montreal.qc.ca; Luc Côté; Transport 2000 Québec; souverains anonymes; Rompré André-Yves; Douglas Alford; Labrecque, Serge; Paquin, Diane (BAPE); "Le Réseau"; Madame Louise Harel; Madame Diane Lemieux; france emond; Nancy Boileau; John BURCOMBE; Stéphane Gagné; gilles dubois; Jean-Hugues Roy; Claire Vanier; Monsieur Prescott; Monsieur Dompierre; Monsieur Sammy Forcillo; Monsieur André Boulerice; stephane roberge; Paul Cliche; Vincent Di Candido; cecile martin; Solidarité Mercier-Est; Wayne Harding/coordonnateur des communications; Isabelle Carreau; ilotfleurie@mail.com; André Piché; luc lévesque; robert beaulieu; Diane

Objet: Requete pour l'A-720 devant le BAPE

Montréal, 9 novembre 2001

Ministre de l'Environnement

Monsieur André Boisclair

675, boulevard René-Lévesque Est, 30e étage

Québec, G1R 5V7

**RAISONS & MOTIFS**

**POUR UNE AUDIENCE**

**PUBLIQUE SUR L'ANCIENNE**

**IDEE DE**

**L'AUTOROUTE VILLE-MARIE**

**(A-720)**

*Je ne connais, en effet, dans la machine du gouvernement de l'Ancien et du Nouveau Monde aucune différence qui frappe autant un Européen que l'importance excessive que paraît occuper dans la législation américaine l'entreprise des travaux publics.*

*L'excellence d'un gouvernement paraît s'estimer par ses travaux publics (Š)*

*Ce qui en Europe sert à l'État à protéger les citoyens contre l'ennemi extérieur, on le requiert en Amérique pour ce qu'un écrivain français a joliment et justement défini :*

*«La guerre avec le désert».*

*Le rapport de Durham, Londres, 11 février 1839*

*Traduction de Marcel-Pierre Hamel, Montréal, 1948, pp. 136-137*

Monsieur André Boisclair

Ministre de l'Environnement

*Plusieurs ordres de raisons motivent cette requête de l'Atelier du patrimoine urbain de Montréal pour la tenue d'audience publique sur le projet du ministère des Transports du Québec de prolonger sur 10km l'autoroute Ville-Marie (A-720) dans l'île de Montréal. Une idée d'infrastructure qui relève du terroir de la modernité finissante.*

*L'infrastructure en tranchée est en tant que telle fondamentalement inacceptable pour des raisons & des motifs qui relèvent des domaines suivants :*

- \* l'urbanisme pour l'inadéquation avec la trame urbaine fine de Montréal,*
- \* la non-valorisation du patrimoine bâti in situ,*
- \* l'absence réelle de développement local à court terme,*
- \* l'aménagement non-durable du territoire métropolitain,*
- \* le statut quo pour le transport des matières dangereuses en défaveur de la sécurité publique des Montréalais,*
- \* la dégradation de la santé des résidants vis-à-vis les nouvelles normes de micro-pollution,*
- \* la non-hiérarchisation du réseau autoroutier supérieur*

*\* l'absence de planification gouvernementale pour la ruine prochaine du même réseau autoroutier.*

*L'étude d'impact produite par le ministère des Transports nous oblige déjà à demander le démantèlement de l'équipe qui a produit cette projection autoroutière en nos quartiers montréalais.*

*L'étude d'impact est entachée par :*

*\* le manque d'études comparatives de stature internationale et québécoise sur l'implantation d'une autoroute en milieu urbain,*

*\* l'absence d'un historique des choix dans le cheminement critique de la proposition d'autoroute en tranchée,*

*\* les normes réduites de sécurité routière,*

*\* l'offre médiocre du transport public régional et local,*

*\* l'enclavement systématique des quartiers résidentiels,*

*\* les hypothèses statiques sur les débits de circulations et de par le fait même l'absence de projection réaliste sur le prolongement à court et à long terme du réseau routier supérieur,*

*\* le manque de rigueur dans l'analyse du concept théorique de tunnel en grande profondeur,*

*\* la trop faible valeur urbaine de la notion sur-moderne de «Porte»*

*\* la sous-évaluation systématique des coûts financiers, sociaux et environnementaux du projet autoroutier A-720*

*De plus, nous oblige à refuser l'ensemble de la proposition du promoteur :*

*\* la non-réversibilité de l'infrastructure autoroutière en tranchée,*

*\* l'iniquité sociale engendrée par l'histoire de l'autoroute Est-Ouest,*

*\* la fin du paradigme de la fluidité de la circulation prouvé par la tendance mondiale renforçant l'élagage des réseaux autoroutiers existants en milieux urbains,*

*\* l'absence d'une politique québécoise sur tous les projets d'autoroutes urbaines\*,*

*\* le manque d'alternative véritable au projet de continuer l'antique modernité de l'autoroute Ville-Marie (A-720)*

*\* le nécessaire alignement international du gouvernement du Québec en faveur du respect du Protocole de Kyoto implique un arbitrage politique que seul un débat public éclairé offre.*

*Un arbitrage inéluctable car jamais le projet de l'autoroute Ville-Marie ne fut l'objet de consultation par le BAPE même si étrangement celle-ci fut prolongée dans le quartier Centre-Sud au début des années 1980 et de fait continué dans le quartier Mercier Est à la fin des années 1990.*

*Dès lors, le paradigme morpho-géographique qui fonderait son prolongement à partir de l'inquiétante étrangeté de la grille moderniste du réseau routier de la région de Montréal ne fut jamais soulevé.*

*De plus la problématique légale des expropriations successives et erratiques du corridor Notre-Dame est actuellement un enjeu juridique méconnu.*

*Permettre une audience publique sur l'environnement pour offrir un grand arbitrage entre l'idée de finaliser après 40 ans Š ou de ne plus jamais la faire Š l'autoroute 720 le long du fleuve Saint-Laurent dans une douzaine de quartiers densément peuplé de l'île de Montréal. Ici, nous pensons autant à la vieille section Ouest de l'A-720 qu'à son prochain prolongement à l'Est de l'échangeur Souigny. Rappelons pourtant que cette infrastructure autoroutière possède une durée de vie utile de 50 ans et déjà la ruine de l'A-720 est programmée entre 2010 et 2020. Par conséquent, la réalisation du présent projet A-720 implique à moyen terme la reconstruction à l'identique de l'ensemble du réseau autoroutier de Montréal.*

*Il est malheureux qu'au Québec, le BAPE ne puisse qu'accepter ou que refuser un projet car bonifier celui-ci n'est pas une alternative. Car après un refus, le statut quo existe, il insiste. Qu'en faire ?*

*Pour permettre un choix éclairé les Québécoises et les Québécois auraient à choisir des changements de paradigmes et non pas des options basées sur des hypothèses de grandes variabilité.*

*Classiquement une autoroute fait se communiquer des régions entre-elles mais ne peut desservir adéquatement le mouvement pendulaire des populations entre un centre-ville et des banlieues. Qu'en écrire de plus ?*

*Dans le cas de l'autoroute Ville-Marie, il ne suffit pas d'opter pour un projet d'autoroute en tranchée partiellement recouverte face à un projet conséquent d'enfouissement par tunnellation en grande profondeur d'une partie du réseau routier si en fin de compte l'objectif de résultat de ces deux options est de faciliter l'étalement rural\*. Les options de tunnel et d'autoroute en tranchée restant comprises à l'intérieur du même paradigme de corridor de transport.*

Dès lors en lieu et place du présent projet de l'A-720, il demeure évident que toute alternative de boulevard urbain, même modeste écrivait pour Hull monsieur Beauchamp (BAPE - Rapport 152), ne pourra se réaliser tant que le réseau routier de la région de Montréal ne sera pas à moyen terme élagué en faveur du transport public.

À notre époque troublée par les guerres successives autour du contrôle glocal\* du pétrole, la fin du paradigme autoroutier en faveur du développement durable du Québec nécessite de s'ouvrir à la mobilité absolue des personnes avec l'établissement d'un nouveau réseau de transport public rapide sur rail.

Pour réaliser à Montréal ce réseau de déplacement rapide des personnes celui-ci devrait nécessairement emprunter les corridors autoroutiers qui sont obsolètes au point de vue de la rapidité pendulaire. ~~La fluidité de la circulation est un leurre théorique car la congestion existe et insiste.~~

Soudainement les autoroutes favorisent les crues dévastatrices, tandis que nous manquons de draveurs urbains pour défaire les embâcles quotidiens de chars.

Au Québec, il y a urgence de fondre nos chars pour en faire des rails Š pour paraphraser Nelson le vainqueur de la bataille de St-Denis qui - en ce qui nous concerne - fut aussi le premier maire élu de Montréal.

\*Route - Urbain = Rurbain

\*Global - local = Glocal

## *Atelier du patrimoine urbain de Montréal*

L'Atelier du patrimoine urbain de Montréal est un réseau d'artistes du Centre-Sud qui oeuvre autour de l'art public, les infrastructures et le patrimoine. La porosité du territoire est leur atelier. Puis la quête identitaire sur l'inforoute participe de leur avenir immédiat.

L'Atelier du patrimoine urbain de Montréal à travers ses membres participe à divers Comité de la Table en aménagement du Centre-Sud dont spécifiquement en 1999 celui de l'autoroute Ville-Marie.

L'Atelier du patrimoine urbain de Montréal développe depuis 5 ans avec le milieu culturel

montréalais un projet de pôle urbain et patrimonial au lieu-dit Pied du Courant. Cet aménagement durable du quartier Centre-Sud diffère globalement de la proposition autoroutière du ministère des Transports ce qui nécessite actuellement un arbitrage éthique du BAPE.

