

Questions et commentaires

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

Dossier 3211-05-378

Le 5 juillet 2001

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
QUESTIONS ET COMMENTAIRES	1
Chapitre 1 : Mise en contexte.....	1
Chapitre 2 : Description du milieu récepteur	5
Chapitre 3 : Description du projet.....	10
Chapitre 4 : Analyse des impacts.....	16
Chapitre 5 : Mesures d'urgence	27
Chapitre 6 : Programme de surveillance et de suivi	28
Qualité de l'air ambiant (Document complémentaire produit par SNC-Lavalin Environnement, mars 2001)	29

ANNEXE

INTRODUCTION

Le présent document résulte de la consultation intra et interministérielles. Cet exercice a permis de vérifier si les éléments de la directive et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traités d'une façon satisfaisante dans la version provisoire de l'étude d'impact « Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal » déposée le 30 mars 2001 par le ministère des Transports.

Les informations requises pour compléter l'étude sont présentées sous forme de questions et commentaires suivant l'ordre de présentation de l'étude d'impact.

Les réponses aux questions et commentaires peuvent être présentées dans un document complémentaire à la version provisoire ou incluses dans une version révisée de l'étude d'impact.

QUESTIONS ET COMMENTAIRES

L'étude doit présenter le nom, la profession et la fonction des personnes ayant contribué à la réalisation de l'étude d'impact.

L'introduction devrait être uniformisée pour tous les tomes de façon à ce que le lecteur puisse situer le chapitre dans le contexte du projet. Par exemple, l'introduction du chapitre 2 devrait inclure une courte localisation du projet, et devrait surtout détailler davantage le contenu du chapitre. Par contre, la seconde partie de cette introduction portant sur l'historique du projet pourrait être résumée.

Chapitre 1 : Mise en contexte

1. Section 1.1.2 – Les politiques du ministère des Transports du Québec : Peut-on résumer en quoi les 4 politiques mentionnées à cette section (environnement, sécurité dans les transports, vélo et bruit routier) permettent de minimiser les impacts du projet proposé sur l'environnement ?
2. Les infrastructures de transport ont un effet structurant sur l'aménagement et le développement du territoire selon le 3^e principe de la Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec (page 10, Annexe B). Quels sont les impacts du projet sur la gestion de l'urbanisation dans la région métropolitaine, et plus spécifiquement sur l'étalement urbain ?
3. Section 1.1.3 – Le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine : Quels sont les projets de transport collectif prévus dans le secteur est de l'Île de Montréal ? L'étude doit présenter le projet de Métrobus qui est proposé dans ce

plan de gestion des déplacements et expliquer les liens de ce projet avec le projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

4. Section 1.2.2 – Situation actuelle : Aux différents problèmes recensés, il pourrait être pertinent d'ajouter le manque d'accès au fleuve à l'aspect « qualité de vie ».
5. Section 1.2.2 – Situation actuelle – Conclusion : Le statu quo est considéré comme inacceptable. Le projet a de multiples objectifs dont l'amélioration de la fluidité de la circulation. Cet objectif pourrait-il être atteint en priorisant l'amélioration du transport des marchandises et du transport en commun plutôt que le transport par automobile ? Quels seraient les conséquences d'affecter une proportion significative du budget du projet au transport en commun sur l'axe Notre-Dame, au lieu de l'investir sur des voies rapides ? Envisage-t-on des mesures incitatives pour réduire le transport autoroutier et augmenter le transport en commun ?
6. Section 1.2.3 – Les préoccupations du milieu - Préoccupations de la STCUM et de l'AMT : Cette section devrait détailler la signification des autobus numéros 139 et 410, et préciser la nature de ces circuits (locaux ou express) ou faire un lien avec le chapitre 2.
7. Section 1.4.1 – Les débits de circulation – Méthodologie de calcul des débits projetés : Quels sont les principaux paramètres ou hypothèses utilisés par le modèle EMME/2 pour estimer les débits sur le nouvel axe routier en 2001 et 2011 ?
8. Quels sont les principaux facteurs qui sont responsables de l'augmentation de la circulation pour l'horizon 2011 ? Comment ces facteurs se comparent-ils à la croissance observée et anticipée de la circulation sur l'axe Notre-Dame et dans la région de Montréal ? Quelle est la capacité ultime du projet (débit maximal de circulation) ?
9. Les débits projetés sur le nouvel axe routier tiennent-ils compte des autres projets prévus au Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal ? Un résumé de ce plan pourrait être inclus à l'étude d'impact. De façon spécifique, a-t-on considéré l'effet du prolongement de l'autoroute 25 vers Laval, incluant la construction d'un nouveau pont entre Laval et Montréal, sur la circulation future sur la rue Notre-Dame ? De même, a-t-on considéré un hypothétique lien entre la rive Sud et Montréal qui, en cas de réalisation dans la zone d'étude, aurait un impact majeur sur les débits de circulation ?
10. Section 1.4.1 – Les débits de circulation – Présentation des résultats : Il serait plus complet d'ajouter aux figures de cette section le débit à la sortie des voies rapides vers le boulevard René-Lévesque, en direction ouest, ainsi que les débits à l'entrée des voies rapides provenant de la rue Notre-Dame et de l'avenue De Lorimier, en direction est.

11. Section 1.4.1 – Les débits de circulation – Débits projetés sur le nouvel axe routier : Comment concilier la prévision d'augmentation du camionnage de l'ordre de 6 % entre 2001 et 2011, selon les données de l'étude d'impact, et la prévision d'augmentation annuelle de plus de 2 %, en volume, le transport des marchandises au cours des prochaines années ? Cette dernière prévision est tirée du document de travail *Des transports au service du développement du Québec, une perspective économique, sociale et environnementale*, daté du 18 avril 2000, produit par le ministère des Transports du Québec.
12. Section 1.4.1 – Les débits de circulation – Variation des débits : Quels seront les impacts du projet sur le réseau supérieur et local de la Ville de Montréal à l'ouest du Faubourg Québec et au centre-ville ? Quelle est la position de la Ville de Montréal sur la gestion de la circulation telle que proposée ou induite par la réalisation du projet ?
13. Section 1.4.3 Les déplacements automobiles : Les tableaux 1.4 et 1.5 aux pages 28 et 29 doivent comprendre deux autres colonnes sur la situation actuelle pour les secteurs d'origine et de destination des usagers de l'actuelle rue Notre-Dame. Cet ajout permettrait de mieux cerner les impacts du projet proposé sur la provenance et la destination des utilisateurs de la rue Notre-Dame modernisée.
14. Section 1.4.3 Les déplacements automobiles - Indicateurs de performance : Les résultats des simulations présentées au tableau 1.8 révèlent un paradoxe apparent : on élargit la rue Notre-Dame à 6 voies, on y ajoute des voies de service, on élimine les feux de circulation et, on se retrouve dans une situation en 2011 où les temps de déplacement seront plus longs pour les automobilistes, ainsi que la vitesse moyenne inférieure, même pour l'ensemble des usagers. Comment justifier le projet sur cet élément de contexte ?
15. Section 1.4.4 – Le camionnage – Port de Montréal : On mentionne un accès au Port de Montréal via la rue Bossuet qui dessert la partie du Port située à l'est de l'autoroute 25. Est-ce que la rue Bossuet permet un accès au port devant le terminal Racine tandis que l'entrée plus à l'est de l'autoroute 25 est par la rue Curateau ?
16. Section 1.4.5 – Le transport collectif : La ligne d'Autobus express (410) est un circuit opéré par la STCUM et non par l'AMT comme il mentionné à cette section.
17. Section 1.4.6 – Les déplacements piétonniers : Les accès piétonniers aux parcs Bellerive et Champêtre sont décrits de façon incomplète dans cette section. Ainsi, le parc Bellerive est également directement accessible via un second feu de circulation qui est situé juste à l'ouest de ce parc. De même, le parc Champêtre est accessible via un feu pour piétons situé à l'intersection de la rue Létourneux.
18. Section 1.5 Solutions de rechange : La présente section porte sur 3 solutions de rechange possibles au projet proposé. La discussion sur ces différentes options devrait être davantage étoffée sur les plans économique, technique, social et

environnemental, en y incluant la méthodologie utilisée pour l'étude de ces options et en discutant des différentes options suivantes : le *statu quo*, un boulevard urbain, des voies rapides en tunnel, une amélioration significative du transport en commun vers l'est de l'île de Montréal ou sa banlieue est.

19. De même, le nombre de voies rapides et de voies de service pour le projet proposé doit être justifié et argumenté. Par ailleurs, pourrait-on éventuellement modifier la route en tranchée pour la convertir en tunnel ? Quels seraient les coûts de cette modification ? Enfin, pourrait-on augmenter sensiblement la couverture de la tranchée par l'ajout de nouvelles dalles ou l'augmentation de la superficie des dalles déjà prévues ? Quels seraient les coûts de ces modifications ?
20. Le projet proposé ajoute de l'espace de roulement pour les véhicules au détriment d'une diminution de la bande gazonnée le long de la rue Notre-Dame. À court terme, l'étude prévoit une augmentation du trafic automobile sur la rue Notre-Dame. À moyen terme, avec l'augmentation de la population, l'augmentation du taux de motorisation de la population et l'augmentation du nombre de camions dans le trafic routier, le problème de congestion du secteur pourrait réapparaître sur une superficie de roulement accrue. Ainsi, les impacts négatifs sur la qualité de vie des résidents du secteur pourraient être accrus. Est-ce qu'il y a une ou des variantes qui permettraient de conserver ou de réduire la superficie actuelle asphaltée tout en augmentant sensiblement le transport en commun et en réservant principalement au transport de marchandises l'usage de la voie asphaltée ?
21. Selon le 4^e principe présenté à la page 11 de la Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec (Annexe B, Chapitre 1), le projet proposé devrait privilégier l'utilisation de modes de transport à haut rendement énergétique (transport collectif des personnes, transport ferroviaire et maritime des marchandises). De quelle façon le projet proposé pourrait-il être bonifié pour rencontrer davantage cet objectif d'utilisation de transport à haut rendement énergétique, plutôt que l'utilisation de l'automobile et des camions ?
22. Section 1.5.2 – Le transport collectif : Les conclusions de l'étude de la firme Somer (1995) devraient être présentées de façon plus détaillée. On doit expliquer pourquoi un système de transport collectif rapide ne peut être retenu dans l'axe de la rue Notre-Dame, par exemple de type système léger sur rail (SLR) ou train de banlieue. Par ailleurs, a-t-on évalué des variantes de localisation de la voie réservée, par exemples au centre des voies rapides ou en la maintenant ailleurs dans la tranchée. Enfin, quels sont les autres projets de transport en commun utilisant la rue Notre-Dame modernisée qui pourraient être mis en place suite à la réalisation du projet ?
23. Section 1.5.3 – L'option tunnel : Cette section devrait présenter une évaluation des coûts et préciser les problèmes de circulation en rapport avec un tunnel. En d'autres termes, quels sont les avantages et inconvénients de l'option tunnel (à

court et à long termes), à savoir construire en tunnel au minimum la partie de la nouvelle rue Notre-Dame, qui commence au parc Bellerive et va jusqu'à la fin de la rue Sainte-Catherine (rue Vimont) ? Rappelons que cette partie de la rue modernisée longe les arrondissements Centre-Sud et Hochelaga-Maisonneuve. En dernier lieu, il serait utile de détailler l'affirmation « qu'il faudrait intervenir malgré tout dans le corridor pour améliorer le cadre de vie du secteur » ?

