

Québec, le 19 novembre 2001

Monsieur André Boisclair
Ministre d'État à l'Environnement
et à l'Eau et ministre de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

Il me fait plaisir de vous transmettre le compte rendu de la période d'information et de consultation publiques concernant le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transports du Québec.

Cette période d'information et de consultation publiques a pris fin le 9 novembre 2001.

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

Le président,



André Harvey

p.j.

Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal
par le ministère des Transports du Québec
Dossier : 6211-06-057

Période d'information et de consultation publiques
du 25 septembre au 9 novembre 2001

Compte rendu du
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

La période d'information et de consultation publiques concernant le *Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal* a pris fin le 9 novembre 2001. Conformément au mandat qui lui a été confié le 12 septembre 2001 et en vertu des articles 11 et 12 du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a mis à la disposition du public pendant 45 jours, soit du 25 septembre au 9 novembre 2001, le dossier complet de la demande du certificat d'autorisation relative au projet.

Le projet : justification et description

Le promoteur, le ministère des Transports du Québec (MTQ), évalue que la rue Notre-Dame à Montréal, dans son état actuel, sera incapable de supporter les débits de circulation anticipés jusqu'en 2011, sans provoquer un important débordement de circulation sur le réseau local adjacent. La population des secteurs avoisinants subirait les inconvénients de ce débordement et les automobilistes encourraient, quant à eux, des retards importants.

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame retenu par le ministère des Transports présente un concept comportant quatre volets : un corridor routier modernisé, un réseau vert récréotouristique, un corridor patrimonial et une mise en valeur de panoramas. Le projet consiste à élargir la rue Notre-Dame en y ajoutant une voie dans chaque direction, à aménager les accotements et certaines voies de desserte pour la circulation des autobus en période de pointe (voies réservées), à la raccorder à l'autoroute 25 et à prolonger le boulevard l'Assomption jusqu'à la rue Notre-Dame. Cette dernière serait encaissée (sous le niveau du sol) et un tunnel est prévu dans le secteur du Centre de soins prolongés de Montréal.

Les travaux seraient effectués sur une longueur de 9,2 kilomètres entre la rue Amherst et l'autoroute 25. La réalisation des travaux exigerait un minimum de quatre années, comprenant cinq phases distinctes : 1) construction de la deuxième travée de l'avenue Souigny entre l'autoroute 25 et la rue Dickson, 2) construction du tronçon entre la rue Amherst et la rue Fullum, 3) prolongement de l'avenue Souigny entre la rue Dickson et la rue Viau et prolongement du boulevard l'Assomption, 4) construction du tronçon entre la rue Fullum et la rue Alphonse-D.-Roy et 5) construction du tronçon entre la rue Viau et la rue Alphonse-D.-Roy. Le coût total du projet est évalué à 263 M\$.

Les répercussions prévues par le promoteur et les mesures d'atténuation proposées dans l'étude d'impact

Selon le promoteur, le projet devrait avoir un effet résiduel positif sur l'environnement humain et visuel, ainsi que sur l'environnement sonore pour les secteurs les plus perturbés. Toutefois, ce projet demeure un défi environnemental à l'étape de la réalisation des travaux. En effet, il apparaît évident pour le promoteur que les travaux auraient pour effet de perturber significativement le milieu, dont notamment le climat sonore, la végétation et la circulation.

Dans son étude d'impact, le ministère des Transports assure que toutes les activités pour lesquelles des autorisations auront été émises seraient sous surveillance environnementale, tant pour la gestion de la circulation, la sécurité des usagers, le bruit, la poussière, les vibrations, la protection de la végétation sans oublier une préoccupation pour l'archéologie. Des efforts seraient déployés afin de renseigner le public sur l'avancement des travaux, pour écouter et prendre note des commentaires de la population par la mise en place, entre autres, d'une ligne «info-travaux». Le promoteur s'engage également à mettre sur pied un comité d'experts pour étudier l'aspect sonore. Finalement, un programme de suivi environnemental serait établi à la suite des travaux.

