

# PROJET DE MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

---

*MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU  
BAPE par:*



Centre de soins prolongés  
GRACE DART  
Extended Care Centre

*Le 9 janvier 2002*

## TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DU CENTRE DE SOINS PROLONGÉS GRACE DART.....	1
L'INTÉRÊT DE GRACE DART PAR RAPPORT AU PROJET .....	2
L'OPINION DE GRACE DART SUR L'ENSEMBLE DU PROJET.....	3
1. SCÉNARIO DE LA VARIANTE CN.....	3
2. SCÉNARIO VARIANTE PORTE VIAU (CSF) .....	4
LES PRÉOCCUPATIONS DE GRACE DART FACE AUX IMPACTS DU PROJET. ....	6
1. QUALITÉ DE L'AIR ET SÉCURITÉ ENVIRONNEMENTALE .....	6
2. CLIMAT SONORE.....	8
3. MESURES D'ATTÉNUATION.....	9
4. CIRCULATION ET ACCESSIBILITÉ AU GRACE DART .....	9
5. INVESTISSEMENTS REQUIS (COMPARATIFS).....	10
COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS.....	11
ANNEXE 1.....	12
Analyse de l'impact sonore des travaux de construction et pour la route de camionnage prévue pour desservir le port de montreal .....	12
ANNEXE 2.....	14
Impact de la pollution de l'air et risques d'infections .....	14
ANNEXE 3.....	15
Analyse d'impact de la circulation et sur l'accessibilité au GRACE DART.....	15

## **PRÉSENTATION DU CENTRE DE SOINS PROLONGÉS GRACE DART**

Le Centre de soins prolongés GRACE DART (GRACE DART), fondé en 1863, est un établissement public de soins de longue durée d'une capacité de 381 lits. Il fait partie du réseau de la Santé et des Services Sociaux du Québec.

### **Notre mission**

Fournir des services d'hébergement permanent et temporaire aux adultes qui requièrent plus de 2,5 heures de soins par jour;

Fournir des services, principalement à la communauté d'expression anglaise.

Afin de réaliser notre mission, nous visons à :

- Répondre à tous les besoins individuels et diversifiés de nos bénéficiaires et de leur famille grâce à une gamme appropriée de services médicaux, pharmaceutiques, soins infirmiers, services sociaux, de réadaptation, de diététique, de loisirs et de pastorale;
- Permettre aux bénéficiaires de développer au maximum leur bien-être physique, psychosocial et spirituel;
- Fournir des services et des soins coordonnés de manière à promouvoir l'excellence, la continuité et l'intégralité des services;
- Promouvoir et entretenir l'excellence en matière de connaissances et de formation de nos employés, médecins et bénévoles;
- Promouvoir la formation et le perfectionnement du personnel ainsi que la coopération avec les universités, les Cégeps et autres établissements d'enseignement agréés;
- Offrir aux bénéficiaires, aux familles et au personnel un milieu sûr, sécuritaire, supportant, aidant et stimulant;
- Mener nos activités de manière ouverte, respectueuse, novatrice et imputable;
- Gérer nos ressources financières de façon responsable;
- Développer des partenariats avec nos bénéficiaires, leur famille, notre personnel, nos bénévoles, la communauté et d'autres établissements du réseau de la santé et des services sociaux.

### **Notre localisation**

Le Centre est composé de deux installations dont le pavillon GRACE DART, d'une capacité de 101 lits, situé au 6085 rue Sherbrooke Est, qui n'est pas affecté directement par le projet de modernisation de la rue Notre Dame et un établissement de 280 lits composé de cinq pavillons situés en plein coeur du projet, au 5155 rue Ste-Catherine Est soit :

- L'aile Workman construite en 1880;
- Le pavillon George Moore Memorial construit en 1893;
- Le pavillon administratif construit en 1928;
- Le pavillon John Redpath en 1954 et 1958;
- Le pavillon Molson Hall (bloc central) en 1980

**L'INTÉRÊT DE GRACE DART PAR RAPPORT AU PROJET**

Le Centre de soins prolongés Grace Dart est situé très près du tracé ou exactement sur le tracé du projet de modernisation de la rue Notre Dame, selon le scénario qui serait retenu par le Conseil des ministres suite aux travaux de la Commission du BAPE.

Dans ce contexte, le Centre de soins prolongés est très préoccupé par le projet présenté. Nous tenons également à souligner que des rencontres se sont tenues entre les représentants de GRACE DART et ceux de la Régie régionale de la santé et des services sociaux de Montréal-Centre. Les commentaires et recommandations de ces derniers ont été intégrés dans le mémoire que nous vous présentons.

Soucieux de la santé et de la qualité de vie de nos bénéficiaires et compte tenu de notre rôle dans la communauté environnante, il est de notre devoir d'intervenir dans ce dossier qui est capital autant pour le développement économique et urbain de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve de la ville de Montréal que pour le GRACE DART.