24. Section 1.6 – Aménagements et projets connexes : La liste des projets présentés à cette section devrait mentionner le fait que le projet longe un quartier désigné pour l'application du programme de revitalisation municipal établi dans le cadre du programme de revitalisation des vieux quartiers de la Société d'habitation du Québec. Il faudrait également ajouter que ce quartier est ciblé par le plan d'intervention établi selon l'entente cadre entre le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal.
25. Annexe D, page 60 – Quelles sont les conséquences des comptages erronés à l'intersection Hochelaga – Pie IX mentionnés à la page 60 sur la fiabilité des analyses présentées à cette annexe et dans l'étude d'impact ?
26. Annexe K – Correspondance avec le Canadien National : Cette annexe est très technique et gagnerait à être illustrée par des cartes ou plans car elle concerne une des variantes étudiées du projet.
27. Est-ce que la correspondance et les copies des procès-verbaux des réunions avec les principaux partenaires du projet dont le Port de Montréal, la Ville de Montréal, l'Agence métropolitaine de Montréal et le Canadien National sont les derniers à ce jour ? Est-ce qu'il y a eu des développements, des nouvelles ententes ou des discussions qui sont en cours depuis le dépôt de l'étude d'impact ?
28. L'avis de projet déposé auprès du ministère de l'Environnement (MENV) en mars 2000 proposait 3 variantes de tracé (incluant les axes CN et Dickson) afin de relier la rue Notre-Dame à l'axe de l'avenue Souigny. La présentation de ces 3 variantes doit être reprise dans l'étude d'impact. Quels sont les éléments (sur les plans environnemental, social, technique et économique) qui justifient le choix de la variante retenue ?

Chapitre 2 : Description du milieu récepteur

29. Section 1 – Délimitation des zones d'étude : La zone d'étude élargie correspond aux quartiers Plateau Mont-Royal/Centre-Sud et Mercier Hochelaga/Maisonneuve. Ces limites de quartiers devraient être indiquées sur la figure 1.1 ou sur une autre figure.
30. Section 2.1 – Méthodologie : Dans le 1^{er} paragraphe, il est mentionné que la zone d'étude pour le milieu physique s'arrête à la rue Dickson à l'est. Pourquoi ne pas

inclure également la zone entre la rue Dickson et l'autoroute 25 ? À tout le moins, l'étude devrait préciser pourquoi ce secteur n'a pas été inclus.

31. Section 2.4.1 – Matériau de remblai et monticules de déblais : L'étude propose au chapitre 3 de laisser sur place les matériaux de remblais ou de les utiliser comme fondation de route. Pour les matériaux de type industriel tels que sables de fonderie, scories ou mâchefer, l'étude doit prévoir la réalisation des analyses nécessaires afin de statuer s'il s'agit de déchets spéciaux, de matières dangereuses ou de matières résiduelles et prévoir qu'ils soient gérés selon la réglementation applicable. De plus, dans le cas de remblayage avec des morceaux de béton, de briques ou de pavage, la note d'instruction 93-14 du MENV relative à cette activité doit être respectée. Cette note est placée en annexe.
32. Section 2.6 – Sites potentiellement contaminés : Pouvez-vous fournir le rapport confidentiel mentionné à la page 11 et les résultats de la caractérisation préliminaire des terrains ciblés par le projet mentionnée à la même page. Une caractérisation devra être réalisée lors des travaux d'excavation afin de pouvoir gérer les matériaux en conformité avec la *Grille de gestion des sols contaminés excavés intérimaire* et la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés* du MENV. Par ailleurs, plusieurs bâtiments industriels devront être acquis et démolis pour la réalisation du projet. Ces bâtiments pourraient contenir des matières dangereuses ou être contaminés par de telles matières. Ces matériaux de démantèlement devront être gérés selon la version préliminaire du Guide de bonnes pratiques pour la gestion des matériaux de démantèlement du MENV. De même, les matières dangereuses retrouvées sur le site des travaux devront être gérées selon les dispositions du Règlement sur les matières dangereuses (Q-2, r.15.2).
33. Section 3.1 – Végétation : Le tableau des espèces arborescentes se trouve à l'annexe 3 et non à l'annexe 4.
34. Section 3.2 – Faune : La note infrapaginale de la page 14 précise que les données de l'Atlas des oiseaux nicheurs du Service canadien de la faune valent pour un carré de 10 km de diamètre, soit un espace beaucoup plus vaste qui inclut notamment les îles de Boucherville et d'autres milieux non représentatifs de la zone d'étude restreinte. On devrait y ajouter les points d'information suivants :
 - le tableau de l'annexe 3 contient près de 50 espèces qui ne sont certainement pas nicheuses dans la zone d'étude, plusieurs d'entre elles étant aquatiques ou semi-aquatiques ;
 - la moitié de ces 50 espèces ne fréquentent pas du tout la zone d'étude, même en migration ;

- en prenant en considération les habitats existants, 9 espèces à statut de nidification « Confirmé » ne nichent certainement pas dans la zone d'étude du projet proposé ;
 - le meilleur habitat pour la faune dans la zone d'étude est la friche arbustive derrière le Centre de soins prolongés (George Moore Memorial Home).
35. Section 4 – Milieu humain : Le texte doit indiquer la provenance des statistiques présentées aux sections 4.1 à 4.3.
 36. Section 4.4.1 – Utilisation du sol – Commerces et services : Les trois centres commerciaux situés dans la zone d'étude (Place Versailles, Centre du Domaine et Maisonneuve) devraient être représentés à la figure 4.1 de la page 23.
 37. Section 4.4.1 – Utilisation du sol – Parcs et espaces verts : L'étude d'impact doit fournir les informations sur l'utilisation actuelle des équipements récréatifs (types d'activités et d'utilisateurs, nombre et fréquence) des quatre parcs qui seront directement touchés dans le cadre du projet. Ces parcs sont : le parc Bellerive, le square Dézéry et les parcs Morgan et Champêtre. Quelle alternative sera présentée aux utilisateurs pour la perte d'équipements, s'il y a lieu ?
 38. Section 4.4.1 – Utilisation du sol – Activités touristiques : Au premier paragraphe on parle du vélodrome ; il doit s'agir du biodôme. Au deuxième paragraphe de la page 27, l'étude doit décrire ce que veut dire GINARS. Enfin, au dernier paragraphe, on cite l'intersection Hochelaga avec l'autoroute Ville-Marie. S'agirait-il de la rue Ville-Marie ?
 39. Section 4.4.1 – Utilisation du sol – Équipements et infrastructures publics : L'étude mentionne l'absence de voie réservée pour autobus dans l'axe de la rue Notre-Dame Les autres infrastructures et services de transport en commun ne sont pas présentés. On ne parle pas des stations de métro et les informations présentées sur les circuits d'autobus sont fragmentaires. Le réseau de transport en commun (autobus et métro) pour la zone d'étude devrait être présenté de façon détaillée et devrait être illustré au moyen d'une carte incluant la ligne 410. Quel est le nombre de véhicules et de personnes transportées actuellement par cette ligne ?
 40. Section 4.4.2 – Orientations d'aménagement et affectations du territoire : Comment s'inscrit le projet dans le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal ?
 41. Section 5 – Photo 23 - Le 3967, Notre-Dame Est : Cette photo devrait être identifiée comme étant la tonnellerie.
 42. Section 5.2.2 – Présentation des principaux édifices patrimoniaux : L'étude devrait mentionner que les anciens bâtiments de la Canadian Vickers sont maintenant démolis. Ces bâtiments devraient être retirés de la liste présentée au tableau 5.1, à la page 53. Il en est de même pour l'ancien atelier de trains montré

à la carte 3 de 7 (annexe 5), qui est contigu au bâtiment de la Vickers (n° 14 selon ces cartes). De même, les cartes de l'annexe 5 devraient être corrigées en tenant compte de ces démolitions, ainsi que les titres des photographies présentées à la section 5. L'ensemble du chapitre 2 de l'étude d'impact devrait tenir compte de ces démolitions, incluant la section 8 sur le milieu visuel aux pages 92 et 95.

43. Le projet proposé est assujéti à la Loi sur les biens culturels pour l'aire de protection de l'îlot des Voltigeurs et le site historique de la Prison des Patriotes au Pied-du-Courant. Les opérations cadastrales et les modifications à l'aménagement prévues pour ces territoires doivent être autorisées par le ministère de la Culture et des Communications.
44. Section 7 – Archéologie historique : Le texte devrait définir les périodes préhistorique et historique pour mieux situer le lecteur. Par ailleurs, l'étude du potentiel archéologique devra être précisée lors des demandes de certificat d'autorisation prévues à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les cartes présentées aux annexes 12 et 13 gagneraient à avoir un niveau de précision plus élevé, par exemple 1 : 1 000. Les zones concernées auraient dû être découpées en îlots afin d'y évaluer le type d'intervention archéologique à réaliser, la nature, la fonction et l'intérêt des vestiges potentiels présents ainsi que la présence (s'il y a lieu) de perturbations majeures. Notons enfin que l'aménagement des parcs inclus dans le projet devra tenir compte de la découverte de vestiges archéologiques en place. Si ces vestiges sont d'un intérêt quelconque sur le plan de la mise en valeur et de la commémoration, l'étude d'impact devrait prévoir leur conservation in situ comme apport à l'interprétation des quartiers concernés.
45. Section 8.3.3 – Milieu bâti - L'axe Souigny : On mentionne à la page 82 que le traitement des écrans et abords de cette rue sont à venir. Cette information doit être précisée compte tenu que les murs anti-bruits, le long de cet axe, sont déjà construits.
46. Section 8.3.5 – Types d'observateurs et types de vues : Cette section présente une description des vues pour chaque type d'observateur de la zone d'étude. Cependant, la description pour les cyclistes ou les promeneurs utilisant la piste cyclable a été omise.
47. Section 8.3.5 – Types d'observateurs et types de vues - Séquence visuelle de l'observateur mobile : La description des séquences visuelles à la page 85 ne correspond pas avec le numéro de l'unité et les références aux cartes de l'annexe 16. Par exemple, « ..les imposants bâtiments industriels de l'unité 8A ... », dans le 1^{er} paragraphe, page 85, l'unité 8A correspond au quartier résidentiel Sainte-Marie. De même, au quatrième paragraphe : « L'utilisateur de la route traverse ensuite un secteur bordé d'écrans antibruit, venant diriger son champ visuel exclusivement dans l'axe de la route (séquence 6, annexe 16). » Il s'agit plutôt

des séquences 7 et 8. L'ensemble de la section doit être vérifié à la lumière de ce commentaire.

48. Section 8.4 – Types et unités de paysage : Il y a une erreur sur la carte présentée à la Figure 8.1 (page 88). Les unités de paysage 8C et 8D sont identifiées sur cette carte comme étant 14C et 14D. Également, le tableau 8.1 à la page 87 présente deux fois l'unité de paysage Zone mixte – secteur De Lorimier ; la première mention est à enlever. De plus, aux pages 97 et 98, il y a erreur sur les références aux photos de l'unité 17 (photos 25 et 26 et non 17 et 18), de l'unité 18 (photo 27 et non 19) et de l'unité 19 (photo 27 et non 19). Une référence à la photo 26 pourrait être ajoutée à l'unité 16.
49. Section 10.2.4 – Débits de circulation : Le titre du tableau 10.1 et le dernier paragraphe de cette section annoncent les débits projetés, mais à la lecture du tableau, on ne retrouve pas ces débits. En fait, il faudrait utiliser les mêmes données de débits que pour le reste de l'étude d'impact, car les valeurs présentées ne correspondent pas aux données de débit du chapitre 1. De plus, on parle de l'axe CN qui n'est pas l'axe retenu pour relier les rues Souigny et Notre-Dame dans le reste de l'étude d'impact.
50. Section 11.4.3 – Industries et activités portuaires : Il est mentionné, au dernier paragraphe, que des réponses sont attendues concernant les polluants émis par certaines industries. À quel moment ces réponses seront-elles disponibles et intégrées à l'étude d'impact ?
51. Section 11.5 – Description de la qualité de l'air actuelle : Le dernier paragraphe annonce une étude détaillée et complète sur les matières particulaires. Quand sera-t-elle disponible ? Il serait utile de mentionner ici la nouvelle station de mesure de la CUM située près du Square Dézéry.
52. Annexe 2 – Cartes des composantes biologiques : Sur ces deux cartes, il serait pertinent de localiser les arbres d'intérêt particulier (espèce rare, arbre âgé, large diamètre) plutôt que l'information un peu redondante qui y est présentée actuellement.
53. Annexe 3 – Espèces végétales et oiseaux nicheurs : La légende du premier tableau est incomplète : il y manque les secteurs 9 et 10.
54. Annexe 4 – Données socio-économiques : L'étude doit préciser que tous les tableaux de cette annexe couvrent la zone d'étude élargie.
55. Annexe 5 – Cartes de l'utilisation du sol et du patrimoine : À la première carte, il y a inversion de la numérotation des bâtiments 1 et 2 dans la légende par rapport à la carte. La place des Patriotes et la maison du Gouverneur ne sont pas représentées sur la carte 1. Il faudrait indiquer que l'ancien atelier de trains (bâtiment numéro 14) est démoli. Enfin, les bâtiments industriels situés près de la Canadian Steel Foundries ne sont pas identifiés.