Les activités de communication

La parution des avis publics par le promoteur

Dates	Quotidiens	Hebdos régionaux
25 septembre et 9 octobre 2001	Le Soleil, Québec	
25 septembre et 9 octobre 2001	Le Journal de Montréal	
26 septembre et 10 octobre 2001		Flambeau de l'Est
3 et 10 octobre 2001		Nouvelle de l'Est
3 et 10 octobre 2001		Journal Rosemont / Petite Patrie
30 septembre et 7 octobre 2001		Journal Le Plateau

Les communiqués de presse diffusés par le BAPE

Dates	Nombre d'envois		Diffusion sur Internet
	Médias	Groupes, municipalités ou citoyens	
25 septembre 2001 : annonce de la période d'information	Montréal Métro 214	232	Site gouvernemental et site du BAPE
16 octobre 2001 : Rappel et annonce d'une séance supplémentaire	Montréal Métro 214	226	

La liste des centres de consultation

Centres	Adresses
Bibliothèque Maisonneuve	4120, rue Ontario Est, Montréal
Bibliothèque Frontenac	2550, rue Ontario Est, Montréal
Bibliothèque Mercier	8105, rue Hochelaga, Montréal
Université du Québec à Montréal, bibliothèque centrale	Pavillon Hubert-Aquin, 1255, rue Saint-Denis, Montréal
Bureau du BAPE à Québec	575, rue Saint-Amable, bureau 2.10, Québec

Les séances d'information

Dates	Séance 1 : 18 octobre 2001, 14 h Séance 2 : 18 octobre 2001, 19 h 30 Séance 3 : 22 octobre 2001, 19 h 30
BAPE : Animation Accueil et prise de notes	Serge Labrecque, responsable du dossier Diane Paquin, agente d'information
Ministère de l'Environnement	Luc Valiquette, chargé de projet
Promoteur	Ministère des Transports du Québec Paul-André Fournier, directeur, direction de l'Île-de-Montréal Jean-Michel Boisvert, chargé de projet
Durées et assistance	Séance 1 : 14 h à 17 h : 110 personnes Séance 2 : 19 h 30 à 23 h 30 : 110 personnes Séance 3 : 19 h 30 à 23 h : 65 personnes Total : 285 personnes

Les relations de presse

Dès le lancement de la période d'information et de consultation publiques, des journalistes montréalais sont entrés en contact avec le Bureau pour connaître les modalités de la consultation et pour accéder aux différents documents liés à l'étude d'impact. Au total, une douzaine de journalistes ont participé aux séances d'information des 18 et 22 octobre. Les médias représentés étaient les suivants : The Gazette, Le Devoir, La Presse, Nouvelles de l'Est, CIBL, Société Radio-Canada, TVA, Québec-Construction et Télécom Frontenac. Le dossier est donc suivi de près par les médias de l'île de Montréal.

La revue de presse

Une imposante revue de presse a été constituée avec des articles, des relevés de nouvelles des médias électroniques, des communiqués et différents textes publiés depuis 1999 non seulement sur le projet en particulier, mais également sur différentes activités d'information tenues dans le milieu et sur le contexte sociopolitique montréalais. Des reportages, des comptes rendus des réactions de citoyens et de groupes et des textes d'analyse plus complets composent la revue de presse. Parmi les sujets relevés, notons, de façon non exhaustive, la position de certains groupes communautaires qui préféreraient un tunnel comme solution définitive, les activités du Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve qui ont tenu différentes rencontres d'information et des audiences publiques, les journées portes ouvertes organisées par le ministère des Transports dans les trois quartiers touchés, les diverses positions et réactions des instances politiques telles le ministre des Transports, la Ville de Montréal, les candidats aux élections municipales de novembre 2001.

Certains articles portent sur des éléments du contexte plus global de la question du transport dans la grande région métropolitaine, tels le *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine*, la Commission consultative sur la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud (Commission Nicolet), le cadre d'aménagement métropolitain du ministère des Affaires municipales et de la Métropole (MAMM), la position du ministre des Transports concernant la construction d'un nouveau pont à l'est du pont Jacques-Cartier, l'état d'avancement de différents projets (pont Monk dans le sud-ouest de la ville, appels d'offres publics relativement au prolongement de l'autoroute 25, études techniques et environnementales d'un projet de train léger sur l'estacade du pont Champlain).