Les études d'impacts sur l'environnement, préparées par le ministère des transports et déposées auprès du ministre de l'environnement, mettent en lumière les effets majeurs sur la clientèle de GRACE DART des travaux envisagés dans le projet de modernisation. Il est donc de la responsabilité du Centre de soins prolongés Grace Dart d'intervenir dans le dossier, considérant notre vécu dans le quartier et le respect que nous vouons à la santé et à la qualité de vie de nos bénéficiaires.

En présentant un mémoire, le GRACE DART veut apporter sa contribution pour que ce projet réponde le plus adéquatement possible aux aspirations de la communauté et que les impératifs de sécurité, de santé et de qualité de vie d'une clientèle vulnérable en soins de longue durée demeurent au premier plan des préoccupations des intervenants dans ce projet.

## **L'OPINION DE GRACE DART SUR L'ENSEMBLE DU PROJET**

De façon générale, nous sommes d'avis que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame respecte le plus possible les besoins déjà identifiés depuis de nombreuses années par les bénéficiaires et les acteurs économiques dans le quartier, maintenant devenu l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Toutefois certaines conditions essentielles doivent être respectées comme nous l'expliquerons plus loin.

Les études d'impact présentées lors des audiences du BAPE par le Ministère des Transports du Québec nous apparaissent bien documentées et démontrent jusqu'à quel point le statu quo est inacceptable même si les travaux de rénovations de la rue Notre-Dame visaient la construction d'un boulevard en surface. Déjà au GRACE DART nous constatons que la force d'attraction pour de nouvelles admissions a diminué au cours des dernières années compte tenu des conditions environnementales.

Deux scénarios de tracés sont présentement sur la table soit le scénario de **la variante CN**, qui nécessite l'expropriation de GRACE DART, et le scénario de **la variante porte Viau (CSF)**, qui crée un environnement inacceptable pour une clientèle vulnérable comme celle de GRACE DART et nous amènerait de toute façon à demander une relocalisation.

Nous présentons les esquisses A et B à la fin de notre mémoire localisant le Centre pour chacune des deux variantes. Ces deux esquisses peuvent être dépliées pour que l'environnement du Centre soit visible en exergue tout au long de la lecture de notre mémoire.

### **1. SCÉNARIO DE LA VARIANTE CN**

Le GRACE DART considère que l'adoption du tracé de la variante CN offre de nombreux avantages pour la population du quartier par rapport au tracé porte Viau (CSF). Ces deux scénarios ont été largement explicités durant les séances d'information du BAPE au mois de novembre 2001. Il en est tout d'abord ressorti que les coûts des deux options sont comparables. On ne peut donc pas discriminer sur cette base. Par ailleurs, nous pouvons prévoir les avantages suivants de la variante CN :

1. Maintien de la grappe industrielle reliée à la Canadian Steel Foundries. Tous les emplois de ces entreprises sont protégés car l'expropriation n'est plus nécessaire avec la variante CN.
2. Amélioration des possibilités d'accès pour autobus dans le projet de construction d'un garage pour autobus prévu par la STCUM.
3. Amélioration de l'accès à la nouvelle route de camionnage prévue pour desservir le port.
4. Diminution sensible du bruit et amélioration visuelle pour la population résidentielle compte tenu des possibilités d'augmenter les mesures d'atténuation entre le quartier résidentiel et la cour de triage CN ainsi que la zone industrielle (buttes, murs antibruit, aménagements fauniques). Madame Line Gamache du MTQ, dans son

## **G) Centre de soins prolongés Grace Dart**

---

analyse datée du 21 novembre 2001 dit : « La variante CN permet de réduire de façon substantielle, soit de près de 10dBA, les niveaux sonores en bordure de la rue Viau. » Ce sujet est abordé plus en détail à la section traitant du climat sonore.

5. Récupération de terrains en expropriant les bâtiments de GRACE DART pour mettre en valeur une réserve faunique unique à Montréal et augmenter les espaces verts.
6. Amélioration de l'environnement récréotouristique et mise en valeur du bâtiment George Moore Memorial. (Les autres bâtiments ont un degré de vétusté avancée et ne représentent pas de valeur patrimoniale au dire même de la ville de Montréal lors des audiences).
7. Améliorations majeures au niveau de la piste cyclable.

La relocalisation permanente obligatoire de GRACE DART ne représente pas une contrainte, puisque la clientèle d'expression anglaise desservie par le Centre provient majoritairement de l'ouest de l'île et en conséquence ce centre serait plus accessible s'il était relocalisé à l'ouest de la rue St-Laurent dans un lieu moins pollué avec une plus grande qualité de vie pour la clientèle du Centre.<sup>1</sup>

### **2. SCÉNARIO VARIANTE PORTE VIAU (CSF)**

Le GRACE DART considère que l'adoption du tracé de la variante porte Viau (CSF) présente des inconvénients extrêmement sérieux pour la population du quartier et surtout pour nos bénéficiaires par rapport au tracé CN. Cette option, contrairement à l'opinion exprimée par le MTQ, ne permettrait pas de maintenir le GRACE DART dans le site actuel compte tenu de l'importance des dangers, risques et impacts temporaires ou permanents sur nos bénéficiaires. Or, dans le contexte actuel où nous nous retrouvons dans un réseau surchargé quant aux services rendus aux personnes âgées, nous ne pouvons concevoir de planifier une relocalisation temporaire de nos bénéficiaires.