56. Annexe 6 – Cartes d'affectation du sol : Les deux cartes présentées à cette annexe nécessiteraient des titres plus précis qui incluraient le nom des arrondissements concernés.
57. Annexe 8 – Organismes socio-communautaires : Quelle est la référence exacte de l'étude de *André et Gagné* ? Quel est le nom complet de la zone d'intervention prioritaire mentionnée ?
58. Annexes 10 et 11 – Archéologie : Les sites BfFj-26, 27, 37 et 38, mentionnés aux pages 74 et 75 et à l'annexe 11, ne se retrouvent pas dans le tableau de l'annexe 10. De plus, plusieurs sites présentés dans ce même tableau ne sont pas localisés dans la zone d'étude élargie. Ces annexes sont à revoir.
59. Annexe 12 – Cartes du potentiel archéologique et Annexe 13 – Cartes du bâti d'après les plans historiques : La délimitation de l'emprise du projet proposé entre les rues Notre-Dame et Souigny ne correspond pas au projet proposé.
60. Annexe 15 – Photographies des unités de paysage : Il faudrait indiquer les sous-unités correspondant aux photos 10 (sous-unité 8b) et 11 (sous-unité 8a) et préciser que la photo 21 montre un bâtiment démoli.
61. Annexe 21 – Localisation des géophones : La lecture du tableau 1 serait facilitée en ajoutant la signification de « Semi O », « PPV », « Tran », « Vert » et « Long ».
62. Annexe 22 – Données de la qualité de l'air - Figure 1.1 Zones sensibles : Cette figure néglige le parc Dézery ainsi que les zones résidentielles en général. Ne devrait-on pas les ajouter ? La localisation des stations du réseau d'échantillonnage de la CUM n'est pas présentée et est à ajouter sur cette figure, s'il y a lieu.

Chapitre 3 : Description du projet

63. Sections Introduction et Description des travaux : Il serait utile d'inclure une échelle aux figures 1 et 2.
64. Section 2 – Composantes du projet : Il serait plus clair pour le lecteur de retrouver un texte décrivant les six portes. Ce texte devrait décrire la fonction des places, parcs et espaces publics, résumer le réaménagement des rues, la localisation des voies réservées au transport collectif et présenter l'élévation de la rue, des voies de service et des parcs. De même, le présent chapitre devrait illustrer, au moyen de coupes transversales, la configuration de la rue Notre-Dame en des points stratégiques (exemple : Annexe 1), ceci afin de bien montrer que les voies rapides sont en dépression. Enfin, des vues montrant le profil en long de la rue Notre-Dame modernisée avec le niveau actuel et celui des terrains environnants, les sections en dépression ou en tunnel ainsi que le niveau des voies de service et des bretelles d'accès seraient utiles pour l'analyse du projet et de ses impacts.

65. Section 3.1 – Corridor routier modernisé : Des tableaux et des cartes synthèses seraient utiles dans cette section afin de présenter l'ensemble des intersections avec l'actuelle rue Notre-Dame, intersections qui seront ajoutées ou supprimées entre les rues De Lorimier et Dickson. Une discussion sur ces modifications proposées est également requise. Par exemple, quelle est la pertinence de déboucher les rues Desjardins, De Lasalle et Létourneux ? Dans le même ordre d'idée, une autre carte pourrait illustrer les différentes traverses ou viaducs au-dessus des voies rapides prévues pour les piétons.
66. Le réaménagement prévu de l'intersection De Lorimier, Papineau, René-Lévesque, Viger et Notre-Dame montré à l'annexe 1 est le plus important du projet proposé, mais il est complexe et difficile à comprendre. Par exemple, certains virages actuellement possibles seront supprimés. Cette nouvelle série d'intersections est à détailler dans l'étude d'impact afin que le lecteur puisse comprendre les trajets possibles pour toutes les provenances et pour toutes les destinations.

De plus, les questions spécifiques suivantes se posent :

- Quel sera le trajet à emprunter pour aller de l'avenue De Lorimier aux voies rapides, direction est ? La boucle prévue avec une seule voie, au-dessus des voies rapides, faisant le lien entre les rues Viger et Notre-Dame, direction est, sera-t-elle suffisante ? Il faut préciser que pour accéder aux voies rapides en direction est, cette boucle sera accessible par De Lorimier, direction sud seulement. Toujours en direction est, pour les automobilistes venant de René-Lévesque, il faut préciser que le trajet à utiliser sera celui de Papineau, direction sud, avec virage à gauche à Notre-Dame puis accès aux voies rapides ou aux voies de service.
 - De même, est-ce qu'une seule voie de sortie des voies rapides vers René-Lévesque, direction ouest, sera suffisante en période de pointe le matin ?
 - Enfin, il serait utile d'explicitier les trajets à utiliser pour se rendre au pont Jacques-Cartier à partir des voies rapides en direction est et ouest ainsi que l'inverse, soit de se rendre aux voies rapides à partir du pont Jacques-Cartier, compte tenu de l'influence de ce pont sur la circulation dans ce secteur.
67. La question du transport en commun est traitée superficiellement. Il y aurait lieu de mentionner qu'il y aura une voie réservée dans chaque sens, soit en voie de service ou sur l'accotement en partage avec les arrêts d'urgence. De même, il serait utile de montrer sur une carte l'ensemble des voies réservées actuelles et projetées dans la zone d'étude en y indiquant également le trajet projeté pour la ligne 410 en précisant la localisation ou les aménagements des voies réservées aux extrémités est et ouest de la rue Notre-Dame modernisée.
68. Est-ce que les voies d'accès aux voies rapides seront cédées à la Ville de Montréal ? Comment se fera la gestion et la planification des feux de circulation

aux intersections entre les voies de service et les rues perpendiculaires ? Est-ce que la programmation de ces feux sera toujours favorable au transport en commun plutôt qu'aux rues perpendiculaires qui seront très sollicitées (par exemple, Pie IX) ? En résumé, quels seront les impacts à court et à long terme de la présence des intersections sur la performance des services d'autobus utilisant la voie réservée ?

69. Annexe 1 – Plan d'avant-projet - Porte Faubourg Québec : Selon les plans, il y aurait croisement des voies d'entrée et de sortie des voies rapides à l'intersection de la rue Panet, est-ce sécuritaire ? D'autre part, s'il est question de vouer la station de pompage Craig à des activités de production culturelle, le projet présenté devrait en tenir compte dans l'aménagement des voies de circulation autour de ce bâtiment. Par ailleurs, a-t-on considéré, dans la planification du projet, d'autres options de mise en valeur de ce bâtiment, car les plans et la simulation visuelle montrent qu'il demeurera, après la réalisation du projet, isolé et peu accessible.
70. Annexe 1 – Plan d'avant-projet - Porte Hochelaga : Le parc Bellerive est utilisé à chaque été par de nombreux résidents du secteur pour l'observation des feux d'artifice sur l'île Sainte-Hélène. Il serait intéressant d'optimiser le site à cet effet. Une concertation avec la Ville de Montréal serait souhaitable sur cet aspect.
71. Considérant l'absence de liens routiers entre la rue Notre-Dame modernisée et le quartier Hochelaga, sur une distance de 1,6 kilomètre, la largeur et le nombre de voies du segment de la rue du Havre à construire entre la rue Sainte-Catherine et les voies de service seront-ils suffisants pour drainer la circulation entrant et surtout sortant de ce quartier en direction du centre-ville ? Sur ce plan, il serait utile d'ajouter en caractères gras «Intersection Alphonse-D. Roy Fermée» comme il y est indiqué pour la rue Davidson.
72. Annexe 1 – Plan d'avant-projet - Porte Maisonneuve : Il serait utile d'expliquer la présence des lignes que l'on observe à l'intersection de la rue Notre-Dame avec la rue Jeanne-d'Arc sur les plans proposés. Par ailleurs, le tracé de la piste cyclable disparaît à l'est de la rue Létourneux. Pourquoi cette piste cyclable n'est-elle pas montrée dans le parc Morgan-Champêtre ?
73. La place de la Tonnellerie est présentée sur cette carte avec la mention Infotouriste des Faubourgs et aire d'interprétation historique. À quel endroit se situera ce stationnement requis pour accueillir les visiteurs et les touristes ?
74. Annexe 1 – Plans d'avant-projet - Porte Maisonneuve et Viau : Les entrées actuelles du Port de Montréal via les rues Pie IX et Viau seront-elles conservées ? Si oui, à quelles fins ? A-t-on tenu compte, dans la conception du projet, des mesures favorisant l'utilisation de la route interne au Port plutôt que l'utilisation de la rue Notre-Dame ? Enfin, l'étude doit décrire quelles seront les modifications aux trajets actuels des camions utilisant la rue Notre-Dame vers le Port.

75. Annexe 1 – Plan d’avant-projet - Porte Viau (1^{er} plan) : Pourquoi la voie réservée pour autobus vers l’ouest, après l’intersection des rues Viau et Aird, est-elle supprimée sur une certaine distance ? Toujours selon ce plan, la piste cyclable ne traverse pas la rue Viau vis-à-vis le feu de circulation. Pourtant, cette rue est achalandée et le sera encore plus avec la fermeture de la rue Saint-Clément. Par contre, la simulation visuelle semble indiquer le contraire. Qu’est-ce qui est réellement proposé ?
76. Est-ce qu’il y a une voie de circulation qui contourne le parc Champêtre par le sud ? Si oui, à quelles fins est-elle prévue autre que celui de stationnement des usagers de ce parc ?
77. Annexe 1 – Plans d’avant-projet – Portes Viau et Montréal : Pourquoi la rue l’Assomption possède-t-elle 3 voies entre Souigny et Notre-Dame et seulement 2 voies aux intersections avec ces 2 rues ?
78. Annexe 1 – Plan d’avant-projet - Porte Montréal : Puisque le viaduc du futur boulevard de l’Assomption se trouvera positionné dans le champ visuel de l’automobiliste entrant à Montréal par la rue Souigny avec comme toile de fond une mise en valeur du panorama métropolitain, ne serait-il pas avantageux de prévoir un traitement architectural particulier pour ce viaduc ?
79. La trame de la piste cyclable existante longeant la rue Souigny doit apparaître à l’est de la rue Monsabré.
80. Section 3.1 – Corridor routier modernisé : Parmi les interventions prévues, on note l’amélioration de la qualité de la chaussée et de la géométrie routière. Quels sont les détails de ces améliorations ?
81. Il serait utile de détailler le système de gestion de la circulation du ministère des Transports et d’expliquer comment ce système facilitera la circulation sur la rue Notre-Dame modernisée ?
82. Section 3.2 – Corridor vert récréotouristique : L’étude doit détailler les aménagements qui seront réalisés pour la faune avienne à l’extrémité est du parc Bellerive et qui sont mentionnés à la page 8.
83. L’étude doit présenter sur une carte le prolongement proposé de la piste cyclable existante le long de l’avenue Souigny jusqu’au marché Maisonneuve.
84. À la liste des parcs, places et espaces publics, il serait pertinent d’ajouter les superficies de chacun d’entre eux avant et après les travaux. De plus, il est nécessaire de présenter une description des aménagements prévus dans les parcs, places et lieux publics (en tenant compte des saisons), de même que la vocation de ces espaces. Le promoteur prévoit-il consulter la Ville de Montréal et les citoyens sur les futurs aménagements de ces parcs ?