*Philippe Côté,*

*coordonnateur*

*de l'Atelier du patrimoine urbain de Montréal (APUM)*

1434 Montcalm, Montréal, Québec, H2L 3G8

Téléphone : (514) 523 2500

---

Site : [www.amidesruines.org](http://www.amidesruines.org)

Courriel : [phcote@cam.org](mailto:phcote@cam.org)

*NOTE : Dans le cadre métropolitain du projet de l'A-720, l'APUM participe des travaux du Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve. (GRU HM)*

---

*FIN DU COURRIEL \* PHC \* APUM \* 9 XI 2001*

## Requête du 9 XI 2001 avec addenda

Montréal, 12 novembre 2001

Ministre de l'Environnement

Monsieur André Boisclair

Courriel : André Boisclair &lt;cab.ministre@menv.gouv.qc.ca&gt;

Adresse : 675, boulevard René-Lévesque Est, 30<sup>e</sup> étage, Québec, G1R 5V7

# RAISONS & MOTIFS POUR UNE AUDIENCE PUBLIQUE SUR L'ANCIENNE IDEE DE L'AUTOROUTE VILLE-MARIE (A-720)

*Je ne connais, en effet, dans la machine du gouvernement de l'Ancien et du Nouveau Monde aucune différence qui frappe autant un Européen que l'importance excessive que paraît occuper dans la législation américaine l'entreprise des travaux publics.*

*L'excellence d'un gouvernement paraît s'estimer par ses travaux publics (...)*

*Ce qui en Europe sert à l'État à protéger les citoyens contre l'ennemi extérieur, on le requiert en Amérique pour ce qu'un écrivain français a joliment et justement défini : «La guerre avec le désert».*

*Le rapport de Durham, Londres, 11 février 1839*

*Traduction de Marcel-Pierre Hamel, Montréal, 1948, pp. 136-137*

---

**Atelier du patrimoine urbain de Montréal**

1434 Montcalm, Montréal, Québec, H2L 3G8 • Téléphone : (514) 523 2500

Site : [www.amidesruines.org](http://www.amidesruines.org) • Courriel : [phcote@cam.org](mailto:phcote@cam.org)

L'étude d'impact produite par le ministère des Transports est incomplète car elle-ci est entachée par :

- le manque d'études comparatives de stature internationale et québécoise sur l'implantation d'une autoroute en milieu urbain,
- l'absence d'un historique des choix dans le cheminement critique de la proposition d'autoroute en tranchée,
  - les normes réduites de sécurité routière,
  - l'offre médiocre du transport public régional et local,
  - l'augmentation et non la réduction des débits de circulation
  - l'enclavement systématique des quartiers,
  - les hypothèses statiques sur les débits de circulations et de par le fait même l'absence de projection réaliste sur le prolongement à court et à long terme du réseau routier supérieur,
- le manque de rigueur dans l'analyse du concept théorique de tunnel en grande profondeur,
  - la trop faible valeur urbaine de la notion sur-moderne de «Porte»
  - conservation risquée de la Tonnellerie et de la station Craig (1887)
  - aventure financière et insouciance grave pour la stabilité du pont Jacques-Cartier avec l'excavation du pilier No 26
- sous-évaluation systématique des coûts financiers, sociaux et environnementaux du projet autoroutier A-720

De plus, nous oblige à refuser l'ensemble de la proposition du promoteur :

- la non-réversibilité de l'infrastructure autoroutière en tranchée,
- l'iniquité sociale engendrée par l'histoire de l'autoroute Est-Ouest,
- l'absence de planification gouvernementale pour la ruine prochaine du réseau autoroutier.
  - la fin du paradigme de la fluidité de la circulation portée par la tendance mondiale en faveur de l'élagage des réseaux autoroutiers existants en milieux urbains,
  - l'absence d'une politique québécoise sur tous les projets d'autoroutes urbaines\*,
  - le manque d'alternative véritable au projet de continuer l'antique idée d'autoroute Ville-Marie (A-720)
    - la non-reconversion du corridor exproprié pour un réseau de SLR
    - le nécessaire alignement international du gouvernement du Québec en faveur du respect du Protocole de Kyoto qui implique un arbitrage politique que seul un débat public éclairé peut offrir.

## Insuffisance du corridor retenu sans alternative réelle à l'étude pour l'audience publique

*Il est incroyable qu'au Québec, le BAPE ne puisse au XXI<sup>e</sup> siècle qu'accepter ou que refuser un projet car bonifier celui-ci ne constitue pas une alternative véritable. Car après un refus, le statut quo existe, il insiste. Qu'en faire ? Pour permettre un choix éclairé, les Québécoises et les Québécois devraient avoir à choisir des changements de paradigmes et non pas des options basées sur des coûts financiers et des hypothèses de variabilité.*

*Dans le cas de l'autoroute Ville-Marie, il ne suffit pas d'opter pour un projet d'autoroute en tranchée partiellement recouverte face à un projet conséquent d'enfouissement par tunnellation qui serait détaché de la trame urbaine si en fin de compte l'objectif de résultat de ces deux options est de faciliter l'étalement rurbain\*. Les options de tunnel en grande profondeur et d'autoroute en tranchée restant comprises à l'intérieur du paradigme d'inachèvement du réseau autoroutier de Montréal. Pour le promoteur l'A-720 reste inachevée tandis que la tendance mondiale favorise son élagage .*

*Classiquement une autoroute fait se communiquer des régions entre-elles mais ne peut desservir adéquatement le mouvement pendulaire des populations entre un centre-ville et des banlieues.*

*Dès lors en lieu et place du projet de l'A-720, il demeure évident que toute alternative de boulevard urbain - même modeste écrivait récemment le commissaire Beauchamp pour le vieux corridor exproprié Laramée à Hull (BAPE - Rapport 152 en 2001) - ne pourra se réaliser tant que le réseau autoroutier ne sera pas élagué en faveur du transport public.*

*À notre époque troublée par les guerres successives autour du contrôle glocal\* du pétrole, la fin du paradigme autoroutier en faveur du développement durable du Québec nécessite de s'ouvrir à la mobilité absolue des personnes avec l'établissement d'un nouveau réseau de transport public rapide sur rail. Pour réaliser à Montréal ce réseau de déplacement rapide des personnes celui-ci devrait nécessairement emprunter les corridors autoroutiers qui sont obsolètes au point de vue de la rapidité pendulaire. La fluidité de la circulation est un leurre car la congestion quotidienne existe et insiste.*

*Soudainement les autoroutes favorisent les crues dévastatrices, tandis que nous manquons de draveurs urbains pour défaire les embâcles quotidiens de chars. Au Québec, il y a urgence de fondre nos chars pour en faire des rails ... en paraphrasant le patriote Wolfred Nelson qui fut le 2<sup>e</sup> maire élu au suffrage universel de Montréal.*

\*Route - Urbain = Rurbain

\*Global - local = Glocal

# Addenda à la requête sur le mandat du BAPE

Montréal, 12 novembre 2001

Monsieur André Boisclair  
Ministre de l'Environnement

L'Atelier du patrimoine urbain de Montréal vous recommande que le mandat du Bureau d'audience publique en environnement (BAPE) sur le prolongement de l'autoroute Ville-Marie (A-720) débute en janvier 2002. Le projet autoroutier de 10 km est métaphoriquement nommé par le promoteur «*modernisation de la rue Notre-Dame*».

L'Atelier du patrimoine urbain de Montréal vous recommande que la 1<sup>er</sup> partie du mandat du BAPE comporte des séances thématiques pour bien informer, comprendre et distinguer les différentes problématiques de cette autoroute de 10 km.

Car le promoteur distingue 4 volets au projet selon le communiqué du BAPE du 25 septembre 2001 : corridor autoroutier en tranchée, route verte, intégration du patrimoine, autoroute panoramique. (Nous abrégeons ici l'expression de ces 4 volets).

Nous recommandons des séances d'informations distinctes auxquelles il faudrait greffer pour le grand public des volets spécifiques sur l'environnement, la santé publique, le transport en commun, le développement local, l'historique du cheminement et le développement du réseau autoroutier dans le nouveau cadre d'aménagement du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Nous vous recommandons que le mandat du BAPE comporte des séances distinctes pour 3 quartiers montréalais : Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve, Mercier Est et Ouest. Rappelons qu'en 1999 le promoteur avait tenu des «Journées portes ouvertes» sur le projet de l'A-720 dans ces 3 quartiers de Montréal.

Des séances locales car le prolongement de l'autoroute Ville-Marie n'ayant jamais fait de mandat du BAPE : antérieurement dans le quartier Saint-Jacques et nouvellement dans le quartier Mercier Ouest avec le segment à 3 voies sur Souigny.

- Pour l'accès au fleuve, suite à l'agrandissement du Parc Dézéry au-dessus de la tranchée, avenir du vrac portuaire sans aucune valeur ajoutée qui est entreposée devant le quartier Hochelaga

- Hydro-Québec

- 
- Reformatage et coût financier pour le réseau de distribution électrique de l'Est de l'île de Montréal qui existe sous la rue Notre-Dame (ligne 120KV)

- Société fédérale des ponts Jacques-Cartier et Champlain

- 
- Évaluation critique de l'excavation du pilier No 26 du pont Jacques-Cartier situé au Pied du Courant

- Canadien National

- 
- Historique du cheminement menant à l'aménagement autoroutier de la gare de triage Assomption

- Canadien Pacifique

- 
- Avenir du rail et du nouveau service hybride de ferroute
  - Réaménagement de la gare de triage Moreau dans ses rapports avec les secteurs ferroviaires Centre-Sud et Hochelaga dans le Port de Montréal suite à la construction de la famille d'entrée/sortie Alphonse-D. Roy
  - Avenir des rails devant le secteur Ste-Marie

- Vélo-Québec

- 
- Mandataire de la Route Verte dans le cadre du prolongement de l'A-720
  - Si le tracé doit être modifié et déplacé hors du corridor exproprié du MTQ quel sera impact sur la réalisation de la Route Verte

- Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve

- 
- Financement, historique et valeur démocratique de la consultation publique menant à la publication en juin 2000 du Rapport des Commissaires ... en faveur d'une «voie rapide» menant à la proposition de l'autoroute en tranchée tout le long du quartier Hochelaga-Maisonneuve avec à l'Est un échangeur à Alphonse-D.-Roy et à l'Ouest un échangeur dans la gare de triage Assomption (CN)
  - Historique de la construction de la maquette de l'A-720 en cours

- Alerte Centre-Sud

- 
- Financement, historique et résultat de la consultation locale auprès des citoyens et des organismes du quartier centre-sudois

Montréal 7 novembre 2001

M. D. Page

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement M. Horne

Bâtiment Homer - Gouin  
575 St-Anable Bureau 2.10  
Québec (Québec)  
FIR 6A6

162

CR3.14

Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal

Montréal

AUD6211 06 057

Objet: ~~Modernisation de la rue Notre-Dame demande pour~~  
~~qu'il y ait des audiences publiques et surtout vérifiées~~  
~~du 4<sup>e</sup> projet qui touche les personnes de la rue Vimont.~~

Monsieur ou Madame,

Par la présente nous vous demandons de tenir des audiences publiques sur l'environnement (B.A.P.E). Nous comprenons parfaitement que nous n'avons pas le pouvoir, que nous ne sommes pas aussi puissants que le gouvernement pour faire valoir nos points de vue, mais nous vous demandons de bien vouloir prendre quelques minutes de votre temps pour comprendre que ce projet (le 4<sup>e</sup> ou 5<sup>e</sup>) n'a aucune allure dans la façon dont il passe derrière nos résidences de la rue Vimont.