Des investissements majeurs seront requis pour le maintien du Centre dans le site actuel. Par ailleurs, ces investissements ne rencontreront pas les objectifs minimaux touchant la protection de la santé et de la qualité de vie des bénéficiaires du Centre<sup>2</sup> et le niveau de risques pour les bénéficiaires demeurera élevé. Toute somme allouée serait sûrement mieux utilisée pour améliorer à la fois les conditions environnementales du projet et répondre aux besoins du Centre dans le cadre d'une relocalisation permanente.

Parmi les inconvénients principaux associés à l'adoption du tracé porte Viau (CSF) mentionnons :

---

<sup>1</sup> Voir l'analyse en annexe 2

<sup>2</sup> Voir les analyses en annexes 1 et 2

## G) Centre de soins prolongés Grace Dart

---

1. L'impact des travaux, compte tenu de la nature du roc près de GRACE DART et des conditions de chantier lors de la construction, entraînerait des effets négatifs majeurs qui engendreraient de toute façon une relocalisation pendant la durée des travaux. À la page 32 du chapitre 3 de l'étude d'impact du MTQ il est dit que : « aucun dynamitage n'est prévu pour ce projet, à l'exception de la portion située à la croisée du boulevard de l'Assomption et de la voie ferrée du CN où le roc se trouve à trois mètres et moins. » Cette portion est tout près de GRACE DART.
2. Le niveau de bruit et de gaz toxiques plus élevé du à la grande proximité de la zone industrielle, l'augmentation de la circulation automobile et de camionnage dans un contexte où la clientèle de GRACE DART présente des problèmes de santé très importants alors que nous sommes déjà dans un milieu où les niveaux de bruit dépassent les recommandations de l'OMS<sup>3</sup>.
3. Une étude de circulation et d'accessibilité par la firme CIMA+<sup>4</sup> en décembre 2001 montre que la congestion est à son apogée actuellement. De plus, la variante CSF diminue l'accès au transport en commun et complique indûment l'accès routier au Centre pour la clientèle et leur famille.
4. Expropriation de la grappe industrielle reliée à la Canadian Steel Foundries entraînant de nombreuses pertes d'emploi.
5. Détérioration visuelle pour le Centre et la population avoisinante compte tenu que la présence du Centre empêche l'utilisation de la réserve faunique et la création de buttes et murs antibruit plus efficaces entre le quartier résidentiel et la cour de triage du CN. De plus, les murs antibruits n'ont aucun effet à partir du deuxième étage, alors que des pavillons du centre en contiennent cinq.
6. Diminution radicale de la force d'attraction du centre pour l'admission de nouveaux bénéficiaires, tant par l'éloignement de l'accès au transport en commun, que par la nouvelle complexité de l'accès routier et par l'augmentation de l'activité industrielle et de la circulation près du Centre<sup>4</sup> qui diminuent la qualité de vie.
7. Impossibilité de mettre en valeur la réserve faunique. Qui plus est, le Centre nécessitera des rénovations et un agrandissement qui éliminera tout l'espace faunique et augmentera les conditions environnementales défavorables pour la population avoisinante du quartier.
8. Impossibilité de mettre en valeur le bâtiment George Moore Memorial compte tenu de sa vocation actuelle et des autres bâtiments adjacents qui présentent un niveau de vétusté important et ne présentent pas de valeur patrimoniale à la hauteur de celle du George Moore Memorial.
9. Impossibilité de compléter adéquatement la piste cyclable.

---

<sup>3</sup> Voir analyse sur l'impact sonore en annexe 1

<sup>4</sup> voir analyse de CIMA+ en annexe 3

## **G) Centre de soins prolongés Grace Dart**

---

Spécifiquement pour le GRACE DART, le tracé porte Viau (CSF) ne peut être accepté, si tel demeure le vœu du gouvernement, sans de toute façon relocaliser le GRACE DART, compte tenu des analyses que nous vous présentons ci-après.

### **LES PRÉOCCUPATIONS DE GRACE DART FACE AUX IMPACTS DU PROJET.**

Dans le cas où la variante CN du tracé du projet de modernisation est retenue, nous considérons que le MTQ doit défrayer la totalité des coûts de relocalisation dans le cadre de l'expropriation. Si la variante porte Viau (CSF) est retenue, nous sommes d'avis qu'une relocalisation est aussi nécessaire, quoiqu'elle ne soit pas prévue dans le cadre du projet présenté par le MTQ.

La variante porte Viau (CSF) présente des impacts négatifs nombreux pour le GRACE DART.