85. Section 3.3 – Corridor patrimonial et historique : L'étude doit présenter les aménagements prévus qui évoqueront le chemin du Roy.
86. Section 3.4 – Corridor offrant des panoramas sur Montréal et le fleuve : Les composantes sensibles, soit le Pied-du-courant et l'îlot patrimonial Saint-Vincent-de-Paul, doivent être localisées sur les plans d'avant-projet.
87. Section 4 – Phases et durée des travaux : Les travaux prévus à chacune des 5 phases du projet doivent être illustrés sur des cartes pour en faciliter la compréhension. Ces cartes doivent présenter les chemins de détour qui seront requis durant les travaux.
88. Section 5 – Description du chantier, Déboisement et plantations : Cette section doit préciser si les arbres du parc Bellerive seront conservés. Par ailleurs, lorsque les conditions le permettent, les espèces d'arbres typiques de l'île de Montréal, qui se font de plus en plus rares (comme le micocoulier *Celtis occidentalis*), devraient être plantées. Des mélanges d'herbes comportant des fleurs sauvages et qui ne nécessitent pas d'entretien devraient être préférés au gazon, lorsque cela est possible. De même, les espèces d'arbustes à petits fruits qui fournissent de la nourriture aux oiseaux devraient être favorisées lorsque cela répond aux besoins. Un programme d'entretien durant les deux premières années devrait être mis en œuvre dans le but d'arracher toutes les pousses d'herbe à poux, en particulier dans les bandes gazonnées qui bénéficient généralement d'un entretien moindre que ceux des parcs municipaux.
89. Section 5 – Description du chantier, Excavation : Il est mentionné que le site de dépôt des matériaux d'excavation n'est pas encore déterminé. À quel moment sera déterminé le site (ou les sites) qui recevra un volume de l'ordre de 1,5 million de m³ de déblais ? Quel sera sa localisation, les activités qui y auront lieu et les débouchés prévus pour ces matériaux ? Quels seront les trajets susceptibles d'être empruntés par les camions transportant ces matériaux, à l'intérieur et à l'extérieur de la zone d'étude ? Une caractérisation préalable aux travaux d'excavation doit être prévue dans l'étude afin de gérer efficacement ce volume de déblais. Mentionnons que le traitement, le recyclage et la réutilisation des déblais sont à prioriser à l'enfouissement. Enfin, comment sera construit le tunnel proposé qui sera situé près du Centre de soins prolongés ?
90. Section 5 – Description du chantier, Dynamitage : Est-ce que du dynamitage sera nécessaire au droit de l'intersection du boulevard de l'Assomption avec la voie ferrée ? Dans l'affirmative, quelle en sera l'ampleur ?
91. Section 5 – Description du chantier, Remblayage : Il faudrait ajouter à la liste des travaux de remblayage prévus, le prolongement du futur boulevard de l'Assomption, tel que mentionné à la page 16.

92. Section 5 – Description du chantier, Travaux de démolition : L'étude doit préciser la nature et la fonction actuelle (ou passée) des bâtiments à être démolis, dans le secteur du parc Bellerive et ailleurs, s'il y a lieu.
93. Section 5 – Gestion de la circulation : Quels seront les moyens concrets utilisés pour gérer la circulation durant les travaux ?
94. Section 6 – Programme de mise en œuvre : Quelles seront les responsabilités de chacun des partenaires dans l'entretien et l'exploitation des aménagements tels les espaces verts, les voies de services et les voies réservées ?
95. Section 7 – Acquisitions : Il est requis d'ajouter à chaque phase, le nombre et la superficie des propriétés à être expropriées, énumérer les plus importantes et établir un lien explicite avec les plans de l'annexe 3.
96. Section 8 – Coûts : Le tableau 4 prévoit une somme de 4,94 M \$ pour l'implantation de la dalle Viau. En quoi consistent exactement ces travaux ?
97. Une somme de 4 M \$ est allouée au transport en commun dans le projet tel que mentionné au tableau 4 (page 19). Quels sont les travaux spécifiques associés à cette somme ?
98. Annexe 2 – Simulations visuelles : Il manque des titres aux planches de simulation présentées. En fait, chaque planche montrant une simulation devrait porter un titre spécifique et mériterait un commentaire. Dans quelques cas, la simulation visuelle ne présente pas le même angle que la photo de la situation actuelle. Y a-t-il possibilité d'améliorer la comparaison ?
99. Annexe 2 – Simulations visuelles, Porte Faubourg : Il manque une vue générale montrant le secteur compris entre la base du pont Jacques-Cartier et la rue Papineau. Cette simulation est d'autant plus importante que tout ce secteur sera grandement modifié par le projet proposé.
100. Annexe 2 – Simulations visuelles, Porte Sainte-Marie : Quels sont les trois nouveaux bâtiments en blanc aux têtes d'îlots des rues Dufresne, Iberville et Frontenac ? La simulation montre que, dans le parc Bellerive, il est prévu que des arbres et deux petits bâtiments seront enlevés. Est-ce exact ?
101. Annexe 2 – Simulations visuelles, Porte Sainte-Marie (2^e page) : Quel est le monument proposé au centre du parc René-Lévesque ? Que représente-t-il ?
102. Annexe 2 – Simulations visuelles, Porte Hochelaga : La dalle qui prolonge le square Dézery vers le Port est inclinée et en surplomb par rapport au terrain adjacent du Port. Quels sont les raisons justifiant ces deux particularités ? De plus, l'étude doit expliquer en quoi consistent les structures ornant le muret diviseur entre les chaussées des voies rapides de la rue Notre-Dame.

103. Annexe 2 – Simulations visuelles, Porte Maisonneuve (2^e page) : La page doit indiquer le nom de l'intersection montrée à cette simulation.
104. Annexe 2 – Simulations visuelles, Porte Maisonneuve (3^e page) : La photo de l'état actuel devrait être prise du même point d'observation que la simulation, surtout que dans le cas présent, la photographie est prise en direction nord-ouest alors que la simulation montre le parc Champêtre vers le sud, soit dans une direction quasi opposée.
105. Avec la nouvelle vocation proposée au parc Champêtre, planifiez-vous la conservation de quelques arbres matures de part et d'autre de l'axe central de ce parc, en particulier les Chênes à gros fruits ? Sur la même simulation, on observe deux bassins d'eau avec de petites chutes. Quelles seront les caractéristiques de ces bassins (profondeur, hauteur) ? Quels sont les usages proposés pour cet aménagement durant l'hiver ?
106. Annexe 2 – Simulations visuelles, Porte Viau (1^{re} et 2^e page) : Le monument Vickers est localisé différemment sur les plans et la simulation visuelle. Cette différence est à corriger. Quelle est l'utilité du mur noir situé du côté sud et à la limite de l'emprise devant le Centre de soins prolongés ?
107. Annexe 2 – Simulations visuelles : Il serait intéressant de présenter une simulation de la Porte Montréal ainsi que de l'intersection Souigny et l'Assomption.
108. Annexe 3 – Plans des acquisitions : Les superficies présentées aux tableaux situés à gauche des plans représentent-elles les terrains à acquérir ou bien les superficies totales des propriétés touchées par le projet proposé ? De plus, ces plans identifiant les lots à acquérir sont difficiles à lire. Il est nécessaire de préciser les lots ou les parties de lots visés par le projet, les superficies à acquérir et mentionner s'il y aura rétrocession de terrains excédentaires et à qui, le cas échéant.

Chapitre 4 : Analyse des impacts

109. Section 1.3 – Méthode spécifique au climat sonore : Les symboles utilisés au Tableau 1.3 à la page 5 sont à réviser.
110. Section 2.1.1. – Effets sur les eaux de surface – Impacts des travaux de construction : Comment sera effectué le rejet des eaux de surface accumulées dans les excavations lors des travaux dans le milieu ou dans les égouts pluviaux alors que le futur égout pluvial ne sera pas encore construit ? Il est indiqué, à cet égard que ces eaux « devront être pompées dans des bassins de décantation afin de diminuer, lorsque nécessaire, leur concentration en matières en suspension (MES) et en contaminant à un niveau acceptable ». Si ces eaux sont rejetées à l'égout unitaire, il n'y aura pratiquement pas de traitement nécessaire pour les rendre conformes aux normes de la CUM puisque les normes de rejet

dans un réseau d'égout unitaire (qui sont identiques aux normes de rejet dans un égout sanitaire) ne comportent pas de norme pour les matières en suspension (MES) et que les limites admissibles pour les autres contaminants sont relativement élevées par rapport aux normes de rejet dans un égout pluvial. Le MENV n'exige pas que ces eaux de la surface soient rejetées directement dans le fleuve, elles peuvent être rejetées à l'égout unitaire en attendant que le nouveau réseau d'égout pluvial soit construit et en fonction. Toutefois, les bassins de rétention dans lesquels elles seront pompées avant leur rejet devront avoir une capacité suffisante pour permettre de les accumuler lorsqu'il y a débordement aux ouvrages de régulation de la CUM ou lorsque leur rejet à l'égout unitaire entraînerait un débordement à l'un de ces ouvrages, et ce pour des pluies d'une récurrence de 4 fois par an.

111. Le tableau sur les mesures d'atténuation mentionne des analyses chimiques qui seront réalisées avant la disposition des dépôts sédimentaires situés dans les bassins de décantation. Quelles sont les quantités attendues de sédiments ? Quels sont les paramètres qui seront analysés et les critères retenus selon les modes de disposition ? Quels sont les lieux potentiels de disposition de ces sédiments ? Pour les eaux contaminées, on mentionne que le niveau de contamination ne devra pas excéder les critères de rejet dans le milieu (MENV, CUM, CCDG). L'étude doit présenter ces critères ainsi que les modes de traitement et de disposition de ces eaux.
112. Section 2.1.1 – Effets sur les eaux de surface – Impact des aménagements définitifs : La proposition de construire un réseau d'égout pluvial séparé qui acheminera les eaux de ruissellement de la rue Notre-Dame vers le fleuve via des bassins de rétention et de sédimentation doit être bonifiée. L'étude d'impact est imprécise quant à la manière dont cela sera réalisé et laisse croire à une certaine méconnaissance des réseaux d'égout de ce secteur. Par exemple, au chapitre 2, page 10, il est écrit : « Actuellement les eaux de ruissellement (d'origine pluviale ou issues de la fonte de la neige) sont acheminées directement vers le fleuve à partir d'un important réseau collecteur d'égout pluvial ». À notre connaissance, il n'y a pas d'égout pluvial dans ce secteur, mis à part ceux drainant les eaux de ruissellement du Port de Montréal. Cet énoncé est d'ailleurs en contradiction avec la description des infrastructures de drainage présentée à la page 8 du chapitre 4. Il y a aussi confusion quant à la propriété des réseaux d'égout ; il est parfois fait mention de « l'intercepteur de la Ville de Montréal » (chapitre 2, page 28; équipements et infrastructures publics) alors qu'au chapitre 4 (page 8), on parle plutôt des « collecteurs de la Communauté urbaine de Montréal (CUM) ». Les collecteurs appartiennent à la Ville de Montréal alors que l'intercepteur sud appartient à la CUM. Ces imprécisions montrent que la connaissance des réseaux devra être approfondie.
113. La façon dont les eaux de ruissellement seront acheminées directement vers le fleuve sans passer par l'égout unitaire (de manière à diminuer les débordements) n'est pas indiquée. Il est fait mention, à la section 2.1.1, des émissaires entre les structures de dérivations de l'intercepteur de la CUM et le fleuve qui permettent

d'évacuer directement les surplus d'eaux usées vers le fleuve lors d'événements climatiques majeurs. Le promoteur prévoit-il que le nouveau réseau d'égout pluvial sera raccordé directement sur ces émissaires, en aval des structures de dérivation ? Sinon, comment prévoit-il acheminer ces eaux de ruissellement directement au fleuve sans passer par l'égout unitaire ? Est-ce que ce nouveau réseau d'égouts pluviaux couvrira toute la longueur du projet à l'étude ou seulement la portion empruntant le tracé actuel de la rue Notre-Dame ? Le promoteur doit également examiner la possibilité d'augmenter la capacité de cet égout, advenant que la Ville de Montréal voudrait soulager une partie de son propre réseau d'égouts dans un secteur de ce territoire. Enfin, est-ce qu'un égout surdimensionné pourrait servir pour la rétention afin de ne pas dépasser les capacités des bassins de sédimentation ?