Depuis des années nous avons les trains du CN qui transportent toutes sortes de matières dangereuses ou pas, nous entendons leur bruit, nos maisons vibrent et au 1<sup>er</sup> auditions nous en avons fait mention. Ça est pour ça que 2 jours après et comme par hasard selon eux il n'y a rien d'alarmant. Mais ils ont décidé de débiter le tout en 1<sup>er</sup> c'était sur la rue Dickson en face de la CAMCO. Faut croire qu'ils ont plus peur que nous et que la santé des gens n'importe plus le projet et perçu derrière nos demeures

Je trouve que nous serons obligés de  
vivre avec un boulevard Décarie à l'arrivé et cela  
on ne nous l'a pas demandé. Quand on parle pour  
la rue Notre-Dame je pense que ça fera pareil  
comme celui de la rue Vézec près du quartier  
chinois qui maintenant ne sert plus qu'à des  
pique-nique, des mauvaises fréquentations mais on  
l'on ne voit plus personne avec leur enfants même  
juste des buildings qui sortent par-dessus l'autoroute  
Nelle-Marie.

Nous n'avons pas besoin de cette autoroute  
et nous tenons à le faire savoir. C'est pour quoi nous  
dirigeons des audiences publiques après le temps des  
fêtes afin qu'on n'ait le temps de faire face à la  
musique, car nous ne sommes pas équipé en outillage  
comme le gouvernement pour répondre aussi vite.  
J'attends de vos nouvelles très bientôt  
Mme Suzanne Beaudet

pour les résidents de la rue Vézec

C.C. Mme André Boisclair  
ministre de l'environnement de Québec

Montréal, le 31 octobre 2001

Monsieur André Boisclair  
Cabinet du ministre  
Ministre de l'Environnement du Québec  
Édifice Marie-Guyart, 30<sup>e</sup> étage  
675, boul. René-Lévesque Est  
Québec, Québec.  
G1R 5V7



**Objet : Demande d'audiences publiques par le BAPE sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame du ministère des Transports du Québec.**

Monsieur le Ministre,

Par la présente, nous réclamons la tenue d'audiences publiques par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Notre organisation s'intéresse à ce projet depuis 1983. L'an dernier, nous avons tenu nos propres audiences locales sur le sujet afin de recueillir les préoccupations, demandes et suggestions des citoyens, des groupes et des organisations du quartier Hochelaga-Maisonneuve.

La nature de l'infrastructure qui est mise de l'avant par le ministère des Transports du Québec comporte une dimension métropolitaine bien évidente. Cette seule dimension justifie un débat public. En plus, on ne peut occulter les conséquences environnementales de la construction d'un tel ouvrage et les défis que posera le chantier pendant cinq ans. Si la réalisation de liens routiers efficaces et fluides entre l'Est de Montréal et le centre-ville doit répondre aux impératifs de la circulation des personnes et des marchandises, elle doit aussi respecter la qualité de vie des résidents des quartiers limitrophes.

Ce projet est trop important pour éviter un débat de fond sur les nombreuses questions qu'il soulève.

Veuillez agréer Monsieur Boisclair, nos salutations les plus distinguées.

Jean-Jacques Bohémier  
Directeur de projet

Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve

c.c. Madame Louise Harel, députée de Hochelaga-Maisonneuve

Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve

3987 rue Sainte-Catherine est, Montréal (Québec) H1W 2G7 téléphone 523-4443 / télécopieur 523-2579

courriel : cauhm@odyssee.net

162

CR3.16

Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal

Montréal

AUD6211 06 057

par courriel et télécopieur: (418) 643-4143

Montréal, le 8 novembre 2001

Monsieur André Boisclair  
Ministre de l'Environnement  
Édifice Marie-Guyart (30e étage)  
675 boul. René-Lévesque Est  
Québec (Québec)  
G1R 5V7

Attention

M. André  
Harvey

**Objet: Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal  
par le Ministère des Transports du Québec**

Monsieur le Ministre,

Je vous écris au nom du Mouvement Au Courant, un groupe de bénévoles, formé en 1989, avec deux buts principaux; premièrement de veiller à l'utilisation rationnelle des ressources naturelles et deuxièmement de promouvoir la participation publique dans les processus décisionnels.

Ce projet nous intéresse puisque le choix de ses caractéristiques aura un effet plus ou moins grand sur la consommation de carburant fossile et par conséquent sur les émissions de gaz à effet de serre.

Pour nous, l'analyse des répercussions de l'augmentation de la fluidité et la capacité de ce tronçon de la rue Notre-Dame sur la circulation dans le réseau de transport métropolitain reste à faire. En particulier il faut examiner les effets croisés de ce projet et un éventuel pont sur l'autoroute 25 vers Laval.

De plus, tel que demandé par le ministère des Affaires municipales et de la Métropole, « *les impacts cumulatifs sur l'étalement urbain du projet combiné avec les futurs projets de la région en matière de transport devraient être évalués.* » (PR-6.7).

Bien que le projet envisage l'ajout d'une voie réservée pour autobus, de toute évidence, le tracé proposé aurait l'effet pervers d'avantager l'automobile par rapport à l'autobus!

Plus généralement, à l'égard du transport des personnes, le promoteur devrait décrire comment le projet s'inscrit dans l'orientation gouvernementale pour le métropole de susciter et soutenir « *une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile.* »<sup>1</sup>.

Par ailleurs, comme utilisateur du vélo pour mes déplacements urbains, j'ai des questions sur la piste cyclable concernant l'accès, la sécurité et l'entretien.

<sup>1</sup> *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal*, Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, Juin 2001, p. 91.

Pour toutes ces raisons, le Mouvement Au Courant ajoute cette demande d'audience à celles que vous avez déjà reçues.

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

*John Burcombe.*

John Burcombe  
Mouvement Au Courant  
4711, ave Palm  
Montréal (Québec)  
H4C 1Y1

tél. (514) 937-8283  
télé. (514) 937-7726  
courriel, [courant@cam.org](mailto:courant@cam.org)

c.c. M. André Harvey, Président, BAPE (télé. (418) 643-9474)

Montréal, le 8 novembre 2001

Monsieur André Boisclair  
Ministre de l'Environnement  
Édifice Marie-Guyart  
675, boul. René-Lévesque Est, 30<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 5V7

Télécopieur : (514) 873-2413

**Objet : Demande d'enquête et d'audiences publiques pour le projet de Modernisation de la rue Notre-Dame**

Monsieur,

Nous avons pris connaissance du projet du Ministère des Transports de prolonger l'autoroute Ville-Marie dans l'est de Montréal, appelé, «Modernisation de la rue Notre-Dame » et avons participé à la séance d'information du BAPE sur ce projet. Équiterre est très préoccupé par l'impact majeur de ce projet sur la pollution de l'air, la circulation automobile ainsi que sur les émissions de gaz à effet de serre du Québec.

Toutes les expériences passées de construction de nouvelles infrastructures routières au Québec et ailleurs ont eu pour effet d'augmenter l'utilisation de la voiture privée ainsi que les émissions de gaz à effet de serre. Or, le promoteur prétend que l'effet du projet sur les émissions de polluants atmosphériques sera neutre en dépit du fait que la capacité de cette route sera doublée. Ce point, parmi d'autres, mériterait d'être approfondi lors d'une enquête et d'audiences publiques.

Ce projet a fait l'objet de consultation de la population locale et il est vrai que le projet actuel répond à certaines préoccupations d'ordre local. Toutefois, un projet d'autoroute, par définition, ne s'adresse pas uniquement aux résidents du quartier et aura un impact majeur sur le transport, l'environnement et le développement économique de toute la région métropolitaine. Ces enjeux n'ont jamais fait l'objet d'un débat rigoureux.

Équiterre est un organisme démocratique qui regroupe 1500 membres, dont une grande proportion habite la région métropolitaine de Montréal. Depuis sa création en 1993, Équiterre sensibilise le public et les décideurs aux enjeux du changement climatique en lien avec le transport en milieu urbain. La construction de nouvelles infrastructures de transport est un sujet important dans tous ses projets et interventions.

Pour ces raisons, nous vous demandons de confier au BAPE un mandat d'enquête et d'audiences publiques sur le projet.

En espérant que vous donnerez suite à cette demande, veuillez agréer, monsieur le Ministre, nos salutations distinguées.



Lucie Poirier  
Présidente

C.c. Bureau d'audiences publiques sur l'environnement



Montréal, le octobre 2001

Monsieur André Boisclair  
Ministre de l'Environnement  
du Québec  
675, boul. René-Lévesque Est  
30 ième étage  
Québec, Québec.  
G1R 5V7

REÇU LE
05 NOV. 2001
CABINET DU MINISTRE
RÉF: _____

Objet : Demande d'audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame par le ministère des Transports du Québec (MTO).

Monsieur le ministre,

Par la présente, nous vous demandons de donner un mandat au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) de tenir une audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame qui touchera trois quartiers de la nouvelle ville de Montréal soit les quartiers Centre-Sud ; Hochelaga-Maisonneuve et Mercier. Nous sommes résidents dans le sud du quartier Hochelaga-Maisonneuve, à proximité de la nouvelle autoroute qui sera construite sur la rue Notre-Dame.

Ce projet du ministère des Transports suscite de nombreuses inquiétudes. La mise en place de cette autoroute engendrera un volume sans cesse croissant de circulation – un débit qui pourrait atteindre 140 000 véhicules par jour soit celui de l'autoroute Décarie – et qui aura comme effet de dégrader notre qualité de vie et notre environnement. Notre demande s'articule principalement sur les raisons suivantes :

- Nous avons des craintes pour notre santé. L'augmentation du volume de circulation sur la Notre-Dame aura comme impact d'accroître la pollution de l'air dans notre quartier et déjà plusieurs de nos concitoyens souffrent de maladies respiratoires ;
- Il y aura également une augmentation du bruit dans notre secteur malgré les mesures promises par le promoteur dans l'étude d'impact. Le bruit a un impact direct sur notre santé et en particulier sur le stress ainsi que sur les troubles du sommeil ;

- Durant les travaux de construction qui s'étaleront sur plusieurs années, il y aura des embouteillages monstres sur la rue Notre-Dame et ces derniers risquent de déborder sur les rues résidentielles du quartier. La sécurité des résidents et des résidentes et en particulier, celle des personnes âgées et des enfants sera touchée. ;
  
- Les poussières dégagées par les nombreux travaux d'excavation risquent d'être contaminé par des substances toxiques. Plusieurs terrains situés dans l'emprise de l'autoroute projetée sont d'anciens sites industriels lourds et les risques de contamination demeurent très élevés. La santé des citoyens du quartier est-elle menacée par les poussières soulevées par ces travaux ?