#### **1. QUALITÉ DE L'AIR ET SÉCURITÉ ENVIRONNEMENTALE**

Des mesures de la qualité de l'air prises au cours de l'été 1998, dans des habitations situées en bordure de la rue Notre-Dame, portes et fenêtres ouvertes, il ressort essentiellement :

« Que les paramètres mesurés excèdent, dans la majorité des cas, les critères prescrits par des organismes tels ASHRAE<sup>5</sup> et Santé Canada<sup>6</sup>. »

La réalité est la suivante :

- Le GRACE DART est situé à l'extrémité Est de la rue Ste-Catherine à proximité immédiate de la rue Notre-Dame qui est l'un des axes routiers les plus achalandés de la région métropolitaine.
- les activités du port de Montréal, d'un dépôt pétro-chimique important, la cour de triage de chemins de fer et les activités des industries avoisinantes augmentent les risques associés aux infections et intoxications. Il se fait systématiquement des activités de transbordement et de transport de marchandises de toutes sortes, incluant des matières dangereuses. Ces activités sont en croissance. Le projet de modernisation visant à exploiter davantage ces installations viendra aggraver la situation déjà précaire.
- La création de la voie spéciale pour le camionnage ne règle en rien la situation, même que face à une route dédiée au camionnage du port vers la rue Souigny, la circulation lourde -et potentiellement le transport de produits dangereux- augmentera aux abords du Centre (moins de cent mètres de distance).

---

<sup>5</sup> ASHRAE : American Society of Heating, Refrigerating and Air Conditioning Engineers.

<sup>6</sup> Directives d'exposition concernant la qualité de l'air des résidences privées (Santé Canada 1989).

## G) *Centre de soins prolongés Grace Dart*

---

- Il faut se rappeler qu'actuellement du côté Est de GRACE DART, il n'y a que la cour de triage du CN. Avec la variante porte Viau (CSF), l'autoroute n'est plus en tunnel du côté Est et se retrouve à environ vingt mètres du Centre; la route réservée au camionnage, surélevée d'une hauteur de six mètres, sera localisée à moins de cent mètres du Centre et les activités de la cour de triage du CN sont maintenues.

Déjà le département de santé publique du MSSS a fait valoir pendant les audiences que des études récentes tendent à prouver qu'au minimum les clientèles souffrant de maladies cardio-vasculaires et respiratoires, comme c'est le cas pour une majorité de bénéficiaires du Centre, sont en danger dans un secteur comme celui décrit précédemment.

De plus, la carte de vulnérabilités régionales élaborée par la Régie régionale de Montréal-Centre démontre que le GRACE DART est le seul établissement de santé localisé au cœur même de la zone la plus à risques de l'Île de Montréal et ces risques sont en croissance.

Le projet du MTQ (variante CSF) ne réduit en rien la situation, au contraire. Il est certain que les conditions seront inacceptables pendant les travaux. Le niveau de risques éventuels sera beaucoup plus élevé par la création d'une voie de camionnage et par l'augmentation de la circulation en général.

M. Jacques Normandeau, PhD a déposé une étude le 18 novembre 2001, intitulée :

« Rapport d'expertise concernant les impacts sur la santé publique du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, à Montréal, par le Ministère des transports du Québec. »

Ce rapport conclue que : « le projet proposé n'aurait un impact que sur un établissement de santé (centre de soins prolongés). La relocalisation et la modernisation subséquente du centre de soins prolongés semble faire l'unanimité chez les intervenants. Cette relocalisation éloignerait cette population vulnérable d'un entreposage de matières dangereuses et d'une zone industrielle comportant des nuisances. Cette relocalisation devra cependant respecter les lieux de résidence des proches... La relocalisation du centre de soins prolongés constituerait une amélioration de la qualité de vie des bénéficiaires. »

M. Normandeau dit aussi : « Le projet présenté ne constituerait une nuisance que pour un centre de soins prolongés. Il serait déjà prévu de relocaliser celui-ci. »

Notons que les impacts sur le Centre de la qualité de l'air et de l'environnement industriel se font déjà sentir, c'est pourquoi nous ne pouvons qu'être très inquiets pour le futur.

Nous incluons une copie de l'étude de M. Normandeau à l'annexe 2.

## 2. LE CLIMAT SONORE

En ce qui concerne le climat sonore, l'étude de SNC-Lavalin commandée par le MTQ révèle notamment :

- Qu'actuellement, la source sonore dominante en bordure de la rue Notre-Dame, qui constitue le prolongement actuel de l'autoroute Ville-Marie, c'est le bruit routier;
- Que le niveau sonore actuel « extérieur » pour des habitations situées dans un rayon de 65 à 100 mètres en bordure de la rue Notre-Dame varie de moyen à fort, ce qui est considéré comme incommodant selon les normes;
- Que le climat sonore projeté, suite au prolongement, sera plus élevé en raison de l'augmentation importante du débit routier;
- Que des mesures d'atténuation du bruit devront être mises en place et intégrées aux infrastructures (réf. mur antibruit, type de revêtement de la chaussée, feux de circulation, etc.);
- Que les mesures d'atténuation du bruit qui seront mises en place ont leurs limitations en terme d'efficacité.