114. Selon l'étude, le volume des eaux de ruissellement passera de 33 000 m³ à 37 000 m³. De quel volume s'agit-il, annuel ou le volume correspondant à un événement ? Pour la conception des bassins de sédimentation qui recevront les eaux de ruissellement de la rue modernisée avant leur rejet dans fleuve, il y aurait lieu de simuler le fonctionnement de chacun des bassins de sédimentation en fonction de son bassin de drainage réel et d'événements pluviaux théoriques de récurrences allant jusqu'à 5 ans, ainsi qu'avec des données de pluies réelles qui se sont produites au cours des dernières années sur le territoire de la CUM. Le MENV ne demande pas que ces ouvrages de traitement soient entièrement fonctionnels lors d'événements exceptionnels qui se produisent au-delà de la récurrence de 2 ans, mais ils ne devraient pas être limités à traiter le « first flush ». De plus, la capacité d'évacuation des eaux de ruissellement des voies de roulement devra être suffisante pour éviter toute accumulation d'eau sur plus de 30 cm dans les sections en dépression ou en tunnel, et cela, pour une pluie d'une récurrence de 100 ans. Le système devra, entre autres, être performant en hiver, par exemple lors d'une forte averse en janvier.
115. Le fonctionnement des bassins de sédimentation doit être précisé. S'agit-il d'une décantation statique ou de dispositifs favorisant cette décantation (écoulement ascendant, avec frottement sur lamelles ou autre). Il y aurait lieu de prévoir l'ajout à ces bassins de sédimentation, des dispositifs servant également à retenir les matières flottantes (bois, huiles, matières grasses, etc.), avant le rejet. Les normes de rejet à respecter devraient être celles du Règlement 87 de la CUM. L'étude d'impact doit prévoir un programme de suivi sur cet aspect. Ce programme ne devrait être mis en œuvre au cours des deux années suivant la mise en service du projet. Les résultats obtenus devraient être présentés dans un rapport annuel au MENV et à la CUM. En cas de déversement de matières dangereuses ou toxiques, un dispositif doit être prévu pour empêcher le rejet dans le cours d'eau de ces matières ainsi qu'un accès facile pour les récupérer et ventiler rapidement le bassin. Tous les équipements des bassins de sédimentation et des stations de pompage devraient être conçus selon les standards établis, afin d'éviter tout risque d'explosion.

116. Le profil de la rue Notre-Dame modernisée ainsi que les informations sur l'égout pluvial projeté ne sont pas disponibles ; il serait bien de prévoir l'emplacement de ces bassins près des points bas et des émissaires, afin d'éviter le besoin de stations de pompage. De plus, un programme d'entretien régulier de ces bassins doit être proposé afin que les matières sédimentées ne soient remises en suspension et rejetées.
117. Section 2.1.3 Effets sur les sols contaminés – Impact des travaux de construction : Quelles sont les quantités approximatives ainsi que les options de disposition des sols contaminés à excaver et à disposer ? Quelles sont les options qui seront retenues pour la gestion des sols contaminés : l'utilisation sans restriction, le matériel de recouvrement pour un lieu d'enfouissement sanitaire, le matériel de remblayage, le traitement ou l'enfouissement sécuritaire ? Quelles sont les options qui seront retenues pour la réhabilitation des terrains contaminés, à savoir décontamination aux critères génériques ou spécifiques, mesures restrictives ou de confinement ? Compte tenu des quantités probablement importantes de sols, envisage-t-on des problèmes à trouver des lieux de disposition ? Il serait utile de détailler les réglementations sur les mesures d'atténuation mentionnées à la fin du tableau (projet de règlement sur l'élimination des matières résiduelles, Politique des sols contaminés et Règlement sur les matières dangereuses). Enfin, pour les sols non contaminés, mentionnons que les quantités de déblais et de remblais ne sont pas indiquées.
118. Section 2.2.1 – Effets sur la végétation : Les impacts sur la végétation sont évalués par secteur. Chaque secteur est considéré comme ayant une étendue ponctuelle. Pourtant, selon les définitions données à la section 1.2.2 du chapitre 4, un secteur de la rue Notre-Dame correspond plutôt à une étendue locale. Choisir cette valeur locale plutôt que ponctuelle aurait pour effet d'évaluer les impacts sur la végétation, selon la méthode du promoteur, comme étant d'importance forte, pour chaque secteur. De plus, on peut considérer que les impacts sur la végétation de la bande verte ont une portée régionale. Cette végétation, rare dans le secteur, est en effet vue par un grand nombre de personnes utilisant la rue Notre-Dame ou la piste cyclable.
119. Section 2.2.1 – Effets sur la végétation – Impact des travaux de construction : À plusieurs endroits dans cette section, le promoteur propose de transplanter les arbres existants, surtout ceux de longue longévité et de fort diamètre. Est-il faisable de transplanter un arbre mature et quelles sont les chances de succès de la transplantation ? Vise-t-on principalement les arbres à fort potentiel de croissance, qui n'ont pas encore atteint leur maturité, leur taille maximale ? Il faut préciser les espèces, l'âge et le diamètre des individus pouvant être transplantés avec succès. Considérant les pertes importantes en arbres et arbustes ainsi que le succès mitigé de la transplantation, le MTQ pourrait-il envisager un partenariat avec le Ville de Montréal ou une firme spécialisée afin d'élaborer des mesures d'atténuation ? En cas d'échec, quelles seraient les espèces de remplacement ? L'étude doit également préciser les normes du Cahier des charges et devis généraux qui s'appliqueront à la protection des arbres et arbustes.

120. Section 2.2.1 – Effets sur la végétation – Impact des travaux de construction – Secteurs 5, 6, 7 et 8 : Le promoteur doit démontrer la nécessité d'abattre ou de déplacer les arbres dans les secteurs de parcs, soit dans l'emprise ou pour de nouveaux aménagements, que ce soit pour le parc Bellerive, le square Dézéry, ou les parcs Morgan et Champêtre.
121. Section 2.2.1 – Effets sur la végétation – Impact des aménagements définitifs : Il est mentionné que le programme de plantation n'est pas encore défini. La Ville de Montréal et le milieu participeront-ils à l'élaboration de ce programme, ou seront-ils consultés ?
122. Section 2.2.2 – Effets sur la faune et ses habitats – Impact des aménagements définitifs : Il est requis d'ajouter dans cette section le concept d'habitat faunique (avienne) proposé dans l'agrandissement du parc Bellerive selon la seconde carte de l'annexe 1 du chapitre 3. Les critères ou les grandes lignes de la conception de cet aménagement doivent être présentés.
123. Section 2.3.2 – Effets sur l'utilisation du sol – Impact des aménagements définitifs – Habitation : L'impact est jugé positif et d'importance indéterminée car il permettra de consolider la fonction résidentielle en limitant les débordements de circulation dans certaines rues résidentielles. Quelle est la durée et l'étendue de cet impact ?
124. Section 2.3.6 – Effets sur la circulation et les infrastructures de transport – Impact des travaux de construction : L'étude propose à cette section différents comités ayant pour but d'évaluer l'ampleur du débordement de la circulation sur le réseau local, solutionner les problèmes anticipés, trouver des alternatives aux différents modes de transport et maintenir les conditions actuelles sur la ligne express 410 de l'Agence métropolitaine de transport. Les résultats des travaux de ces comités devront être fournis au MENV lors des demandes de certificat d'autorisation.
125. Section 2.3.6 – Effets sur la circulation et les infrastructures de transport – Impact des travaux de construction – Le transport collectif local (STCUM) : À cette section, le promoteur doit détailler les effets de la phase de construction du projet proposé sur les autres lignes d'autobus qui utilisent la rue Notre-Dame, en début ou en fin de parcours.
126. Section 2.3.6 – Effets sur la circulation et les infrastructures de transport – Impact des aménagements définitifs – Le réseau routier : Est-il envisageable que l'impact positif du projet sur la circulation dans les rues résidentielles n'ait lieu que pendant quelques années ?
127. Section 2.3.6 – Effets sur la circulation et les infrastructures transport – Impact des aménagements définitifs – Le réseau de camionnage : L'étude doit décrire davantage la circulation des camions utilisant la rue Notre-Dame. Quels sont les trajets prévisibles qui seront empruntés par les camions en provenance de l'est et de l'ouest de l'île de Montréal, ainsi que de la rive sud via le pont-tunnel et le pont

Jacques-Cartier et qui se dirigent vers le Port de Montréal, ou en reviennent ? Quelles entrées seront utilisées ? De plus, est-il possible qu'il y ait utilisation excessive de la rue l'Assomption, au nord de l'avenue Souigny, suite à son prolongement vers le sud ? Cette rue devient résidentielle au nord de la rue Sherbrooke. La rue l'Assomption est-elle interdite au camionnage de ce côté ?

128. Section 2.3.6 – Effets sur la circulation et les infrastructures de transport – Impact des aménagements définitifs – Le transport collectif régional (AMT) : On présente au chapitre 1 (Section 1.4.3, page 38) un estimé des gains de temps pour les automobilistes suite à la réalisation du projet. Quelle sera la vitesse de circulation des autobus aux heures de pointe du matin et du soir dans la voie réservée à court et à long terme ? Quels seront les gains de temps pour les usagers du transport en commun par rapport à la situation actuelle ? Quelle sera la performance de la voie réservée par rapport aux automobiles ?
129. Section 2.3.6 – Effets sur la circulation et les infrastructures de transport – Impact des aménagements définitifs – Le transport collectif local (STCUM) : L'étude doit détailler les effets de l'exploitation du projet proposé sur les autres lignes d'autobus qui utilisent actuellement la rue Notre-Dame en début ou en fin de parcours.
130. Section 2.3.7 – Effets sur la sécurité routière – Impact des aménagements définitifs – Sécurité des déplacements automobiles et par camion & Sécurité des déplacements cyclistes : L'étude recommande qu'un audit de sécurité routière soit réalisé lors de la préparation des plans et devis préliminaires. Pour une bonne compréhension, il serait utile d'expliquer en quoi consiste un audit et de préciser que ce dernier sera effectivement réalisé et non seulement recommandé. Cet audit aura-t-il comme objectif, entre autres, de trouver des moyens afin de limiter la vitesse maximale à la vitesse affichée de 70 km/h ? Rappelons que l'étude d'impact mentionne au chapitre 1 (section 1.4.6) que la vitesse observée hors pointe dépasse souvent 100 km/h et que le projet proposé ne prévoit aucun feu de circulation sur les voies rapides ?
131. Section 2.3.7 – Effets sur la sécurité routière – Impact des aménagements définitifs – Sécurité des déplacements cyclistes : L'étude précise dans les mesures d'atténuation que le comportement des conducteurs sera analysé après l'ouverture de la nouvelle route pour vérifier s'il est conforme aux prévisions et pour faire des ajustements, s'il y a lieu. Quels sont ces ajustements qui pourraient être apportés ?
132. Section 2.3.8 – Effets sur la vie communautaire et les modes de vie – Impact des aménagements définitifs : Le projet propose l'ouverture de la rue du Havre entre la rue Sainte-Catherine et les voies de service proposées afin de compenser la fermeture des rues Alphonse-D. Roy et Davidson. Ces deux rues sont les sorties actuelles du quartier Hochelaga vers la rue Notre-Dame. L'étude doit évaluer l'impact de l'ouverture de la rue du Havre sur les résidences de secteur notamment celle pour personnes retraitées située au coin de la rue Sainte-

Catherine. Elle doit également discuter de la pertinence de cette ouverture dans les deux sens, compte tenu de la présence juste à l'ouest des rues Iberville et Frontenac et des questions qui suivent. Ce nouveau tronçon de rue (du Havre) permettra, en direction ouest, une sortie directe du quartier Hochelaga vers le centre-ville, via la voie de service. Cette sortie vers le centre-ville permettra d'éviter de faire un détour par les rues Maisonneuve et Iberville, ce qui est une amélioration (en terme de temps et de débit sur la rue Iberville) ; elle engendrera cependant un trafic important. Ainsi, selon les simulations présentées à l'annexe 4, la rue Du Havre supportera un débit total équivalent (DJME) à celui des rues Iberville et Frontenac. Mais dans l'autre sens, l'entrée directe vers Hochelaga via la rue du Havre apparaît discutable, compte tenu qu'elle est disponible pour la circulation en direction ouest sur la voie de service et que cette circulation pourrait utiliser la rue suivante, soit la rue Frontenac. Par contre, en direction est sur la voie de service, la rue Frontenac sera la seule entrée vers le quartier Hochelaga pour la circulation venant du centre-ville. En conclusion, l'ajout de ce nouveau segment de rue est à revoir.