Pour toutes ces raisons et plusieurs autres, nous vous demandons de tenir des audiences publiques sur ce projet afin de permettre aux résidents et aux résidentes de ce quartier de s'informer adéquatement, d'intervenir et de faire valoir leurs préoccupations et leurs positions dans ce dossier.

Veillez agréer Monsieur Boisclair, nos salutations les plus distinguées.

Signature :

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal

Montréal

AUD6211 06 057

Montréal, le 6 novembre 2001



CRE-Montréal

Monsieur André Boisclair  
Ministre de l'Environnement du Québec  
675, boul. René-Lévesque Est, 30 ième étage  
Québec, Qc, G1R 5V7

**OBJET : DEMANDE D'AUDIENCE PUBLIQUE SUR LE PROJET DE MODERNISATION DE LA RUE  
NOTRE-DAME DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC.**

Monsieur le ministre,

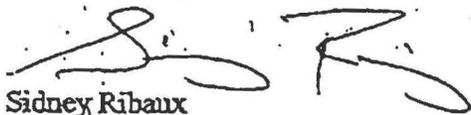
Par la présente, le Conseil régional de l'environnement de Montréal vous demande de donner le mandat au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) de tenir une audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame du ministère des Transports du Québec. Nous croyons que des audiences publiques sont nécessaires pour permettre à la population et aux organismes préoccupés par le projet de la modernisation de la rue Notre-Dame d'être adéquatement informés et de s'exprimer sur ce projet qui aura des impacts significatifs sur les quartiers traversés, la région de Montréal et son environnement.

Comme vous le savez, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame qui prévoit la construction d'une autoroute en tranchée de six voies dans les quartiers Mercier, Hochelaga et Centre-Sud aura des impacts significatifs sur les débits de circulation, la qualité de l'air, le bruit, l'étalement urbain et les émissions de gaz à effet de serre. C'est pourquoi, il est essentiel que la population ait l'opportunité de connaître ces impacts et de se prononcer sur le projet dans son ensemble. Les audiences publiques sont également nécessaires pour dissiper certaines zones grises du projet de modernisation de la rue Notre-Dame :

- Les impacts du projet de modernisation de la rue Notre-Dame sur le centre-ville notamment en matière de circulation et de stationnement.
- Les impacts du projet de prolongement de l'autoroute 25 vers Laval sur la rue Notre-Dame.
- Les impacts du projet de modernisation de la rue Notre-Dame à l'égard des engagements du Québec en matière de changements climatiques.
- Les études sur des solutions alternatives au projet d'autoroute proposé par le ministère des Transports.

Pour toutes ces raisons et plusieurs autres, nous vous demandons de tenir des audiences publiques sur ce projet afin de permettre aux résidents et aux organismes d'être informés adéquatement, d'intervenir et de faire valoir leurs préoccupations et leurs positions dans ce dossier.

Veuillez agréer Monsieur le ministre, nos salutations les plus distinguées.

  
Sidney Ribaux  
Président

Conseil régional de l'environnement  
de Montréal

454, Avenue Laurier Est  
Montréal (Québec)  
H2J 1E7

Téléphone : (514) 842-2890  
Télécopieur : (514) 842-6513  
Courriel: [cremtl@cam.org](mailto:cremtl@cam.org)  
Site internet: <http://www.cremtl.qc.ca>



Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal  
par le ministère des Transports

Montréal

AUD6211 06 057

Montréal le 7 novembre 2001.

Monsieur André Boisclair,  
Cabinet du ministre  
Ministère de l'environnement du Québec,  
Édifice Marie-Guyart  
675, boul. René-Lévesque Est,  
30<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 5V7

**Objet :** *Demande d'audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, à Montréal, par le Ministère des transports du Québec (MTQ).*

Monsieur le ministre,

Par la présente, nous vous demandons de donner un mandat au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) de tenir une audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame qui touchera trois quartiers de la nouvelle ville de Montréal, soit les quartiers Centre-Sud, Hochelaga-Maisonnette et Mercier. Notre organisme œuvre dans le quartier Hochelaga-Maisonnette et a pour mission de se préoccuper de la santé et du bien-être de la population de son territoire.

Ce projet du Ministère des transports suscite de nombreuses inquiétudes. La mise en place de cette autoroute engendrera un volume sans cesse croissant de circulation, un débit qui pourrait atteindre 140 000 véhicules par jour, soit celui de l'autoroute Décarie. Cela aura pour effet de dégrader l'environnement et la qualité de vie dans notre quartier. Notre demande s'articule principalement autour des raisons suivantes :

- ⇒ Nous avons des craintes pour la santé de la population. L'augmentation du volume de circulation sur la rue Notre-Dame aura pour impact d'accroître la pollution de l'air dans notre quartier, cependant, nous constatons que plusieurs citoyens du quartier souffrent de maladies respiratoires. Un des territoires les plus affectés au Québec selon des études de santé publique;
- ⇒ Il y aura également une augmentation du bruit dans notre secteur malgré les mesures promises par le promoteur dans l'étude d'impact. Le bruit a un impact direct sur la santé, en particulier en augmentant le niveau de stress et en provoquant des troubles du sommeil;
- ⇒ Durant les travaux de construction qui s'étaleront sur plusieurs années, il y aura des embouteillages monstres sur la rue Notre-Dame et ces derniers

1570, av. de la Salle  
Montréal (Québec) H1V 2J8  
Tél : (514) 253-2181

Département d'immigration  
(514) 253-1739

Commissariat  
(514) 253-5340

Département Services à domicile  
(514) 522-9477

Centre électronique  
immigration

Services enfance-  
jeunesse-famille  
3454, rue Saint-Charles Est  
Montréal (Québec) H1W 2E2  
Tél : (514) 253-2181  
Télécurseur : (514) 521-8920

Centre de crise  
en santé mentale  
L'Entremise

3011, rue Papineau-Ouellet  
Montréal (Québec) H1L 4Z8  
Tél : (514) 351-9592  
Télécurseur : (514) 351-3507

Monsieur André Boisclair  
Le 7 novembre 2001

---

2

risquent de déborder sur les rues résidentielles du quartier. La sécurité des résidentes et des résidents sera touchée, en particulier celle des enfants et des personnes âgées;

- ⇒ Les poussières dégagées par les nombreux travaux d'excavation risquent d'être contaminées par des substances toxiques. Plusieurs terrains situés dans l'emprise de l'autoroute projetée sont d'anciens sites industriels lourds et les risques de contamination demeurent élevés. La santé des citoyens du quartier nous semble menacée par les poussières qui seront soulevées lors de ces travaux;
- ⇒ Notre organisme a préconisé l'utilisation du transport en commun pour réduire les impacts d'une circulation lourde en milieu urbain. Nous voulons que cette alternative soit mise en place dès le début des travaux.

Pour toutes ces raisons et plusieurs autres, nous vous demandons de tenir des audiences publiques sur ce projet afin de permettre aux résidentes et aux résidents du quartier Hochelaga-Maisonneuve de s'informer adéquatement, d'intervenir et de faire valoir ses préoccupations et ses besoins à l'égard de ce dossier.

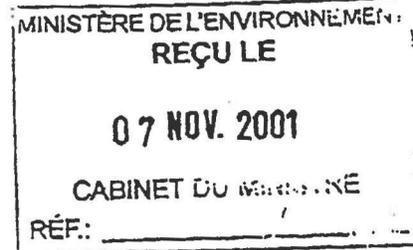
Veuillez accepter, Monsieur Boisclair, nos salutations distinguées.

  
Jean-Pierre Perreault  
Directeur général  
CLSC Hochelaga-Maisonneuve  
1620, avenue de La Salle  
Montréal (Québec)  
H1V 2J8

C.C. Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve

À Monsieur André Boisclair,  
Cabinet du ministre  
Ministère de l'Environnement,  
Édifice Marie-Gayard  
675, boul. René-Lévesque Est, 30e étage  
Québec, G1R 5V7

De Luc Ferrandez  
Rues pour tous  
4575 de Lanaudière  
Montréal (Qc) H2j-3P6



**Objet : demande d'audiences publiques pour le projet de modernisation de la rue Notre-Dame**

Monsieur,

Veuillez enregistrer par la présente notre demande d'audiences publiques pour le projet de modernisation de la rue Notre Dame. La fonction principale du projet, tel qu'il a été présenté lors des séances d'information organisées par le BAPE, serait d'absorber les flux de circulation actuelle à destination du centre-ville. Selon le MTQ, le projet ne favoriserait pas d'achalandages supplémentaires potentiellement causés par les projets et phénomènes suivants :

- La modification des trajectoires d'une partie des automobilistes empruntant actuellement l'autoroute métropolitaine et la route 132 sur la rive sud de Montréal;
- La complétion de l'autoroute 25 et l'éventuelle construction d'un pont entre Montréal et Laval sur cette même autoroute
- L'étalement urbain permis par l'allègement de la congestion, notamment à l'est du pont-tunnel, dans la partie ouest de Laval et dans les environs de Terrebonne et Lachenaie sur la rive nord.