À titre d'exemple, il est mentionné dans l'étude : « Que l'efficacité d'un mur antibruit est généralement négligeable à partir du 2<sup>e</sup> étage d'un bâtiment ».

Particulièrement, du côté Est du Centre, les effets conjugués de la cour de triage CN, l'autoroute à la sortie du tunnel à vingt mètres du Centre et la route surélevée pour le camionnage à 100 mètres ne font qu'augmenter le niveau de bruit pour cette zone.

L'organisation mondiale de la santé, dans son résumé d'orientation des directives de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement, indique que les valeurs guides à l'intérieur d'une chambre à coucher sont de 30dB. Elle poursuit : « Dans la mesure où les patients ont moins de capacité de faire face au stress, le niveau de LAeq ne devrait pas excéder 35 dB dans la plupart des chambres dans lesquelles les patients sont traités ou observés. Or dans l'étude de SNC Lavalin du mois d'août 99 (atténuation du bruit en milieu résidentiel de moyenne et haute densité) le niveau était à 44dB et les mesures d'atténuation prévues dans la variante CSF entraînent un niveau à prévoir de 46dB.

À l'annexe 1, nous faisons état de plusieurs analyses sur le climat sonore et joignons aussi l'analyse de madame Line Gamache datée du 21 novembre 2001.

À partir des constats de ces analyses, on peut conclure que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame augmentera le niveau sonore et restera beaucoup plus élevé que les normes en ce qui concerne la clientèle de GRACE DART. De plus, même si un mur antibruit est mis en place, les bénéficiaires de GRACE DART seront incommodés du fait de l'inefficacité d'une telle mesure (réf. Mur antibruit) étant donné que des bâtiments ont plus de deux (2) étages.

### **3. MESURES D'ATTÉNUATION**

Comme le MTQ avoue lui-même que la mise en place de mesures d'atténuation durant les travaux représente un défi environnemental classé dans la catégorie « jamais vu »; il est normal de penser que le risque est très élevé.

Le niveau de résistance aux impondérables et situations accablantes est minime pour la clientèle en soins prolongés. De plus, le Centre soutient des programmes spéciaux tel que le programme d'hébergement temporaire, le programme de désengorgement des urgences et le programme de soins lourds de longue durée. Pendant les travaux de construction, il est facile de conclure que les problèmes d'accessibilité, la diminution de capacité des intervenants externes à répondre à des situations d'urgence, le haut potentiel de risques pour la santé des bénéficiaires du Centre et la diminution de la qualité de vie, sont autant de raisons qui rendent nécessaire une relocalisation (sous réserve que cela soit réalisable).

Le Ministère des Transports a déjà évalué à quelque neuf millions de dollars les mesures d'atténuation, sans pour autant garantir une qualité de vie minimum. Nous croyons que ces millions, ajoutés à ceux requis pour le GRACE DART même pendant et après les travaux, seraient mieux utilisés dans le cadre d'une relocalisation permanente du Centre.

L'étude de Roche Deluc de 1996 démontrant les problèmes de congestion et les dangers de la situation actuelle, ainsi que l'étude de Jacques Normandeau PhD, de novembre 2001, recommandant la relocalisation de GRACE DART viennent compléter les arguments qui militent en faveur d'une relocalisation permanente. Les annexes 1,2 et 3 présentent un résumé des analyses préparées par des professionnels. Les résultats renforcent la position de GRACE DART.

### **4. CIRCULATION ET ACCESSIBILITÉ À GRACE DART**

Nous incluons à l'annexe 3 l'étude d'impact sur la circulation et l'accessibilité à GRACE DART, réalisée par la firme *CIMA+*.

Cette étude conclue à deux impacts négatifs prépondérants pour le GRACE DART. D'une part le choix du tracé Porte Viau (CSF) complique indûment l'accessibilité au Centre pour les véhicules. D'autre part, compte tenu de l'âge des bénéficiaires, l'augmentation de la distance pour accéder au transport en commun constitue une entrave à leurs déplacements.

L'étude renchérit sur les deux nouvelles sources de bruit soit la voie de camionnage surélevée et la circulation à la sortie du tunnel qui donne sur le côté Est du Centre. Nous avons déjà traité de ce problème dans la section portant sur les impacts sonores.

## **5. INVESTISSEMENTS REQUIS (COMPARATIFS)**

Les investissements associés à un maintien du centre sur les lieux actuels, incluant les rénovations requises sont très élevés, tellement que l'on pourrait très bien soutenir qu'ils se comparent aux investissements nécessaires à une relocalisation permanente.

Le MTQ est d'accord pour dire que malgré les dépenses d'atténuation prévues, les risques demeurent très grands pendant et après les travaux. De plus, comme nous l'avons démontré, la variante CSF n'est pas aussi avantageuse que la variante CN pour la communauté.