133. Section 2.3.9 – Effets sur le patrimoine bâti – Impact des travaux de construction : Le projet propose la démolition partielle de la tonnellerie. Est-ce que d'autres options ont été analysées dans le but d'éviter cette démolition ? Par ailleurs, deux stationnement voisins de la tonnellerie seront détruits, selon le projet proposé. À quel endroit seront relocalisés ces deux stationnements de 50 et 95 places, utilisés par les employés de Lantic, situés du côté nord de Notre-Dame et au coin de l'avenue Jeanne d'Arc ?
134. Section 2.3.9 – Effets sur le patrimoine bâti – Impact des aménagements définitifs : Il serait utile pour le lecteur d'ajouter la référence aux 4 numéros mentionnés après les adresses des bâtiments démolis. Ces numéros proviennent de l'annexe 5 du Chapitre 2.
135. Section 2.4 – Milieu visuel : L'étude d'impact doit présenter les mesures qui pourraient être prises, en collaboration avec la Ville de Montréal, pour limiter la mise en place de panneaux publicitaires en bordure de la rue Notre-Dame modernisée. De même, la conception des différents ouvrages et murs devrait prévoir des moyens pour limiter la prolifération de graffitis.
136. Section 2.4.1 – Effets sur les champs visuels des riverains – Impact des aménagements définitifs : L'impact résiduel bonifié est qualifié de fort. Cependant, il faudrait ajouter qu'il sera différé à cause du temps que prendra la végétation pour bien s'établir.
137. Section 2.4.2 – Effets sur les champs visuels des usagers de la route – Impact des aménagements définitifs : Le promoteur pourrait-il présenter les principales caractéristiques du traitement architectural des murs de soutènement qu'il propose afin de refléter le caractère des différents quartiers ou portes traversés. Il doit également dire ce qu'il entend par le maintien du traitement en alternance des ouvertures et des fermetures.

138. Section 2.4.3 – Effets sur les champs visuels des cyclistes et promeneurs – Impact des aménagements définitifs : Le promoteur pourrait-il présenter des exemples de mesures d’atténuation proposées concernant le design des garde-corps et des clôtures anti-projectiles ?
139. Section 2.4.4 – Effets sur les unités de paysage – Impact des aménagements définitifs – Unité 5 - Autoroute Ville-Marie et ses abords : On parle de murets en paliers accompagnés de végétation. De quel type de végétation parle-t-on ?
140. Section 2.4.4 – Effets sur les unités de paysage – Impact des aménagements définitifs – Unité 8 - Zones résidentielles, quartier Sainte-Marie, Hochelaga et Maisonneuve : Quel est l’intérêt réel de construire le belvédère au parc Dézéry ? Ne risque-t-il pas d’être peu fréquenté, voire inutile ? A-t-on considéré d’autres solutions d’aménagement ? Quelles suites seront données à la demande de la Ville de Montréal sur ce parc (Chapitre 1, Annexe J, Recommandation de la Ville de Montréal) ?
141. Section 2.4.4 – Effets sur les unités de paysage – Impact des aménagements définitifs – Unité 10 – Parcs Morgan et Champêtre : Il est mentionné à cette section que le passage de la route verte à l’intérieur du Parc (Morgan-Champêtre) assurera un bon achalandage des lieux. Le promoteur a-t-il envisagé d’autres moyens pour assurer la sécurité des lieux ?
142. Section 2.4.4 – Effets sur les unités de paysage – Impact des aménagements définitifs – Unité 11 – Parc Bellerive : On mentionne la perte d’arbres matures. Quel sera le nombre d’arbres qui seront perdus ?
143. Section 2.4.4 – Effets sur les unités de paysage – Impact des aménagements définitifs – Unité 15, zone industrielle Dickson : On propose l’aménagement d’une zone tampon composée d’une butte végétalisée. Cet aménagement doit être illustré sur carte. La dernière phrase de cette section parle de nouvelles simulations visuelles et de plans détaillés d’architecture. Il est requis de déposer ces nouvelles simulations et ces plans détaillés.
144. Section 2.5 – Climat sonore : L’étude mentionne que l’organisation du chantier et l’ordonnancement des travaux auront comme objectif la réduction de l’impact sonore durant la nuit et les mois les plus chauds. Quelles sont les dates exactes proposées ? Les travaux effectués à proximité des résidences pourraient-ils être limités aux mois de novembre à mars dans le but de réduire le bruit et les poussières ? Par ailleurs, l’échéancier des travaux proposé prévoit des travaux dans la phase IV (entre Viau et Alphonse-D. Roy) de mai à décembre, ce qui ne correspond pas au principe énoncé à la première phrase.
145. Section 2.5 – Climat sonore, impact des travaux : Compte tenu des travaux qui se feront à proximité des secteurs résidentiels, le promoteur propose des mesures d’atténuation (écrans acoustiques temporaires ou mobiles, équipements de construction générant un bruit réduit) pour limiter les impacts sonores du chantier.

L'étude doit présenter les principales caractéristiques de l'aménagement et de la conception des écrans acoustiques ainsi que des autres mesures d'atténuation. Elle doit également fournir une évaluation sonore des niveaux de bruit (modélisation et cartographie isochronique) perçus aux zones résidentielles en tenant compte des différentes mesures d'atténuation proposées. Par ailleurs, il est prévu de détourner la circulation sur des voies temporaires à proximité de secteurs résidentiels durant certaines périodes des travaux. Les limites de vitesse sur ces voies temporaires devraient être abaissées par rapport à la situation actuelle.

146. Le promoteur doit indiquer s'il peut respecter, en phase construction, les critères de bruit suivants : pendant la période du jour comprise entre 7h et 19h, on doit respecter un niveau de bruit équivalent ($L_{eq\ 12h}$) égal au niveau de bruit ambiant ($L_{eq\ 12h}$) de cette période. Lorsque le bruit ambiant est moins élevé que 55 dBA, le niveau de bruit à respecter est de 55 dBA. Pendant la période de la soirée comprise entre 19h et 22h, on doit respecter un niveau de bruit équivalent ($L_{eq\ 3h}$) égal au niveau de bruit ambiant ($L_{eq\ 3h}$) de cette période. Lorsque le bruit ambiant est moins élevé que 55 dBA, le niveau de bruit à respecter est de 55 dBA. Pendant la période de la nuit comprise entre 22h et 7h, on doit respecter un niveau de bruit équivalent ($L_{eq\ 1h}$) égal au niveau de bruit ambiant ($L_{eq\ 1h}$) de cette période, pour chaque heure correspondante. Lorsque le bruit ambiant est moins élevé que 50 dBA, le niveau de bruit à respecter est de 50 dBA. Pour les périodes de la soirée et de la nuit, le promoteur doit réaliser d'autres mesures sonores pour ces deux tronçons afin de mieux documenter le niveau sonore actuel en vue du respect de ces critères.
147. Section 2.5.1 – Méthodologie de simulation des niveaux sonores : Les niveaux sonores ont été simulés pour les horizons 2001 et 2011 avec les débits estimés et une vitesse des véhicules de 70 km/h. Cette vitesse apparaît peu réaliste. L'étude d'impact mentionne (chapitre 1, page 40) que la vitesse moyenne observée en dehors des heures de pointe dépasse souvent 100 km/h. Quelle est l'influence de la vitesse des véhicules sur les niveaux de bruit et quels sont les résultats des simulations avec des vitesses plus élevées, par exemple 100 km/h ? Quelle est la fiabilité des simulations pour les automobiles et aussi pour les camions ? Quels seront les niveaux de bruit en cas de quasi congestion ou de capacité maximale ainsi que pendant la nuit ?
148. Section 2.5.4 – Impact par secteur : L'analyse des résultats par secteur démontre que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame aura pour effet de diminuer les niveaux sonores, sauf pour les sites Peter McGill (4), Iberville (7), Joliette (8) et Bossuet (9). Pour ces secteurs, l'étude d'impact doit intégrer les mesures d'atténuation et de bonification proposées afin de ramener les niveaux de bruit aux niveaux actuels ou inférieurs au critère ($L_{eq\ 24h}$ 55 dBA) prévu dans la politique du bruit du ministère des Transports du Québec. L'étude d'impact doit présenter les simulations (modélisation et cartographie isochronique) du climat sonore obtenu avec les mesures d'atténuation proposées. De plus, une seconde série de simulations du climat sonore obtenu avec l'aménagement de buttes antibruit aux

endroits où l'espace le permet dont les secteurs 4 (Peter McGill), 6 et 8 (rues Sicard et Joliette), doit être présentée. Est-ce qu'un type de puisard particulier sera utilisé pour limiter le bruit ? Mentionnons que l'étude expose, à la section 2.5.6, le besoin de refaire les simulations avec les mesures d'atténuation avant les plans et devis.

149. Aucune simulation n'a été effectuée pour les étages supérieurs au 3^{ème}. Pourtant, quelques immeubles d'habitation situés sur les rues Iberville, Frontenac et Joliette sont plus élevés. Quels sont les niveaux sonores actuels et futurs pour les étages supérieurs de ces édifices ?
150. Section 2.5.4 – Impact par secteur – Porte Sainte-Marie : On propose de localiser l'échangeur dans un secteur moins sensible. Quelle est la proposition définitive sur cet aspect ? On mentionne également de regrouper les dalles des parcs René-Lévesque et Iberville-Frontenac et de les relocaliser entre les rues Dufresne et Iberville. Qu'est-ce qui sera retenu sur cet aspect ? De plus, on propose de surélever les parapets à 2 mètres plutôt que la hauteur initialement proposée de 1,2 m. Quel sera l'impact visuel de cette surélévation ?
151. Section 2.5.4 – Impact par secteur – Porte Hochelaga : On propose de surélever les parapets à 2 mètres plutôt qu'à la hauteur initialement proposée de 1,2 m. Quel sera l'impact visuel de cette surélévation sur le quartier Hochelaga ?
152. La Ville de Montréal a un projet de réfection de l'intersection Sainte-Catherine et Valois visant à favoriser certaines activités. Comment la proposition d'ouverture de la rue Valois à la voie de service de la rue Notre-Dame s'intègre au projet de la Ville de Montréal ?
153. Section 2.5.4 – Impact par secteur – Porte Viau : Le tableau présenté à la page 63 inclut le point Réf 5*. L'explication de l'astérisque est donnée à l'annexe 6, aux tableaux 2.3 et suivants et aux cartes de l'annexe 5. Elle devrait être reprise au tableau de la page 63. Il faudrait également mentionner que ces données proviennent d'un prototype, comme déjà mentionné au chapitre 2 de l'étude, et préciser la fiabilité de ce modèle.
154. On propose d'allonger la dalle reliant les parcs Morgan et Champêtre de 20 mètres vers l'est. Quelle est la longueur actuellement proposée dans l'étude et quelle sera la longueur finale de cette dalle ? Quelles suites seront données à la demande de la Ville de Montréal (Chapitre 1, Annexe J, Recommandation de la Ville de Montréal) d'intégrer à l'aménagement du parc Champêtre le terrain appartenant à la ville et situé entre les avenues Létourneux et de LaSalle qui ?
155. Section 2.6 – Vibrations : La description des sources de vibration durant les travaux de construction ne semble pas comporter de travaux pour briser du roc. Est-ce que les sondages montrent que les excavations pourront être effectuées au-dessus du niveau du roc, même dans les sections en tunnel ? La section en courbe et en tunnel qui se rapproche du Centre de soins prolongés pourra-t-elle

entraîner des vibrations perceptibles pour les résidents de cet édifice lors du passage de véhicules lourds ? Enfin, les deux dernières phrases du second paragraphe du tableau sur les mesures d'atténuation sont incomplètes et à revoir.