Nous croyons pour notre part que cette hypothèse de travail n'a pas été suffisamment documentée. Le ministère, avant de procéder, doit soumettre des études lui permettant d'évaluer correctement les déplacements supplémentaires susceptibles de se produire – notamment en procédant à des études comparatives avec d'autres projets d'infrastructures majeures dans la région de Montréal. Si l'augmentation des déplacements s'avérait, notre organisme craint particulièrement les trois conséquences suivantes :

- Un afflux supplémentaire de voitures au centre-ville
- Le débordement des embouteillages sur les artères des quartiers Centre-sud, Plateau mont Royal et Hochelaga Maisonneuve.
- La diminution du nombre de ménages dans les quartiers centraux de la ville

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Luc Ferrandez

162

CR3.22

Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal

Montréal

AUD6211 06 057

Montréal, le 8 novembre 2001

Monsieur André Boisclair  
Ministre de l'Environnement du Québec  
675, boul. René Lévesque Est, 30<sup>e</sup> étage  
Québec (Qué.)  
G1R 5V7

Objet : Demande d'audience publique pour le projet de modernisation de la rue Notre-Dame par le ministère des Transports du Québec

Monsieur le ministre,

Solidarité Mercier-Est est un regroupement de citoyens et d'organismes du quartier Mercier-Est oeuvrant à l'amélioration de la qualité de vie des résidents. Nous sommes, à ce titre, préoccupés par les répercussions possibles du projet de modernisation de la rue Notre-Dame proposé par le ministère des Transports du Québec.

Selon nous, ce projet de « modernisation » s'apparente davantage à une autoroute en milieu urbain avec les diverses nuisances qui y sont rattachées : pollution atmosphérique, bruit, détérioration des milieux de vie, etc.

En ce qui concerne notre quartier, cette autoroute est susceptible de produire plusieurs impacts négatifs, notamment une augmentation significative du trafic routier aux alentours de ses voies d'évacuation, soit l'échangeur Souigny et la rue Honoré-Beaugrand. De plus cette voie rapide renforcera l'enclavement de notre quartier et diminuera l'accessibilité au fleuve.

Ce projet pourrait également favoriser le prolongement de l'autoroute 25 jusqu'à Laval, produisant ainsi un accroissement incontrôlable du trafic de transit dans notre secteur.

Notre quartier affichant déjà un taux élevé de maladies respiratoires, quelle sera l'incidence de cette augmentation du débit routier sur la santé des citoyens de Mercier-Est?

Plus globalement, nous nous interrogeons sur le choix des mesures proposées par le ministère des Transports en vue de résoudre les problèmes de circulation sur l'île de Montréal. Des solutions moins coûteuses ( les coûts du projet nous apparaissent sous-estimés), plus durables et, surtout, plus respectueuses de l'environnement ont-elles été considérées, telles l'utilisation accrue du chemin de fer pour le transport de marchandises ou l'implantation d'un train léger sur rails?

Quant à la localisation de la piste cyclable, sa proximité de l'autoroute représente un risque élevé pour la santé des usagers.

La tenue d'une audience publique nous permettrait d'obtenir les informations nécessaires à une meilleure compréhension du projet, d'exprimer nos préoccupations et de faire valoir notre point de vue. En outre nous souhaiterions qu'une rencontre thématique porte spécifiquement sur les impacts de ce projet dans notre quartier.

En espérant que cette requête sera reçue favorablement, je vous prie d'agréer, Monsieur le ministre, mes salutations distinguées.



RÉAL BERGERON  
CITOYEN ET ADMINISTRATEUR

SOLIDARITÉ MERCIER-EST  
2735 AUBRY  
MONTREAL (QUÉ) #11 Le PC  
TEL : (514) 356-1917  
TÉLÉC : (514) 356-9565



Centre de soins prolongés  
GRACE DART  
Extended Care Centre

162

CR3.23

Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal

Montréal

AUD6211 06 057

MINI
REÇU LE
09 NOV. 2001
CABINET DU MINISTRE
RÉF.: _____

Montréal, le 5 novembre 2001

M. André Boisclair  
Ministre de l'Environnement  
675 boul. René Lévesque est, 30<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V7

**OBJET :    Projet de modernisation de la rue Notre Dame à Montréal  
          par le Ministère des Transports du Québec**

Monsieur le ministre,

Le jeudi 18 octobre 2001, à Montréal, se tenait une séance d'information sur le projet cité en titre au cours de laquelle les représentants du promoteur, le Ministère des Transports et du Ministère de l'Environnement ont présenté le projet et ses impacts sur l'environnement.

Comme vous le savez, le *Centre de soins prolongés Grace Dart* est situé exactement sur le tracé du projet, selon l'une des deux alternatives présentées par le Ministère des Transports, et à très faible distance si l'alternative de construction d'un tunnel, prévu près du Centre, est retenue.

Dans l'étude d'impact réalisée pour le projet, le promoteur admet que cela constitue un défi environnemental important à l'étape de réalisation des travaux et que ceux-ci perturberont significativement le milieu, dont notamment le climat sonore, les vibrations, la circulation et la poussière. D'ailleurs, le promoteur s'engage à mettre sur pied un comité d'experts pour étudier l'aspect sonore, ce qui n'est pas nécessairement rassurant quant aux impacts négatifs que les travaux pourront avoir sur le fonctionnement de notre Centre.

Dans son bilan du mois d'août 2001, votre Ministère demeure vague sur les effets sur la santé des populations vulnérables, habitant à une faible distance du chantier. Pour ajouter à l'inquiétude de nos résidents, le Ministère demande la collaboration du *Centre de soins prolongés Grace Dart* qui devrait (page 64 du bilan) « prévoir, au moment requis, des échanges d'informations afin de sensibiliser l'équipe du projet à la spécificité de cette population ». Il est important de rappeler que la durée des travaux prévus est de quatre années.

.../2

SIÈGE SOCIAL / HEAD OFFICE  
Centre de soins prolongés  
5155, rue Sainte-Catherine Est   Tél.: (514) 255-2833  
Montréal (Québec) H1V 2A5   Télec.: (514) 255-6275

Pavillon Grace Dart  
6085, rue Sherbrooke Est   Tél.: (514) 256-9021  
Montréal (Québec) H1N 1C2   Télec.: (514) 251-2391

Le Centre de soins prolongés Grace Dart est d'avis que les impacts sont tels qu'une relocalisation des résidents du Centre est inévitable pendant la durée des travaux. De plus, à l'analyse des études produites et à la lecture des conclusions dans le bilan du Ministère de l'Environnement, le Centre de soins prolongés Grace Dart remarque que des travaux de réfections importants sont prévus sur les bâtiments du Centre et dans son environnement immédiat pour obtenir les niveaux de pollution indiqués dans l'étude d'impact et reportés au bilan. Les risques associés au niveau de pollution réel possible et de l'impact sur la qualité de vie et la santé des résidents du Centre de soins prolongés Grace Dart sont pour le moins inquiétants.

Si nous ajoutons, aux coûts déjà prévus dans le projet pour le Centre, les coûts d'une relocalisation temporaire pendant quelques années au moins, le Centre de soins prolongés Grace Dart croit que la relocalisation permanente du Centre est la seule solution acceptable qui rencontrera à la fois les objectifs du projet et les impératifs de sécurité et de qualité des soins que nous devons assurer aux résidents du Centre, et cela quelle que soit l'alternative choisie des deux tracés présentés par le ministère des transports du Québec. Nous croyons que les sommes prévues actuellement pour la réduction des impacts négatifs du projet sur le Centre seraient mieux investies dans le financement de sa relocalisation.

En conséquence, le Centre de soins prolongés Grace Dart informe le ministre de l'environnement qu'il entend présenter son dossier, lors des audiences publiques sur l'environnement portant sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal. Lors de ces audiences qui débiteront incessamment, le Centre de soins prolongés Grace Dart présentera les résultats de ses analyses ainsi que ses recommandations dans ce dossier.

Veillez agréer, Monsieur le ministre, l'expression de notre plus haute considération.



Alphonse Giard  
Président du conseil d'administration

cc. Jean Michel Boisvert, Ministère des transports  
Marcel Villeneuve, Régie régionale de Montréal-Centre  
Robert Demers, Régie régionale de Montréal-Centre  
Aldo Sylvestre, membre du conseil  
Caroline Barbir, directrice générale

Montréal, le 02 Novembre 2001

Monsieur André Boisclair  
Ministre de l'Environnement du Québec  
675, boul. René-Lévesque Est, 30 ième étage  
Québec, Québec, G1R 5V7

Objet : Demande d'audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame par le ministère des Transports du Québec (MTQ).

Monsieur le ministre,

Par la présente, nous vous demandons de donner un mandat au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) de tenir une audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Nous sommes résidents dans le sud du quartier Hochelaga-Maisonneuve, à proximité de la nouvelle autoroute qui sera construite sur la rue Notre-Dame.

Ce projet du ministère des Transports suscite de nombreuses inquiétudes. La mise en place de cette autoroute engendrera un volume sans cesse croissant de circulation avec un débit qui pourrait atteindre 140 000 véhicules par jour, soit celui de l'autoroute Décarie, et qui aura comme effet de dégrader notre qualité de vie et notre environnement. Notre demande s'articule principalement sur les raisons suivantes :

- Nous avons des craintes pour notre santé. L'augmentation du volume de circulation sur la Notre-Dame aura comme impact d'accroître la pollution de l'air dans notre quartier et déjà plusieurs de nos concitoyens souffrent de maladies respiratoires ;
- Il y aura également une augmentation du bruit dans notre secteur malgré les mesures promises par le promoteur dans l'étude d'impact. Le bruit a un impact direct sur notre santé et en particulier sur le stress ainsi que sur les troubles du sommeil ;
- Durant les travaux de construction qui s'étaleront sur plusieurs années, il y aura des embouteillages monstres sur la rue Notre-Dame et ces derniers risquent de déborder sur les rues résidentielles du quartier. La sécurité des résidents et des résidentes et en particulier, celle des personnes âgées et des enfants sera touchée ;
- Les poussières dégagées par les nombreux travaux d'excavation risquent d'être contaminés par des substances toxiques. Plusieurs terrains situés dans l'emprise de l'autoroute projetée sont d'anciens sites industriels lourds et les risques de contamination demeurent très élevés. La santé des citoyens du quartier est-elle menacée par les poussières soulevées par ces travaux ?

Pour toutes ces raisons et d'autres, nous vous demandons de tenir des audiences publiques sur ce projet afin de permettre aux résidents de ce quartier de s'informer adéquatement, d'intervenir et de faire valoir leurs préoccupations et leurs positions dans ce dossier.

Veuillez agréer Monsieur Boisclair, nos salutations les plus distinguées.