Le GRACE DART demeurerait **un centre dans une zone à haut risque environnemental**. La **force d'attraction est grandement diminuée**. Le GRACE DART **ne bénéficie pas d'une mise aux normes complète** (les corrections ne peuvent rendre le centre totalement conforme aux normes à cause de sa structure originale). De fait, le GRACE DART **ne profite pas des avantages d'une construction neuve** dans un site plus approprié à la condition particulière des bénéficiaires.

En optant pour le maintien du Centre sur le site actuel, nous sommes convaincus que **des millions de dollars seront dépensés sans aucun impact direct positif** sur la qualité des soins et la qualité du milieu de vie de nos bénéficiaires.

## COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS

Le Centre de soins prolongés Grace Dart est d'avis que les impacts du projet de modernisation de la rue Notre-Dame sont tels qu'une relocalisation des bénéficiaires du Centre est inévitable pendant la durée des travaux. Or, il est peu probable que cette option puisse être réalisable dans le contexte actuel du réseau de la santé. De plus, à l'analyse des études produites et à la lecture des conclusions dans le bilan du Ministère de l'Environnement, le GRACE DART remarque que des travaux de réfections importants sont requis sur les bâtiments du Centre et dans son environnement immédiat pour obtenir les niveaux de pollution indiqués dans l'étude d'impact et reportés au bilan. Les risques associés au niveau de pollution réel possible et de l'impact sur la qualité de vie et la santé des bénéficiaires du Centre sont pour le moins inquiétants.

À l'étude des analyses produites en annexe et de celles produites par le Ministère des Transports du Québec, nous pouvons nous poser les questions suivantes :

**Accepterions nous d'envoyer notre mère, notre père dans un tel environnement ? Est-ce là la qualité de vie que nous voulons donner à nos personnes âgées, vulnérables, en forte perte d'autonomie au crépuscule de leur vie?**

Considérant tous les investissements requis sur le site actuel, pour lesquels en grande partie il n'y a aucune valeur ajoutée par rapport à la qualité de vie et des soins à court ou long terme, le GRACE DART est convaincu que la relocalisation permanente du Centre est la seule solution acceptable.

En effet, la relocalisation rencontre à la fois les objectifs du projet et les impératifs de sécurité et de qualité des soins et de milieu de vie que nous devons assurer à nos bénéficiaires, et cela quelle que soit le scénario choisi des deux tracés présentés par le Ministère des Transports du Québec ou de travaux relatifs à la rénovation en boulevard urbain. Cette dernière hypothèse s'avèrerait encore plus dangereuse tant du point de vue pollution de l'air, bruit et sécurité pour les bénéficiaires. Nous sommes persuadés que les fonds publics prévus actuellement pour l'atténuation des impacts négatifs du projet sur le Centre seraient de loin mieux investis par le financement d'une relocalisation permanente.

Tant du point de vue de la rentabilité des investissements, de nos responsabilités envers nos bénéficiaires et surtout pour leur bien-être, sans oublier celui de la communauté environnante, toutes les études convergent pour recommander **la relocalisation permanente du Centre de soins prolongés GRACE DART et pour retenir le tracé de la variante CN.**

## **ANNEXE 1**

### **ANALYSE DE L'IMPACT SONORE DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET POUR LA ROUTE DE CAMIONNAGE PRÉVUE POUR DESSERVIR LE PORT DE MONTREAL**

Cette analyse s'appuie sur les études d'impact réalisées par SNC Lavalin et soutenues par le Ministère des Transports du Québec dont l'acousticienne du service des grands projets Madame Line Gamache.

Tout d'abord mentionnons que M. Jean Luc Allard, ing., un des grands spécialistes au Québec en matière d'analyse d'impact sonore a signé une étude en août 1999 intitulée « Atténuation du bruit routier en milieu résidentiel de moyenne et haute densité, Corridor de la rue Notre-Dame à Montréal ». Dans cette étude l'alternative d'un boulevard élargi à six voies en surface est traitée avec un débit de véhicules (DJME) de l'ordre de 77,000 véhicules aux environs de GRACE DART dont 14% du au camionnage. Les résultats sont que l'impact serait de moyen à fort en utilisant la grille d'évaluation du MTQ. Dans le chapitre 3 Méthodologie, cela signifie un niveau sonore allant jusqu'à plus de 65 dBA.