156. Section 2.6 – Vibrations – Impact des travaux de construction – Impacts des vibrations appréhendées : Pour le fonçage de pieux, le critère de vibration à respecter sera 5 mm/s à 30 mètres. L'étude doit présenter les abaques mentionnés à la page 65 qui permettent de vérifier ce critère. Pour les vibrations induites par les travaux de compaction, l'étude anticipe des vitesses maximales de l'ordre de 3 mm/s à 15 mètres et de 1,75 mm/s à 30 mètres. On prévoit l'utilisation d'équipements moins lourds de compaction lorsque l'intensité des vibrations dépassera 5 mm/sec. Nous croyons que le respect de ce critère est acceptable pour le jour. Toutefois, aucun compactage ne devrait être prévu pour la nuit.
157. Est-ce que le projet proposé comporte du dynamitage ? Si des travaux de dynamitage sont requis, les critères suivants concernant les vibrations sont recommandés :

Type de structures	Limites des vibrations maximales	
	Fréquence < 40 Hz	Fréquence > 40 Hz
Maison moderne et structures en murs secs	19 mm/seconde	50,8 mm/seconde
Vieilles maisons avec murs de plâtre	12,7 mm/seconde	50,8 mm/seconde

158. Section 2.7 – Qualité de l'air ambiant – Impact des travaux de construction : Cette section est incomplète. Quels sont les autres contaminants qui seront émis dans l'air en plus des matières particulaires ? Quels sont les critères ou normes du règlement de la qualité de l'air de la CUM qui devront être respectés pendant les travaux ? Ces normes risquent-elles d'être dépassées pendant les travaux ? Quelle est la localisation des secteurs problématiques et des récepteurs sensibles ?
159. Section 2.7.1 – Problématique et méthodologie : Le document mentionné à la page 68 et intitulé « Calcul des émissions polluantes pour l'aménagement du boulevard Notre-Dame, octobre 2000 » est à fournir. Pourquoi les polluants considérés n'incluent pas les émissions de CO₂ ? À la même page, l'approche retenue consiste à évaluer les impacts dans les conditions les plus pénalisantes d'émission et d'exposition. Quels seraient les résultats pour des conditions plus réalistes qui sont davantage susceptibles de survenir et sont, par le fait même, davantage représentatives ? Finalement, un résumé des conclusions des grandes études épidémiologiques concernant les effets sur la santé de la pollution de l'air, y compris celles reliées au trafic routier, devrait être présenté.

160. Section 2.7.2 – Effet planétaire : On conclut que le projet aura des impacts négligeables sur les changements climatiques à l'échelle planétaire. Il faudrait également présenter une évaluation à l'échelle du Québec et du Canada et préciser la contribution du projet aux émissions des GES (gaz à effet de serre) à ces mêmes échelles.
161. Section 2.8.2 – Synergie des impacts – Travaux et qualité de vie : L'étude doit présenter la forme précise que prendra l'engagement du promoteur à mettre à la disposition des citoyens des ressources professionnelles durant les travaux afin de leur permettre de s'exprimer et de les informer des résultats de leurs demandes. Cette question est également valable pour le programme de surveillance en phase de construction sur l'aspect socio-communautaire présenté au chapitre 6 de l'étude d'impact.
162. Section 2.8 – Bilan, cumul et synergie des impacts : Cette section devrait présenter les liens du projet avec les autres projets du promoteur proposés dans le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal, dont le projet de prolongement de l'autoroute 25 vers Laval. De même, l'étude devrait faire mention des travaux de la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud ainsi que des liens possibles avec le projet proposé.

Chapitre 5 : Mesures d'urgence

163. Section 2 – Consultation des organismes – Les commentaires du SPCUM : Ce Service a suggéré de prévoir des passages piétonniers clôturés pour assurer la sécurité des piétons durant des événements spéciaux, par exemple, les feux d'artifice. De quelle façon cette demande sera intégrée dans l'élaboration des plans et devis ?
164. Tel que présenté, le projet permettrait d'éliminer un grand nombre de nuisances qui sont actuellement causes d'accidents dont la disparition des carrefours et de manœuvres de camions sur la chaussée, l'aménagement d'accotement sur la plus grande partie du tronçon et l'amélioration de la voie d'accès au Port de Montréal. Cependant, même si la possibilité d'accidents est grandement diminuée, les risques associés au transport de matières dangereuses demeurent. L'étude d'impact doit documenter la nature des matières dangereuses transportées, les volumes et la fréquence des transports. Ces renseignements sont nécessaires pour évaluer, en terme de rayon d'impact, les conséquences d'éventuels accidents et doivent servir de base à l'élaboration de scénarios d'intervention réalistes.
165. L'étude doit identifier les zones de vulnérabilité des accidents associés au transport des matières dangereuses, en particulier les trois zones résidentielles assez densément peuplées: Sainte-Marie, Hochelaga et Maisonneuve, en plus du Centre de soins prolongés. L'étude fait référence aux

plans de mesures d'urgence de la Ville de Montréal et du ministère des Transports. Elle devrait inclure également deux autres intervenants potentiels, soit le Port de Montréal et le Canadien National et examiner le rôle de la Sûreté du Québec et du Service de police de la Communauté urbaine de Montréal.

166. L'étude pose comme postulat que chacun des intervenants a son plan de mesures d'urgence mais ne fait pas la démonstration qu'il existe une structure de coordination efficace entre les intervenants. Des accidents antérieurs, comme l'incendie d'une citerne de produits pétroliers sur un échangeur à Ville d'Anjou, survenu à l'été 2000, ont déjà révélé de grandes lacunes dans la structure de coordination. Pour détecter ces lacunes, l'élaboration de scénarios d'intervention « minute par minute » peut être utilisée. Ces scénarios comportent un système d'alerte, des plans d'évacuation ou de confinement spécifiques aux zones les plus vulnérables le long du tronçon et permettent d'informer la population de ces zones sur les systèmes d'alerte et les plans d'évacuation ou de confinement prévus. Ces scénarios doivent être développés en concertation avec tous les intervenants impliqués. Quel est l'engagement du promoteur sur cet aspect ?
167. Est-ce que ces plans de mesures d'urgence prévoient les mesures à prendre en cas de déversement de matières dangereuses ou toxiques dans une section en tunnel ?
168. L'étude doit prévoir des plans d'intervention d'urgence intérimaires pour les différentes phases de construction car les risques d'accidents seront alors plus grands.

Chapitre 6 : Programme de surveillance et de suivi

169. Section 2 – Programme de suivi : Le programme de suivi proposé devrait inclure la vérification du respect de la vitesse affichée de 70 km/h sur les voies rapides de la rue Notre-Dame.
170. L'étude doit prévoir, d'une part, un programme de suivi des niveaux sonores pour les années suivant la réalisation des travaux et d'autre part, la mise en place de mesures d'atténuation si les mesures montrent un dépassement des objectifs retenus.
171. Section 2 – Programme de suivi – Végétation : Un suivi de deux ans est proposé sur les végétaux. Est-ce qu'il serait pertinent d'envisager une période de suivi plus longue compte tenu des conditions urbaines difficiles pour les végétaux et des transplantations envisagées ?

**Qualité de l'air ambiant (Document complémentaire produit par SNC-Lavalin
Environnement, mars 2001)**

172. Section 4 – Évaluation des taux d'émission : Des taux d'émission pour chaque type de véhicule ont été évalués avec le modèle MOBILE 5C et sont présentés aux tableaux 4-1, 4-2 et 4-3 pour les CO, NO₂ et COV respectivement. Un taux d'émission moyen a ensuite été calculé en fonction des données sur la distribution des véhicules (automobiles, camions légers, etc.). Cette évaluation tient-elle compte de la proportion croissante de véhicules utilitaires dans la flotte automobile qui présentent des taux d'émission de contaminants supérieurs à la moyenne ?
173. Section 5 – Évaluation des concentrations de polluants, contribution des véhicules : L'étude doit présenter les éléments concernant le modèle CALINE 4 : la matrice des conditions météorologiques utilisée dans le modèle et une démonstration de leur compatibilité; la liste des valeurs employées par défaut ; la valeur des autres paramètres utilisés tel la vitesse de dépôt, hauteur de mélange, rugosité, etc. ; un exemple de fichier d'entrée. De plus, pourquoi les concentrations ambiantes n'ont pas été ajoutées aux concentrations simulées ? Comment a été calculée la concentration 8h et 24h pour le scénario Pie IX ? Dans les simulations, a-t-on considéré des directions de vent autres que perpendiculaires aux voies de circulation ? Ainsi, a-t-on considéré au récepteur R1 (Scénario Iberville) une direction sud ? De même, a-t-on considéré aux récepteurs R3, R4, R7 et R8 (Scénario Pie IX) et R3, R7, R8, R9 et R10 (Scénario Dickson) les directions sud et sud-est ?
174. À la page 5-5, on mentionne, pour le scénario Iberville, que les concentrations prédites lors de la mise en service (2001) sont moins élevées que les concentrations évaluées pour la situation actuelle (1999). Ce phénomène est causé parce que les voies principales proposées seront en dépression. Pourtant, ces contaminants continueront à être émis dans l'air. Comment se comportent les contaminants émis dans une voie en dépression ? Comment en tient-on compte dans le modèle ?
175. Section 6.1.1 – Monoxyde de carbone (CO) : Au tableau 6.1, quelle est la localisation des stations de la CUM mentionnées à la note 3 portant sur la concentration maximale de CO pour les stations les plus rapprochées ?
176. Section 6.1.4 – Matières particulaires, page 6-6. On mentionne que la norme PM₁₀ a été dépassée à l'échangeur Décarie en 1998. En fait, il s'agit du critère pan canadien.
177. Section 6.3.1 – Changements climatiques & Section 7.1 Conclusions : Que peut-on conclure à l'échelle du Québec et du Canada sur cet aspect en particulier, par rapport aux contributions des véhicules automobiles aux émissions de gaz à effet de serre ?

178. Section 6.3.2 – Ozone troposphérique : « De façon générale, sur le territoire de la CUM, le projet devrait avoir peu d'impact. Les véhicules additionnels que l'on retrouvera sur la rue Notre-Dame seront retranchés ailleurs sur le territoire de la CUM. » Cette hypothèse peut-elle être appuyée par des cas similaires de réaménagement d'un réseau routier qui aurait été documenté ?
179. Section 7.1 – Conclusions : L'étude conclut que la réalisation du projet entraînera, selon les secteurs, soit une diminution, soit une légère augmentation de la concentration des COV dans l'air ambiant. Le secteur du boulevard Pie IX fait exception, les concentrations pourraient augmenter au maximum de 50 % pour les habitations les plus rapprochées des voies de circulation. L'impact n'a pu être évalué de façon absolue, les COV ne faisant pas l'objet de normes. L'étude recommande de traiter la problématique des COV par le biais d'une analyse des effets sur la santé qui pourra, au besoin, être appuyée par une campagne d'échantillonnage. Compte tenu de l'absence de normes, l'évaluation des impacts du projet sur les concentrations actuelles de COV pourrait être réalisée en comparant les niveaux estimés aux critères de qualité de l'air du MENV dont nous joignons une copie.
180. Sur l'île et la région de Montréal, les impacts sur la qualité de l'air sont négligeables, en autant que l'on s'assure du fait que l'amélioration de la fluidité sur certaines artères ne constitue pas un incitatif à une augmentation du nombre de déplacements en automobile supérieure aux prévisions utilisées dans le modèle. Même si cet aspect relève davantage de la Ville de Montréal, quels sont les moyens concrets qui pourraient être mis en place pour atteindre cet objectif ?