Enfin, la revue de presse comprend aussi les articles et extraits de nouvelles diffusés plus récemment et relatant l'intervention du BAPE dans le dossier. La revue de presse est conservée au dossier du BAPE et sera maintenue et complétée au fur et à mesure du déroulement du mandat d'audience publique.

Les inscriptions aux registres de consultation

Endroits	Nombre d'inscriptions	Nombre de commentaires
Bibliothèque Maisonneuve	--	--
Bibliothèque Frontenac	1	--
Bibliothèque Mercier	3	--
Université du Québec à Montréal	8	1
Bureau du BAPE à Québec	--	--

Les préoccupations des citoyennes et des citoyens

Voici la liste des préoccupations, des questions, des suggestions et des commentaires formulés par les nombreux participants aux trois séances d'information :

1. la définition du projet : autoroute et non modernisation de rue ;
2. les sources d'inspiration pour la conception d'une autoroute urbaine et pour l'évaluation des coûts pour l'intégration environnementale du projet dans son milieu ;
3. la considération du projet dans l'ensemble de la gestion de l'aménagement du territoire et du réseau routier métropolitain ;
4. la crainte d'une deuxième autoroute Décarie avec sa sous-estimation de l'achalandage ;
5. l'analyse comparative de la congestion de la circulation de l'autoroute Décarie vs la rue Notre-Dame ;
6. l'ampleur de l'emprise du projet sur la rue Notre-Dame vs l'autoroute Décarie ;
7. l'étude d'impact devrait englober les effets d'un futur pont sur l'autoroute 25 et tenir compte des recommandations du rapport de la commission Nicolet ;
8. les prévisions d'augmentation de circulation avec l'autoroute 25 et éventuellement avec un nouveau pont ;
9. la facilité à trouver un promoteur pour le projet du pont sur l'autoroute 25 si le projet de la rue Notre-Dame est réalisé ;
10. l'évaluation de l'impact global avec l'ajout d'un pont sur l'autoroute 25 ;
11. l'émission de l'avis de recevabilité du ministère de l'Environnement (MENV) sans l'évaluation de l'ajout éventuel d'un pont sur l'autoroute 25 et sans le rapport de la commission Nicolet ;
12. le dépôt au MENV d'une étude d'impact concernant le pont sur l'autoroute 25 avec mention de l'effet sur la rue Notre-Dame ;
13. la proposition d'une alternative favorisant le transport collectif ;
14. le démantèlement d'autoroutes dans d'autres villes pour axer sur le transport collectif ;
15. les mesures favorisant l'utilisation du transport en commun durant la période des travaux ;
16. la part consacrée au transport en commun et au transport léger sur rails ;
17. l'accès au transport en commun pour les résidents des quartiers touchés ;
18. la préoccupation à réduire le nombre de véhicules et à inciter au transport en commun ;
19. les mesures incitant à utiliser en tout temps le transport en commun ;
20. la répartition de l'augmentation de la circulation : la part pour le transport en commun, l'utilisation de l'automobile et pour le camionnage ;
21. l'ouverture de la station de métro Anjou ;
22. les liens locaux pour les autobus ;
23. la transformation des voies réservées aux autobus pour l'utilisation des voitures ;
24. la crédibilité des chiffres sur l'augmentation des débits de circulation ;
25. la crédibilité du modèle utilisé par le MTQ pour évaluer les débits de circulation ;
26. le nombre de véhicules qui n'utiliseraient plus le réseau routier local ;
27. la source des chiffres sur l'origine des usagers ;
28. l'interprétation des chiffres pour les débits routiers ;
29. des précisions sur les chiffres concernant la redistribution de la circulation et le débordement dans les rues environnantes ;
30. le déplacement de la circulation du quartier vers la rue Notre-Dame ;
31. la justification de la déconnexion de certaines rues et le branchement d'autres rues pour accéder à Notre-Dame ;