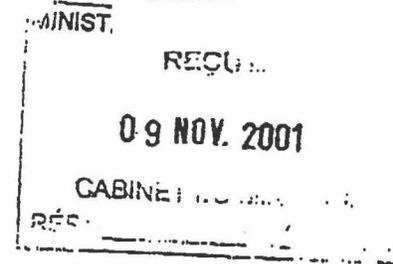
Francis Gagnon



PATRICIA CLERMONT

Montréal, le 7 novembre 2001

Monsieur André Boisclair  
Ministre de l'Environnement du Québec  
Édifice Marie-Guyart  
675, boulevard René-Lévesque est  
30e étage  
Québec (Québec)  
G1R 5V7



OBJET : Demande d'audience publique relative au projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal

Monsieur le Ministre de l'Environnement,

On apprendait aujourd'hui que le ministre des Transports, Guy Chevrette, demandait au gouvernement de tenir des audiences publiques sur le projet susmentionné.

Nous joignons donc notre voix à celle du Ministre Chevrette pour demander la tenue d'audiences publiques concernant ce projet.

Toutefois nous ne croyons pas, comme le Ministre des Transports, qu'il s'agit de «l'un des plus beaux exemples d'intégration d'un axe routier dans le milieu bâti».

Notre avis est en fait similaire à celui exprimé par monsieur Luc Ferrandez dans Le Devoir du 5 octobre dernier : Cette autoroute se fera contre le fleuve et surtout contre la ville. Elle provoquera la déchéance définitive des quartiers Hochelaga et Maisonneuve. On fait maintenant autrement dans les grandes villes civilisées de la planète (Portland, Barcelone, Lyon).

Le ministre de Joliette comprendra-t-il un jour que Montréal n'est pas une poubelle, mais une ville où vivent des hommes, des femmes et des enfants et où il aimeraient vivre en santé?

Espérant que les audiences publiques seront l'occasion de faire la lumière sur les conséquences désastreuses de ce projet pour Montréal, nous vous prions, monsieur le Ministre de l'Environnement, de bien vouloir agréer nos salutations.

162

CR3.26

Modernisation de la rue Notre-CR3.me à Montréal  
par le ministère des Transports

Montréal

AUD6211 06 057

**Envoyé:** 9 novembre, 2001 09:52**À:** MENVQ Ministre**Cc:** Renée Martin**Objet:** Fw: Demande d'A.P Renée 2ieme

----- Original Message -----

**Sent:** Friday, November 09, 2001 9:39 AM**Subject:** Tr: Demande d'A.P Renée 2ieme

-----Message d'origine-----

**Date :** Friday, November 09, 2001 9:13 AM**Objet :** Tr: Demande d'A.P Renée 2ieme

-----Message d'origine-----

**Objet :** Demande d'A.P Renée

Madame Renée Martin

Maître en Aménagement Diplômée de l'Université de Montréal et diplômée de l'école d'architecture de Paris (D.P.L.G.)

Membre du Groupe en Recherche Urbaine d'Hochélaga Maisonneuve

et de la Table d'Aménagement du Quartier Hochelaga-Maisonneuve.

à Monsieur André Boicclair,

Cabinet du Ministre, Ministère de l'Environnement, Édifice Marie Guyart,

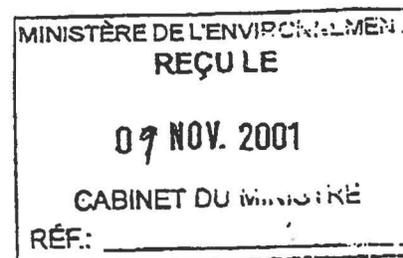
675 Boulevard René Lesvègue, 30 eme étage, Québec G1R 5V7

Le 8 Novembre 2001

Monsieur,

Je vous fais parvenir une demande d'Audiences Publiques concernant le projet de **Modernisation de la rue Notre Dame Est.**

2001-11-09



Je considère que :

**- Le projet ne s'inscrit pas dans un plan d'aménagement urbain qui respecte le développement durable.**

Après avoir démoli un Habitat humain, créé un corridor qui va à l'encontre de tout développement spatial intégré aux arrondissements, laissé en friche quelques décennies ces terrains, il est proposé un autoroute bonifié d'un corridor vert sur son emprise et peut-être d'un talus qui isolera la population des rives du fleuve!!

**- Le projet ne répond pas au développement d' une nouvelle ville** qui, tout en respectant les contraintes portuaires, prive les résidents de Montréal de la vocation historique de l'Est, dénature celle des Portes de l'Est et ne reconnaît pas son patrimoine industriel et culturel.

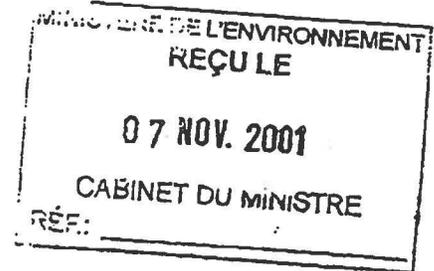
**-Le projet ne répond pas aux critères élémentaires d'aménagement Urbain** qui doit garantir une qualité de vie aux résidents actuels et projetés qui se trouvent actuellement dans une enclave(ancienne gare de triage à l'ouest, autoroute à l'est et zone industrielle à l'est)

**-Le projet ne tient pas compte de la pollution des terrains de tout le secteur** qui doit contribuer à celle des eaux souterraines et de ruissellement .

Montréal, le 2 novembre 2001-11-02



Monsieur André Boisclair  
 Cabinet du ministre  
 Ministère de l'environnement  
 Édifice Marie-Guyart, 30<sup>e</sup> étage  
 675, Boul. René Lévesque est  
 Québec, (Québec)  
 G1R 5V7



**Objet : Demande d'audience publique tenues par le BAPE sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame du ministère des Transports du Québec.**

Monsieur le ministre,

Par la présente, nous réclamons la tenue d'une audience publique par le Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. L'an dernier, nous avons participé aux audiences locales organisées par le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve afin d'exprimer nos préoccupations face au réaménagement de la rue Notre-Dame.

La nature de l'infrastructure qui est mise de l'avant par le ministère des Transports du Québec comporte une dimension métropolitaine bien évidente. Cette seule dimension justifie un débat public. En plus, on ne peut occulter les conséquences environnementales de la construction d'un tel ouvrage et les défis que posera le chantier pendant cinq ans. Si la réalisation de liens routiers efficaces et fluides entre l'Est de Montréal et le Centre-Ville doit répondre aux impératifs de la circulation des personnes et des marchandises, elle doit aussi respecter la qualité de vie des résidents des quartiers limitrophes.

Ce projet est trop important pour éviter un débat de fond sur les nombreuses questions qu'il soulève.

Veuillez agréer Monsieur Boisclair, nos salutations les plus distinguées.

c.c. Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve.

Roger Gallagher

Directeur général  
 La Promenade Ontario  
 3958, rue Ontario Est  
 Montréal, (Québec)  
 H1W 1S9

Montréal 5 novembre 2001  
Par Fax : 418 643-4143

162

CR3.28

À Monsieur André Boisclair,  
Cabinet du ministre  
Ministère de l'Environnement,  
Édifice Marie-Gayard  
675, boul. René-Lévesque Est, 30e étage  
Québec, G1R 5V7

Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal  
par le ministère des Transports

Montréal

AUD6211 06 057

De Luc Ferrandez  
Habitat Montréal  
— 4575 de Lanaudière  
Montréal (Qc) H2j-3P6

**Objet : demande d'audiences publiques pour le projet de modernisation de la rue Notre-Dame**

Monsieur,

Veillez enregistrer par la présente notre demande d'audiences publiques pour le projet de modernisation de la rue Notre Dame.

Un des objectifs du projet est l'amélioration de la qualité de vie dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. Nous craignons au contraire que le projet isole et appauvrisse le quartier en éliminant de façon irrémédiable le potentiel d'attraction que pourrait représenter un accès direct au port et à la rive.

En l'absence de la construction d'une autoroute en tranchée, la friche industrielle située au sud de la rue Notre-Dame et une partie des terrains situés dans le port offrent (l'une dans le court terme, l'autre dans le long terme) un potentiel d'urbanisation magistral (à l'image de certaines sections mixtes industrielles et résidentielles du canal Lachine).

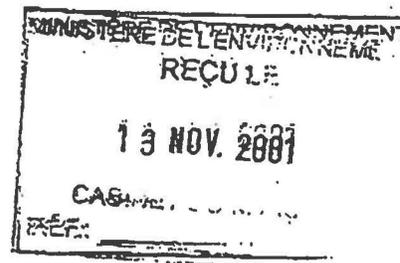
La construction d'une autoroute en tranchée priverait le quartier de ce potentiel – représentant plusieurs millions de dollars d'investissements. Nous croyons que la tenue d'audiences publiques serait l'occasion pour le MTQ de commander des évaluations sur la perte d'opportunité que pourrait représenter son projet dans le développement de la friche industrielle et du port, notamment en prenant appui sur des comparaisons avec des projets similaires ailleurs au pays et dans le monde.

Veillez agréer, monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Luc Ferrandez  
Habitat Montréal

Le 6 novembre 2001

Monsieur André Boisclair  
Cabinet du ministre  
Ministère de l'Environnement  
Édifice Marie-Guyart, 30<sup>e</sup> étage  
675, Boul. René-Lévesque Est  
Québec (Québec)  
G1R 5V7



CR3.29

162

Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal  
par le ministère des Transports

AUD6211 06 057

Montréal

Objet : Demande d'audience publique tenues par le BAPE sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame du ministère des Transports du Québec

Monsieur le Ministre,

Ayant eu l'occasion de participer aux séances d'information tenues par le ministère des Transports du Québec (MTQ) au cours des dernières semaines, la CDEST estime nécessaire la tenue d'audiences publiques par le Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Notre préoccupation se veut conséquente avec le mémoire déposé par la corporation l'an dernier, alors que nous avons participé aux audiences locales organisées par le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve afin d'exprimer nos commentaires face au réaménagement de la rue Notre-Dame.

La nature de l'infrastructure proposée par le MTQ comporte des dimensions importantes pour le développement de l'arrondissement Mercier/Hochelaga-Maisonneuve qui nous paraissent justifier un éclairage public à cet effet. Vous n'êtes pas sans connaître, Monsieur le Ministre, le rôle important de la CDEST sur ce territoire. Considérant que la réalisation d'un lien routier efficace et fluide entre l'Est de Montréal et le centre-ville doit se conjuguer avec le respect et l'amélioration de la qualité de vie des résidents riverains de ce futur boulevard urbain, nous estimons que ce projet mérite d'être étudié avec tout le sérieux requis.

C'est pourquoi la CDEST, soucieuse d'un développement harmonieux de l'économie et de l'emploi sur son territoire d'intervention, prône la tenue d'un débat de fond qui permettra de faire la somme des contraintes et des opportunités de ce projet.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Ministre, mes meilleures salutations.