Michel Dubé, ing., M.Sc.
Chargé de projet

Nancy Bernier, biologiste, M.Sc.
Analyste

Luc Valiquette, biologiste, M.Sc.A
Analyste

ANNEXE

CRITÈRES DE QUALITÉ DE L'AIR DU MENV (Version du 12 février 2001)

Nom	CAS	MAX 15 min mg/m ³	rationnel 15 min	MAX 24 hres mg/m ³	rationnel 24 hres	MAX AN mg/m ³	rationnel annuel
Acétaldéhyde	75-07-0					0,5	q*i
Acétone	67-64-1					180	RfD
Acétonitrile	75-05-8					30	RfC
Acétophénone	98-86-2	830	Odeur			350	RfD
Acroléine	107-02-8					0,02	RfC
Acrylamide	79-06-1					0,0001	q*i
Acrylique, acide	79-10-7					1	RfC
Acrylonitrile	107-13-1					0,01	q*
Ammoniac	7664-41-7					100	RfC
Aniline	62-53-3					1	RfC
Anthracène	120-12-7					500	RfD
Antimoine et composés (en Sb)	7440-36-0					0,3	RfD
Antimoine, trioxyde d'	1309-64-4					0,2	RfC
Argent, composés solubles (en Ag)	7440-22-4b					0,2	RfD
Argent, métal	7440-22-4					2	RfD
Arsenic et composés solubles (en As)	7440-38-2					0,0002	q*
Arsine	7784-42-1		NIOSH/100			0,05	RfC
Benzaldéhyde	100-52-7					200	RfD
Benzène	71-43-2			10 ¹		0,1	q*
p-Benzidine	92-87-5					0,00002	q*
Benzo(a)pyrène	50-32-8					0,0009	q*
Béryllium et composés	7440-41-7					0,0004	q*
Biphényles polychlorés	1336-36-3					0,01	q*
Bisphenol A	80-05-7					90	
Bore	7440-42-8					40	NOAEL/FS
Bromoforme	75-25-2					0,9	q*o
Bromométhane	74-83-9					5	RfC
1,3-Butadiène	106-99-0					0,004	q*i
n-Butanol	71-36-3	2510	Odeur			200	RfD
Butyl benzyle, phtalate de	85-68-7					140	RfD
ter-Butyl méthyl éther	1634-04-4	2200	Odeur			3000	RfC
Cadmium, composés de (en Cd)	7440-43-9					0,0006	q*
Carbone, disulfure de	75-15-0	50	Odeur			700	RfC
Chlore, bioxyde de	10049-04-4					0,2	RfC
2-Chloroacétophénone	532-27-4					0,03	RfC
Chlorobenzène (mono)	108-90-7					28	DJA
Chloroforme	67-66-3					0,04	q*
Chlorométhane	74-87-3					825	MRL

Nom	CAS	MAX 15 min mg/m ³	rationnel 15 min	MAX 24 hres mg/m ³	rationnel 24 hres	MAX AN mg/m ³	rationnel annuel
bisChlorométhylique, éther	542-88-1					0,00001 6	q*
3-Chloropropène	107-05-1					1	RfC
o-Chlorotoluène	95-49-8	1660	Odeur			30	RfD
Chrome VI	18540-29-9					0,00008	q*
Cobalt (fumée et poussière de métal)	7440-48-4					0,003	NOAEL/FS
Cumène	98-82-8	40	Odeur			400	RfC
Cyclohexanone	108-94-1	3500	Odeur			9000	RfD
Cyclohexylamine	108-91-8					350	RfD
Decabromodiphenyl ether	1163-19-5					30	RfD
1,4-Dibromobenzène	106-37-6					30	RfD
Dibromochlorométhane	124-48-1					30	RfD
1,2-Dibromo-3- chloropropane	96-12-8					0,2	RfC
1,2-Dibromoéthane	106-93-4					0,005	q*
Dibutyle, phtalate de	84-74-2					0,5	NOAEL/FS
o-Dichlorobenzène	95-50-1	4200	Odeur			160	RfD
p-Dichlorobenzène	106-46-7	730	Odeur			400	RfC
1-2 Dichloroethane	107-06-2					0,04	q*
1,1-Dichloroéthane	75-34-3					120	NOAEL/FS
1,2-Dichloroéthène	156-60-5					80	LOAEL/FS
Dichloroéthylique, éther	111-44-4					0,003	q*
Dichlorométhane	75-09-2					2	q*
2,4-Dichlorophénol	120-83-2					3	RfD
1,2-Dichloropropane	78-87-5					4	RfC
1,3-Dichloropropène	542-75-6					20	RfC
Di-(2-ethylhexyl), adipate de	103-23-1					400	RfD
Di-(éthyl-2 hexyl), phtalate de	117-81-7					14	RfD
Diméthylamine	124-40-3					2	LOAEL
Diméthylaniline	121-69-7	60	Odeur			3,5	RfD
Diméthylformamide	68-12-2					30	RfC
m-Dinitrobenzène	99-65-0					0,2	RfD
2,4-Dinitrotoluène	121-14-2					3	RfD
Epichlorhydrine	106-89-8					0,8	q*
1,2-Epoxybutane	106-88-7					20	RfC
2-Ethoxyéthanol	110-80-5	800	Odeur			200	RfC
Ethylbenzène	100-41-4					1000	RfC
Ethyle, acétate d'	141-78-6					1600	RfD
Ethyle, chlorure d'	75-00-3	10920	Odeur			10000	RfC
Ethylèneglycol	107-21-1	2000	ACGIH STEL/50				
Ethylène, oxyde d'	75-21-8					0,01	q*
Ethylique, éther	60-29-7		Odeur			350	RfD

Nom	CAS	MAX 15 min mg/m ³	rationnel 15 min	MAX 24 hres mg/m ³	rationnel 24 hres	MAX AN mg/m ³	rationnel annuel
Formaldéhyde	50-00-0	37	ACGIH/10				
Hexachlorobenzène	118-74-1					0,002	q*
Hexachlorobutadiène	87-68-3					0,05	q*
Hexachlorocyclopentadiène	77-47-4					10	RfD
Hexachloroéthane	67-72-1					0,25	q*
Hexaméthylène diisocyanate (monomère)	822-06-0					0,01	RfC
n-Hexane	110-54-3					200	RfC
2-Hexanone	591-78-6	310	Odeur			35	LOAEL/FS
Hydrogène, chlorure d'	7647-01-0					20	RfC
Hydrogène, cyanure d'	74-90-8					0,3	RfC/10
Hydrogène, fluorure d'	7664-39-3					0,4	Végétation
Isobutylique, alcool	78-83-1	4850	Odeur			500	RfD
Manganèse, poussières et composés	7439-96-5					0,05	RfC
Mercure, vapeur de - en Hg	7439-97-6					0,15	RfC/2
Méthanethiol	74-93-1	1,4	Odeur			35	NOAEL/FS
Méthanol	67-56-1	2600	Odeur			440	RfD
2-Méthoxyéthanol	109-86-4					20	RfC
Méthyle, méthacrylate de	80-62-6	200	Odeur			50	DJA
Méthylène Bi-(isocyanate-4 de phényl)	101-68-8					0,6	RfC
Méthyléthylcétone	78-93-3	5800	Odeur			820	RfC
Naphtalène	91-20-3	200	Odeur			3	RfC
Nickel , composés de (comme groupe)	7440-02-0-C					0,0025	q*
Nickel, sulfure de	12035-72-2					0,002	q*
Nitrobenzène	98-95-3					1,75	RfD
2-Nitropropane	79-46-9					20	RfC
N-Nitroso-di-n-butylamine	924-16-3					0,0006	q*
n-Nitrosodiéthylamine	55-18-5					0,00002	q*
N-Nitrosodiméthylamine	62-75-9					0,00007	q*
N-Nitrosopyrrolidine	930-55-2					0,002	q*
Particules en suspension (PM10)	DMA-41			25 (50) ¹	GTLDOQA/Env.		
Particules fines (PM2,5)	DMA42			15 (30) ²	GTLDOQA/Env.		
PCDD et PCDF (ITEF)	DMA-14					1,75E-08	DJA
Pentachlorobenzène	608-93-5					2,8	DJA
Pentachlorophénol	87-86-5					0,003	q*
Phénol (vapeur)	108-95-2	230				20	NOAEL/FS
Phosphine	7803-51-2		NIOSH/100			0,3	RfC
Phosphorique, acide	7664-38-2	40	NIOSH/50			10	RfC
2-Propènel	107-18-6		NIOSH/50			9	RfD

Nom	CAS	MAX 15 min mg/m ³	rationel 15 min	MAX 24 hres mg/m ³	rationel 24 hres	MAX AN mg/m ³	rationel annuel
Propylène glycol monométhyléther	107-98-2					2000	RfC
Propylène, oxyde de	75-56-9					0,3	q*
Pyrène	129-00-0					50	RfD
Pyridine	110-86-1	60	Odeur			1,8	RfD
Stoddard, solvant	8052-41-3					60	LOAEL/FS
Styrène, monomère	100-42-5	200	Odeur			1000	RfC
1,2,3,4-Tétrachlorobenzène	634-66-2					10	DJA
1,2,3,5-Tétrachlorobenzène	634-90-2					1,2	DJA
1,2,4,5-Tétrachlorobenzène	95-94-3					0,6	DJA
1,1,1,2-Tétrachloroéthane	630-20-6					0,1	q*
1,1,2,2-Tétrachloroéthane	79-34-5					0,02	q*
Tétrachloroéthène	127-18-4					20	RfD
Tétrachlorométhane	56-23-5					0,07	q*
Toluène	108-88-3		Odeur			400	RfC
1,2,3-Trichlorobenzène	87-61-6					3,5	DJA
1,3,5-Trichlorobenzène	108-70-3					2,7	DJA
1,2,4-Trichlorobenzène	120-82-1		Ontario			18	RfD
1,1,1-Trichloroéthane	71-55-6		NIOSH/100			1100	NOAEL/FS
1,1,2-Trichloroéthane	79-00-5					0,06	q*
Trichloroéthène	79-01-6					2,3	q*
2,4,5-Trichlorophénol	95-95-4					200	RfD
2,4,6-Trichlorophénol	88-06-2					0,3	q*
1,2,3-Trichloropropane	96-18-4					9,3	NOAEL/FS
Triéthylamine	121-44-8					7	RfC
Vanadium	7440-62-2					1	DJA
Vanadium, pentoxyde de (poussière respirable et fumée)	1314-62-1					0,08	LOAEL/FS
Vinyle, acétate de	108-05-4					200	RfC
Vinyle, chlorure de	75-01-4					0,2	q*
Vinylidène, chlorure de	75-35-4					0,02	q*
Xylène (isomères o-, m-, et p-)	1330-20-7	345	Odeur			470	DJA

NOTES

¹ Critère de gestion MENV

² Standard pan-canadien

Définitions:

critères : concentration dans l'air permettant d'éviter l'apparition d'un effet sur la santé ou l'environnement

critères de gestion ou normes de qualité de l'air : seuil de concentration basé sur le critère et sur des aspects de faisabilité

odeur : seuil d'odeur; la plupart proviennent de AIHA 1989 (American Industrial Hygiene Association)

NIOSH/100 : recommandation NIOSH divisé par un facteur de sécurité de 100

RfC : Référence concentration (EPA IRIS sur www.epa.gov)

RfD : Référence dose (calculé à partir de la dose de référence; EPA IRIS sur www.epa.gov)

q*: concentration équivalent à un risque additionnel de cancer de 1 cas sur 1 million

NOALE/FS : NOAEL divisé par un facteur de sécurité (FS)

LOAEL/FS : LOAEL divisé par un facteur de sécurité

DJA: concentration calculée à partir d'une dose journalière admissible de Santé Canada

GTLDOQA: Groupe de travail fédéral-provincial sur les lignes directrices et les objectifs de qualité de l'air

Pour comparer les concentrations modélisées sur 1 heure avec les critères établis sur 15 min ou 1 an, il faut exprimer les concentrations modélisées en concentrations équivalentes sur 15 min, 124 heures et 1 an selon la relation suivante :

$$C_1/C_2 = (T_2/T_1)^{0,5}$$

où

C_1 = concentration sur l'intervalle de temps t_1

C_2 = concentration sur l'intervalle de temps t_2

T_1 = intervalle de temps t_1

T_2 = intervalle de temps t_2