32. des précisions sur les entrées et sorties dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve ;
33. la possibilité de débordement de la circulation et de l'augmentation de la pollution dans les rues adjacentes ;
34. la sécurité sur la rue Bourbonnière ;
35. la fragilité de l'argile sous la rue Sherbrooke ;
36. des précisions sur le tracé proposé de l'avenue Souigny et les raisons motivant ce choix ;
37. la possibilité de prolonger l'avenue Souigny au-delà de l'autoroute 25 pour diminuer la circulation de camions et de matières dangereuses près des résidences ;
38. l'amélioration du réseau de bretelles du tunnel de l'autoroute 25 vers Souigny, Sherbrooke Est et autres ;
39. les contraintes quant à la réalisation d'une courbe près de la rue Dickson ;
40. les mesures retenues pour atténuer les nuisances du côté ouest de la fonderie ;
41. des précisions sur le choix de circuler près d'un dépôt de matières industrielles (Montank) ;
42. la confusion des noms utilisés pour les parcs et les promenades ;
43. la connexion du boulevard Saint-Michel ;
44. la possibilité de diminuer le débit de circulation sur la rue Iberville ;
45. l'inaccessibilité à la rue Notre-Dame par les rues Iberville et Frontenac ;
46. le prolongement du boulevard René-Lévesque jusqu'à la rue Iberville ;
47. l'augmentation potentielle de la circulation sur le boulevard Pie IX ;
48. l'impact du projet et l'isolement du quartier Guybourg ;
49. le détournement possible de la circulation vers la rue Notre-Dame lors de la période des travaux éventuellement prévus sur l'autoroute métropolitaine ;
50. la nécessité d'aménager la rue Notre-Dame en prévision des travaux sur l'autoroute métropolitaine (Plan de gestion de la circulation de Montréal) ;
51. l'étendue du réseau de pistes cyclables en direction est ;
52. la facilité pour les piétons de circuler dans le secteur ;
53. l'accès au fleuve pour les résidents ;
54. l'absence de vision pour un plan d'aménagement et l'accès au fleuve pour le secteur patrimonial au Pied-du-Courant ;
55. l'évaluation du coût pour un tunnel sur toute la longueur du projet ;
56. la prise en compte et l'évaluation de l'option du tunnel ;
57. les conséquences de l'augmentation de la fluidité de la circulation sur l'achalandage de la rue Notre-Dame ;
58. les mesures pour diminuer le débit de circulation ;
59. l'encouragement à utiliser l'automobile ;
60. les mesures limitant l'usage de l'automobile ;
61. la qualité de vie dans les quartiers avec l'augmentation du débit de circulation ;
62. l'évaluation des impacts engendrés par l'augmentation de la circulation ;
63. l'objectif du *statu quo* plutôt que l'augmentation d'achalandage ;
64. les investissements dans la gestion de la circulation visant à répondre à la demande ou visant une réduction ;
65. l'élargissement de bretelles entre l'autoroute métropolitaine et Décarie ;
66. la faisabilité de l'élargissement de bretelles pour répondre à une augmentation du débit de circulation ;
67. l'existence d'autres palliatifs que la peinture pour réduire la largeur de la chaussée ;
68. la possibilité de modifier les bretelles desservant le port de Montréal ;