Laurent Blanchard  
Directeur général

c.c. Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve

4435, rue de Rouen  
Montréal (Québec) H1V 1H1  
Téléphone : ☎ 256-6825  
Télécopieur : ☎ 256-0669

# TABLE POUR L'AMÉNAGEMENT DU CENTRE-SUD

3565, rue Berri, bureau 200, Montréal (Québec) H2L 4G3

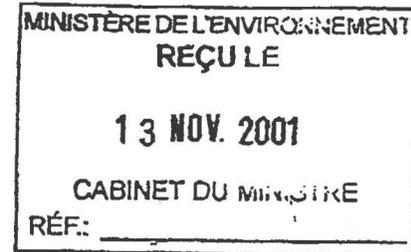
Téléphone: (514) 845-2332

Télocopieur: (514) 845-7244

Courriel: n.samson@cdec-cspmr.org

Montréal, le 6 novembre 2001

Monsieur André Boisclair  
 Ministre de l'Environnement du Québec  
 675, boul. René-Lévesque Est  
 30<sup>ième</sup> étage  
 Québec (Québec)  
 G1R 5V7



CR3.30

162

Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal  
 par le ministère des Transports

A1116214 06 057

Objet : Demande d'audiences publiques sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame par le Ministère des Transports du Québec (MTQ).

Monsieur le Ministre,

Par la présente, nous vous demandons de donner un mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) de tenir des audiences publiques sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame qui touchera trois secteurs de la nouvelle ville de Montréal soit les quartiers Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve et Mercier.

La **Table d'aménagement du Centre-Sud**, coordonnée par la CDEC Centre-Sud/Plateau Mont-Royal, a mis sur pied en 1999 un comité chargé d'étudier le projet. Le **Comité de l'autoroute Ville-Marie**, sous la responsabilité de la coalition **Alerte Centre-Sud** (table de quartier regroupant plus de 50 organismes communautaires), a travaillé au dialogue avec le MTQ et à informer, sensibiliser et consulter les résidents du quartier face au projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Nous sommes particulièrement préoccupés par les travaux prévus entre la rue Papineau et la rue Alphonse D. Roy.

**Coordination par :**

CDEC CENTRE SUD / PLATEAU MONT-ROYAL  
 3565, rue Berri, bureau 200  
 Montréal (Québec) H2L 4G3  
 Téléphone : (514) 845-2332  
 Télécopieur : (514) 845-7244  
 Courriel : n.samson@cdec-cspmr.org

**En collaboration avec :**

ALERTE CENTRE-SUD  
 1710, rue Beaudry, bureau 3.4  
 Montréal (Québec) H2L 3E7  
 Téléphone : (514) 621-0467  
 Télécopieur : (514) 521-6923  
 Courriel : alerta@cam.org

Ce projet du ministère des Transports suscite de nombreuses appréhensions. La construction de cette autoroute en milieu urbain engendrera de nombreux bouleversements. Notre demande s'appuie principalement sur les considérations suivantes:

Il nous semble évident que l'objectif poursuivi par le MTQ ,à savoir l'augmentation de la fluidité sur cette voie, amènera plus de véhicules. La logique est fort simple, s'il y a plus de véhicules, il y aura plus de gaz à effet de serre (GES). De plus l'impact sur la circulation locale dans le quartier ( rues Frontenac, Iberville, De Lorimier, Papineau) ne nous a pas été démontré.

Au niveau atmosphérique, il faut prévoir un taux plus élevé de matières en suspension dans l'air. Ces poussières nuisent à la santé et représentent une nuisance générale pour la qualité de vie des résidents. Les spécialistes de la Direction de la Santé publique de Montréal sont catégoriques sur le lien entre l'état de santé dans les quartiers centraux et la pollution provoquée par les véhicules automobiles.

D'ailleurs, ne devrait-on pas entendre les avis de la Régie régionale de la santé et des services sociaux de Montréal-Centre, du CLSC des Faubourgs, de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et de la Ville de Montréal dans ce dossier?

L'autre grande préoccupation des résidentes et résidents concerne le bruit. Les parois des tranchées seront-elles à la hauteur pour étouffer le vacarme causé par les véhicules ? Aucune garantie sérieuse ne nous a été communiquée par le MTQ sur ce sujet.

Au niveau du transport des marchandises, il faut rappeler que le projet du MTQ permet et accentuera le transport de matières dangereuses. Est-il souhaitable de faire circuler ces cargaisons en plein secteur résidentiel ? N'y aurait-il pas des solutions alternatives au Pont Jacques-Cartier pour faire traverser le fleuve Saint-Laurent aux transporteurs de matières dangereuses?

Comment les résidentes et résidents du secteur vont-ils vivre pendant les travaux de construction ? Des mesures d'atténuation des inconvénients dus au chantier n'ont pas encore été proposées aux résidentes et résidents limitrophes.

Dans le Centre-Sud, le MTQ prévoit aménager des dalles de béton pour recouvrir l'autoroute en tranchée. Comment ces dalles pourront-elles à la fois combler les besoins en espaces verts sécuritaires du quartier, favoriser réellement l'accès au fleuve et mettre en valeur le patrimoine de la rue Notre-Dame ? Des études sur l'achalandage et l'utilisation de ces espaces n'ont pas été menées auprès de la population riveraine de ces nouveaux espaces publics. Un nouveau partenariat avec le Port de Montréal et le Canadien Pacifique concernant l'accès au fleuve ne devrait-il pas faire partie du projet ?

L'usure des structures de l'autoroute à long terme représente des coûts importants. Qu'on pense seulement aux travaux de rénovation des autoroutes Décarie et Métropolitaine. La détérioration éventuelle de cette autoroute pourrait avoir des conséquences néfastes sur l'efficacité des mesures anti-bruit et sur l'environnement général du quartier. Le MTQ a-t-il pris en considération ces facteurs dans le choix de son option ?

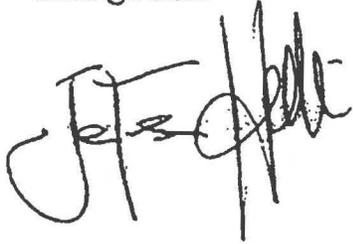
L'autoroute représente un développement basé sur la voiture et les véhicules lourds. La population résidente des quartiers centraux de Montréal passe en deuxième. Le prolongement de l'autoroute Ville-Marie servira à améliorer les déplacements des marchandises à l'intérieur du cœur urbain. Comment les intérêts de la population locale seront-ils pris en compte ?

Présentement, la rue Notre-Dame accueille environ 86 914 véhicules par jour au niveau du Centre-Sud. De ce chiffre on compte plus de 26 000 camions. Avec une autoroute en tranchée, les résidentes et résidents devront-ils faire face à une deuxième autoroute Décarie avec plus de 178 000 véhicules par jour ?

Le développement durable, principe qui vise à développer et agir de façon à ne pas nuire aux besoins des générations futures est-il pris en compte dans le projet du MTQ ?

Pour toutes ces raisons et plusieurs autres, nous vous demandons de tenir des audiences publiques sur ce projet afin de permettre aux résidents et aux résidentes de notre quartier de s'informer adéquatement, d'intervenir et de faire valoir leurs préoccupations et leurs positions dans ce dossier.

Veillez agréer, Monsieur le ministre, l'expression de nos salutations les plus distinguées.



Jean-François Hallé, M. Sc. A.  
coordonnateur intérimaire  
Alerte Centre-Sud  
pour  
Le comité de l'autoroute Ville-Marie

✓



**SHAPEM** Société d'Habitation Populaire de l'Est de Montréal  
3990, Sherbrooke Est, Bureau 5, Montréal, Québec H1X 2A8

Téléphone: 522-3190  
Télécopieur: 522-1535

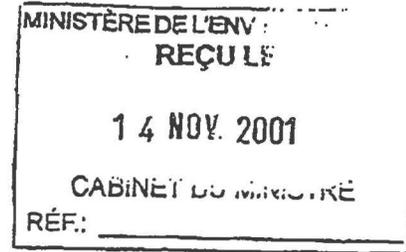
Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal  
par le ministère des Transports

Montréal

AUD6211 06 057

Montréal le 7 novembre 2001

Monsieur André Boisclair  
Cabinet du ministre  
Ministère de l'Environnement  
Édifice Marie-Guyart, 30<sup>e</sup> étage  
675, Boul. René-Lévesque Est  
Québec, Québec  
G1R 5V7



**OBJET : Demande d'audiences publiques tenues par le BAPE sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dames du ministère des Transports du Québec**

Monsieur le ministre,

Par la présente, nous tenons à vous faire part de l'importance de la tenue d'audiences publiques par le Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. L'an dernier, nous avons participé aux audiences locales organisées par le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve afin d'exprimer nos préoccupations face au réaménagement de la rue Notre-Dame.

La nature de l'infrastructure qui est mise de l'avant par le ministère des Transports du Québec comporte une dimension métropolitaine bien évidente. Cette seule dimension justifie un débat public. En plus, on ne peut occulter les conséquences environnementales de la construction d'un tel ouvrage et les défis que posera le chantier pendant cinq ans. Si la réalisation de liens routiers efficaces et fluides entre l'Est de Montréal et le Centre-ville doit répondre aux impératifs de la circulation des personnes et des marchandises, elle doit aussi respecter la qualité de vie de résidents des quartiers limitrophes.

Ce projet est trop important pour éviter un débat de fond sur les nombreuses questions qu'il soulève.

Veuillez agréer Monsieur Boisclair, nos salutations les plus distinguées.

Jean-Pierre Racette  
Directeur général

c.c. Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve



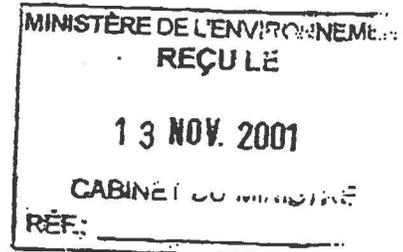
**Conseil pour le développement  
local et communautaire  
Hochelaga - Maisonneuve**

CR3.32

Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal  
par le ministère des Transports  
Montreal  
AUD6211 06 057

Montréal, le 8 novembre 2001

Monsieur André Boisclair  
Cabinet du ministre  
Ministère de l'Environnement  
Édifice Marie-Guyart, 30e étage  
675, Boul. René-Lévesque Est  
Québec, Québec.  
G1R 5V7



162

**Objet : Demande d'une audience publique sur le  
Projet de modernisation de la rue Notre-Dame**

Monsieur le ministre,

Par la présente, nous réclamons la tenue d'une audience publique par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. L'an dernier, nous avons invité les membres de notre concertation locale à se prononcer sur ce projet lors des audiences locales organisées par le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve afin qu'ils expriment leurs préoccupations face au réaménagement de la rue Notre-Dame.