Dans l'analyse d'impact Chapitre 4, août 2001 déposée par le MTQ, à la page 66 on indique qu'aux étages supérieurs du centre d'hébergement (GRACE DART), le niveau sonore au centre des fenêtres sera de 58 dBA . Selon l'atténuation de 12 dBA procurée par une fenêtre, le niveau sonore au centre de la chambre à coucher sera de l'ordre de 46dBA après les travaux et est actuellement de 44dBA. (LAeq 24h)

La Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) dans le document « le bruit du trafic routier et ferroviaire : ses effets sur l'habitation » indique que les niveaux maximaux acceptables à l'intérieur d'une chambre à coucher résidentielle est de 35dBA

LAeq24h signifie un niveau moyen équivalent à l'énergie sonore moyenne pendant vingt quatre heures. Or l'organisation mondiale de la santé spécifie que : « Pour la plupart des espaces dans les hôpitaux, les effets critiques sont la perturbation du sommeil, la gêne et l'interférence avec la communication, y compris les signaux d'alarme. Le Lamax, niveau de bruit maximum, des événements sonores pendant la nuit ne devrait pas excéder 40dBA à l'intérieur. Pour les salles de garde dans les hôpitaux, les valeurs guides à l'intérieur sont 30dBA, LAeq et 40dBA, Lamax pendant la nuit.. Plus loin l'OMS indique : « Dans la mesure où les patients ont moins de capacité de faire face au stress, le niveau de LAeq ne devrait pas excéder 35dBA dans la plupart des chambres dans lesquelles les patients sont traités ou observés. »

Si nous considérons la différence entre 46dBA prévu au projet et 35dBA qui n'est pas le niveau le plus sécuritaire, nous obtenons une différence de 11dBA, ce qui correspond en termes clairs à un niveau de bruit au moins deux fois plus fort qu'acceptable (le bruit double à chaque 10dBA).

## **G) Centre de soins prolongés Grace Dart**

---

Les études ci-haut ne prennent pas en compte les effets combinés de l'autoroute qui passe près de GRACE DART (variante CSF) et de la nouvelle route de camionnage pour desservir le port qui n'est qu'à une distance de 100 mètres du Centre.

La situation ne peut qu'être pire durant les travaux. Des travaux de dynamitage seront même requis pour le tunnel passant tout près de GRACE DART, compte tenu que le roc à cet endroit se retrouve à une profondeur de 3 mètres et moins. Aussi des vibrations importantes seront induites par le fonçage de pieux, les équipements et véhicules de construction, l'excavation dans le roc pour le secteur entourant le GRACE DART (tunnel et route de camionnage), circulation temporaire, etc.

La clientèle de GRACE DART est très vulnérable, âgée et en soins prolongés lourds. Comme le rapportent les chercheurs de l'Université de Montréal, dans une étude d'octobre 1997, les effets du bruit sur la santé sont l'audition, le sommeil, l'aspect psychophysiologique, la santé mentale, les performances et la communication. Particulièrement pour des groupes de plus de cinquante ans et par surcroît des personnes en soins prolongés, le bruit est nocif à des niveaux aussi bas que 45dBA.

Dans son étude datée du 21 novembre 2001, madame Line Gamache, acousticienne au ministère des transports, indique que nous devons prévoir au rez-de-chaussée à l'extérieur 57dBA augmentant à 66dBA en 2011, sans tenir compte des effets conjugués de la zone industrielle, ferroviaire, route de camionnage, autoroute.

Il est essentiel que les bénéficiaires puissent jouir des espaces extérieurs. Avec des niveaux de bruit allant jusqu'à plus de 70dBA pendant les travaux et même après les travaux lorsque l'on jumelle le bruit de l'autoroute, de la cour de triage et de la route de camionnage du côté Est de GRACE DART, il est impossible pour les bénéficiaires d'avoir une qualité de vie raisonnable dans des espaces extérieurs aménagés.

# NOTE

**DESTINATAIRE :** Monsieur Jean-Michel Boisvert  
Service des projets

**EXPÉDITEUR :** Line Gamache  
Service des inventaires et du Plan

**DATE :** Le 21 novembre 2001

**OBJET:** **Modernisation de la rue Notre-Dame**  
**Évaluation sonore des variantes CSF et CN**  
**pour le secteur résidentiel de la rue Vimont**  
**N/D : 6.02.01 – 20.5200.8837**

---

Voici les résultats des évaluations sonores produites pour les deux variantes de tracé précitées et ce, pour le secteur de la rue Vimont entre les rues Notre-Dame et Ontario.

Les mêmes débits de véhicules projetés en 2011 ont été utilisés pour les deux variantes, soient les débits produits à l'annexe 4.4 du chapitre 4 de l'étude d'impact. De plus, les débits de camions entrant et sortant du port par l'entrée Bossuet ont été utilisés pour les simulations sonores. Ces débits ont été fournis par le Port de Montréal et il a été supposé qu'ils augmenteraient de 2001 à 2011 avec le même facteur de croissance que les DJME (Débit journalier moyen estival). En réalité, l'augmentation des débits devrait être moins importante.

## Variante CSF

À la première rangée d'habitations longeant la cour de triage sur la rue Vimont, les niveaux sonores générés par la nouvelle route en 2011 varieront de 49 dBA au rez-de-chaussée, à 51 dBA au 2<sup>e</sup> étage et, pour les habitations situées entre les rues Adam et Ste-Catherine, le niveau

v:\donnees\notre-dame\note technique.doc

...2

sonore au 3<sup>e</sup> étage sera de près de 52 dBA. Ceci représente une augmentation d'environ 1 à 2 dBA par rapport à la situation actuelle et se traduit par des impacts faibles à nuls pour ce secteur.