69. le transport sur rails utilisé par le port ;
70. les liens établis ou à établir avec l'administration du port de Montréal ;
71. la possibilité d'utiliser des voies réservées aux camions sur les terrains du port ;
72. les mesures d'atténuation du climat sonore ;
73. l'évaluation des différents niveaux de bruit (nombre de décibels) ;
74. l'effet de caisse de résonance que produirait une route en tranchée ;
75. la réduction du climat sonore par l'allongement de la dalle située à l'îlot Iberville ;
76. le climat sonore sur l'autoroute Décarie ;
77. l'importance accordée aux impacts sur la santé et les mesures proposées pour leur réduction ;
78. l'accès à tous les documents traitant des impacts sur la santé et la qualité de l'air ;
79. des précisions quant à l'évaluation du promoteur « d'impact nul » sur la qualité de l'air alors que la circulation risque d'augmenter ;
80. les mesures visant la réduction d'émissions de gaz à effet de serre ;
81. l'augmentation d'émissions de gaz à effet de serre découlant de la congestion potentielle due à l'augmentation de la circulation suscitée par l'attrait de la fluidité d'une rue Notre-Dame modernisée ;
82. les mesures prévues pour ne pas augmenter les émissions de gaz à effet de serre ;
83. la séquence des différentes phases des travaux ;
84. la gestion de la circulation lors de la dernière phase des travaux et le risque de débordement dans le réseau routier local ;
85. les raisons du choix du quartier Hochelaga-Maisonneuve pour la dernière phase des travaux ;
86. les industries ou entreprises expropriées ;
87. la date prévue pour l'arrêt de certaines opérations commerciales ;
88. la prise en compte du potentiel d'aménagement du quartier et de l'accès au fleuve ;
89. la crainte de perdre le cachet « village » du quartier au bénéfice du béton ;
90. l'illustration plus détaillée des coûts du projet ;
91. la crainte d'un manque de budget en cours de réalisation perturbant la dernière phase des travaux ;
92. le budget d'entretien des structures routières ;
93. les coûts comparatifs d'une route encaissée et ceux d'une route construite en surface ;
94. l'évaluation des coûts par kilomètre qui serait inférieure à ce qui se fait à l'étranger ;
95. la décontamination de terrains autrefois à vocation industrielle ;
96. la possibilité d'obliger les ex-proprétaires pollueurs à payer pour la décontamination ;
97. la concentration du transport des matières dangereuses sur la rue Notre-Dame ;
98. l'utilisation d'un pipeline pour le transport des matières dangereuses ;
99. l'impact sociologique sur les logements : augmentation du coût des loyers, de l'évaluation des immeubles (en référence au quartier Plateau-Mont-Royal) ;
100. le responsable de la réalisation de l'étude d'impact ;
101. le fait que le vidéo du promoteur présentant des simulations visuelles de différents aménagements n'offre pas une représentation réaliste avec le nombre de véhicules qui les utiliseront ;
102. la possibilité de présenter le projet sur une maquette ;
103. le délai restreint pour la population pour prendre connaissance des particularités du projet dans le secteur du pont Jacques-Cartier et de la rue Amherst ;
104. l'approche, qualifiée de démagogique, pour présenter le projet à la population (photos avant et après) ;
105. la disponibilité de la documentation sur l'étude d'impact au bureau du Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve ;

106. l'insuffisance de la consultation de la population par le MTQ ;
107. l'éventualité de l'abandon du projet s'il y a un changement de gouvernement ;
108. la remise en question du rôle du BAPE et de sa valeur démocratique dans la prise de décision gouvernementale (en référence au projet Interquisa à Montréal-Est) ;
109. la neutralité et le rôle du BAPE auprès des citoyens ;
110. la présentation neutre du projet par le BAPE serait plus appropriée ;
111. la demande d'une troisième séance d'information dans Hochelaga-Maisonneuve ;
112. la planification de journées thématiques pour l'audience publique et suggestions de thèmes : patrimoine, santé, développement urbain ;
113. la tenue de séances d'audience dans les trois quartiers concernés ;
114. le délai requis pour que le ministre donne un mandat d'audience publique ;
115. le début de l'audience pas avant janvier 2002 afin de donner le temps nécessaire aux groupes et citoyens pour préparer leurs mémoires ;
116. les moyens de communication utilisés pour annoncer l'audience : absence de journaux locaux dans le Centre-Sud. Le promoteur offre sa participation pour défrayer la distribution de feuillets d'information ;
117. le décret du 31-07-2001 paru dans *La Gazette officielle du Québec* concernant la loi sur l'expropriation ;
118. la disponibilité d'une allocation de 1% du budget du projet destinée aux organismes de développement des quartiers touchés afin de réparer les cicatrices laissées par le projet ;
119. la création d'un ministère de l'urbanisme ;
120. l'état de situation de l'étude Dessau-Soprin concernant la circulation.

Québec, le 15 novembre 2001

Serge Labrecque, responsable du dossier
En collaboration avec Diane Paquin, agente d'information