Le Conseil pour le développement local et communautaire d'Hochelaga-Maisonneuve (CDLC HM) existe depuis 1993 et travaille en concertation avec plus de trente (30) organismes à l'amélioration des conditions de vie de la population du quartier par l'action communautaire concertée comme approche privilégiée de développement socio-économique. Par la diversité des champs d'activité des groupes membres ainsi que les nombreux liens tissés avec nos partenaires, le Conseil a développé une approche originale et rassembleuse pour le développement socio-économique du quartier. Nous visons à développer une approche s'appuyant sur la valorisation des ressources, des compétences et des savoir-faire locaux.

La nature de l'infrastructure qui est mise de l'avant par le ministère des Transports du Québec comporte une dimension métropolitaine évidente. Cette seule dimension justifie un débat public. Nous ne pouvons également ignorer les conséquences environnementales de la construction d'un tel ouvrage et les défis que posera le chantier pendant cinq ans. Si la réalisation de liens routiers efficaces et fluides entre l'Est de Montréal et le Centre-ville doit répondre aux impératifs de la circulation des personnes et des marchandises, elle doit aussi respecter la qualité de vie des résidents des quartiers limitrophes.

Ce projet est trop important pour éviter un débat de fond sur les nombreuses questions qu'il soulève.

Veuillez agréer Monsieur Boisclair, nos salutations les plus distinguées.

Michel Roy, coordonnateur

c.c. Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve

162

CR3.33

Modernisation de la rue Notre-CR3.me à Montréal  
par le ministère des Transports

Montréal

AUD6211 06 057

COMITÉ PROMENADE inc. : Parc Bellerive  
9607, rue Bellerive, Mtl, Qc: H1L 3T2  
- Yoland Bergeron, président: 514.354.6157

Montréal, le 07 novembre 2001

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT  
REÇU LE

15 NOV. 2001

CABINET DU MINISTRE

RÉF.:

Monsieur André Boisclair  
Ministre de l'Environnement du Québec  
Edifice Marie-Guyart: 30ième étage  
675, bd René-Lévesque Est; Québec, Qc: G1R 5V7

Objet: Demande d'une audience publique [BAPE] sur le projet de  
"modernisation de la rue Notre-Dame Est à Montréal du MTQ"

Monsieur André Boisclair,

Evidemment, en regard de l'objet en rubrique, nous savons tous qu'il s'agit d'un doux euphémisme pour nommé le prolongement de l'autoroute Ville-Marie [la 725, l'axe ouest vers l'est]. Enfin, peu importe le nom actuel: "modernisation de la rue Notre-Dame Est .

Le Ministre des Transports du Québec, monsieur Guy Chevrette, "qui n'est pas né de la dernière pluie", sait très bien que le projet mérite toute une chirurgie esthétique ["lifting"] comme couloir urbain presque autoroutier puisque, lui-même vous demande de tenir des audiences publiques du Bureau de l'Environnement [BAPE] afin d'humaniser le dit projet pour le rendre plus polyvalent: et qui doit répondre aux aspirations des divers besoins des réels acteurs socio-économiques de la société montréalaise, particulièrement et pour une fois - après une aussi longue attente - celle de l'Est de Montréal :

1.- L'acteur, tel que les Autorités du Port de Montréal qui doit faire plus que sa part pour soulager le transit interne et extérieur des cargos chargés de caissons ["Containers/Conteneurs"] de 5, 10, 15 et 20 tonnes en utilisant :

- le plus possible son réseau ferroviaire hautement négligé;
- le plus possible son propre réseau routier atrophié, paralysé et négligé depuis des années et qui est parallèle à son réseau ferroviaire;
- que le Port de Montréal ait "ses culottes" pour faire le tri des cargos chargés de caissons dont 80 à 90% de ceux-ci doivent transiter par caissons-à-fardier-s simple, double et même triple pour se rendre sur la rive-sud du Grand Montréal métropolitain, particulièrement à Contrecoeur .
- enfin, la sécurité du pont-tunnel L.-H. Lafontaine est réellement à haut risque avec la présence de plus en plus envahissante avec les opérations mécanisées de transbordement des caissons de 5, 10, 15 et 20 tonnes si près du tunnel reposant sur le fond du Fleuve Saint-Laurent :
  - la définition de transbordement est bien de "faire passer d'un bord, i.e., d'un cargo à l'autre à un wagon plat à l'autre et/ou à un train routier à l'autre [camion lourd à multiple fardiers] les dits caissons;
  - l'important et imposant affréteur Cast en prend tout à son aise avec ses opérations hautement mécanisées de transbordement décrites ci-haut :

- les autorités Port de Montréal et le Ministère des Transports du Québec, premier responsable du pont-tunnel L.-H. Lafontaine ont le devoir pressant de voir avec la Cie Cast à la sécurité du tunnel comme tel, eu égard à la réelle possibilité - lors du transbordement de caissons - qu'un ou des caissons glissent d'un cargo directement dans le Fleuve lors d'une fausse manœuvre: s'il fallait qu'un ou des caissons aillent frapper un tronçon du tunnel, vous imaginez la tragédie ?
  - de plus, le parc aménagé qui existait comme toit pour la sortie du tunnel [en tranchée], au sud de la rue Notre-Dame Est, à la jonction de l'autoroute 25 Nord avec ses bretelles d'accès, a complètement disparu pour faire place à un vrai stationnement lourd: en plus des véhicules privés pour le personnel du pont-tunnel L.-H. Lafontaine, on trouve maintenant aussi les trains routiers chargés de caissons des affréteurs, particulièrement de la Cie Cast qui s'y garent. Est-ce que le MTQ s'est assuré de la sécurité de la portée du toit de la sortie en tranchée du tunnel L.-H. Lafontaine ? qui cache dans ses étages souterrains les salles à turbines à l'huile lourde et à batteries industrielles en cas d'une panne d'électricité, ainsi que les salles d'opérations du tunnel lui-même : surveillance et entretien très techniques et sophistiqués par le personnel qualifié du MTQ .
  - Epilogue: Ah! si les Autorités du Port de Montréal prenaient réellement ses responsabilités en regard de ses propres activités portuaires; nous sommes sûrs que le MTQ aurait, comme résultat tangible, un net allègement du transport lourd, via les camions à multiple fardiers qui démolissent littéralement nos actuelles autoroutes, routes et rues urbaines, particulièrement sur la rue Notre-Dame à l'Est de la 25 Nord .
- 2.- L'acteur principal, tel que le MTQ doit tenir compte des vives critiques constructives encourues par :
- le RRSSMM et l'AMT: transport nouveau, tel que le Train Rapide et léger/TRL électrifié, i.e., en autres, le métro de surface pour l'Est de Montréal à partir de l'autoroute 25 Nord en utilisant à bon escient une partie de l'emprise de la route ferroviaire et ses rues parallèles, appelées Souigny :
    - le Centre de recherche en transports urbains de l'U. de M. pourrait être mis à contribution par le MTQ, si utilisé à l'international, pour cibler divers scénarios mariant la route/boulevard, le rail existant, le TRL électrifié et tout particulièrement les accès Est de l'autoroute 25 Nord à partir de la sortie sud de la rue actuelle de la rue Notre-Dame Est et surtout ses répercussions sur les rues urbaines situées à l'Est de la 25 Nord ;
  - le Ministère de la Sécurité publique: manque de données pour le transport des matières dangereuses;
  - la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve et le Conseil régional de l'environnement de Montréal dont notre Comité Promenade inc.- Parc Bellerive fait partie :
    - voir ci-joint, notre Mémoire daté du 03 novembre 1999, concernant tout le réseautage du camionnage à l'Est de la 25 Nord dans la grille des rues urbaines de Tétreauville et vers la grande zone industrielle de l'Est de Montréal, en pleine expansion actuellement;
  - Enfin, le Ministère des Affaires municipales et de la Métropole/MAMM recommande au MTQ de tenir compte encore :
    - " Qu'en ajoutant deux voies aux quatre voies existantes en plus d'un tronçon de voies réservées pour les transports en commun [ ex: le TRL électrifié que Comité Promenade inc.- Parc Bellerive recommande]; comment il peut

prétendre privilégier l'utilisation de modes de transport à haut rendement énergétique au détriment de l'utilisation de l'automobile et des camions" ;

- le MAMM ajoute comme conclusion: " Il est difficile de bien saisir comment un projet [routier] qui augmente les débits de circulation et la vitesse [ le projet routier pourrait] diminuer ou laisser inchangés les déplacements en automobiles des couronnes nord et sud sur l'île de Montréal, lesquelles se sont développées et continuent de se développer en grande partie grâce à l'automobile [ et des lourds camions ] " .

Conclusion :

Nous nous réjouissons grandement de la décision du Ministre des Transports du Québec, monsieur Guy Chevrette qui vous demande avec force, monsieur André Boisclair, des audiences publiques du BAPE sur son projet de " modernisation de la rue Notre-Dame Est à Montréal .

Nous nous joignons ardemment, le Comité Promenade inc. Parc Bellerive, à la tenue des audiences publiques du BAPE que nous vous recommandons par la présente demande .

Nous savons, monsieur André Boisclair, les lourdes responsabilités que vous avez puisque votre Ministère, par sa vocation horizontale d'activité environnementale et forcément politique, touche presque tous les Ministères qui ont de larges<sup>t</sup> importants horizons socio-économiques . Malgré tout, ceux-ci doivent passer sous vos "foudres ministérielles" pour assurer le bien durable de toute la collectivité québécoise : en autres, eaux, mines, forêts boréales et du sud, et particulièrement l'agriculture trop industrielle aujourd'hui avec son droit légal de produire mais durablement pour l'avenir .

Nous avons confiance en vous monsieur le Ministre André Boisclair et nous savons que "Paris ne s'est pas fait en un jour" : et que rien ne peut se faire sans le temps voulu .

Agréer, monsieur André Boisclair, l'expression de notre haute estime;

YB/cb

  
Yoland Bergeron, président  
Comité Promenade inc. - Parc Bellerive