Pour ce qui est du Centre de soins prolongés, l'augmentation sonore au rez-de-chaussée à l'extérieur sera d'environ 2 dBA par rapport à la situation actuelle, soit une augmentation de 55 à 57 dBA. Ceci se traduit par un impact faible.

Dans l'ensemble puisque les impacts anticipés sont faibles et que les niveaux sonores futurs sont dans la plupart des cas inférieurs à 55 dBA, aucune mesure d'atténuation n'est envisagée.

### **Variante CN**

À la première rangée d'habitations sur la rue Vimont, les niveaux sonores en 2011 varieront de 50 dBA au rez-de-chaussée, 53 dBA au 2<sup>e</sup> étage et 56 dBA au 3<sup>e</sup> étage. Ceci représente une augmentation de 2 à 5 dBA par rapport à la situation actuelle et se traduit par des impacts tout au plus faibles. L'augmentation au 3<sup>e</sup> étage est ici plus importante que pour la variante CSF compte tenu du rapprochement de la route et d'une vue plus directe des sources sonores. Les niveaux sonores au 3<sup>e</sup> étage pour les habitations situées entre les rues Adam et Ste-Catherine demeurent toutefois près du seuil acceptable de 55 dBA.

Un écran antibruit de type butte sera implanté en bordure de la future route, du côté des cours arrières des résidences de la rue Vimont. Cet écran, d'une hauteur approximative de 4 mètres, procurerait des atténuations de 4 dBA au rez-de-chaussée, 3 dBA au 2<sup>e</sup> étage et 2 dBA au 3<sup>e</sup> étage ramenant ainsi les niveaux sonores futurs à ceux existants sauf pour le 3<sup>e</sup> étage où les niveaux demeureraient près de 54 dBA comparativement à 50 dBA actuellement. Les niveaux sonores au 3<sup>e</sup> étage demeureraient toutefois près du seuil acceptable de 55 dBA.

Si un lien est fait avec la rue Ontario, une augmentation de près de 6 à 7 dBA est à prévoir pour l'édifice résidentiel situé à l'extrémité de la rue Ontario.

La variante CN permet de réduire de façon substantielle, soit de près de 10 dBA, les niveaux sonores en bordure de la rue Viau. Cette rue est actuellement une voie permise pour les camions et avec la variante CN elle serait déconnectée de la rue Notre-Dame et deviendrait ainsi

une rue locale. Les niveaux sonores projetés en 2011 sont de près de 55 dBA comparativement à 63 à 66 dBA avec la variante CSF.

Dans l'ensemble puisque les impacts anticipés sont faibles et que les niveaux sonores futurs sont dans la plupart des cas inférieurs à 55 dBA, aucune mesure d'atténuation sonore n'est nécessaire, toutefois, une butte antibruit est prévu afin d'assurer une meilleure cohabitation du milieu résidentiel et industriel.

Finalement, l'optimisation du prolongement de la dalle se terminant au sud de la rue Ste-Catherine permettrait de réduire davantage les niveaux sonores sur la rue Vimont dans le secteur de la rue Ste-Catherine.

Line Gamache,ing.

LG/cb

c. c. M. Paul-André Fournier, DTIM

**ANNEXE 2**

**IMPACT DE LA POLLUTION DE L'AIR ET RISQUES  
D'INFECTIONS**

**PENDANT ET APRÈS LA CONSTRUCTION**

**ÉTUDE DE M. JACQUES NORMANDEAU PhD.**

*RAPPORT D'EXPERTISE CONCERNANT  
LES IMPACTS SUR LA SANTÉ PUBLIQUE  
DU PROJET DE MODERNISATION  
DE LA RUE NOTRE-DAME, À MONTRÉAL,  
PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC*

*Jacques Normandeau, PhD*

*Lorraine, le 18 novembre 2001.*

## Projet de modernisation de la rue Notre-Dame

Le projet doit contribuer au maintien de services sociaux et de santé (accessibilité physique);

---

*L'implantation d'une autoroute urbaine devra faciliter le transport ambulancier et l'accessibilité aux services de santé et aux services sociaux. Le projet ne devra pas diminuer l'accès des riverains à ces services.*

Le tracé proposé ne semble pas constituer une frontière pour les déplacements ambulanciers et ne diminue pas l'accessibilité aux établissements de santé. Un accotement élargi a été prévu dans certaines sections du projet pour permettre le passage des véhicules d'urgence.

Le projet proposé n'aurait un impact que sur un établissement de santé (centre de soins prolongés). La relocalisation, et la modernisation subséquente, du centre de soins prolongés semble faire l'unanimité chez les intervenants. Cette relocalisation éloignerait cette population vulnérable d'un entreposage de matières dangereuses et d'une zone industrielle comportant des nuisances. Cette relocalisation devra cependant respecter les lieux de résidence des proches s'il s'agit d'un centre à vocation locale (origine de la clientèle).

1. Dans son ensemble, le projet ne semble pas diminuer l'accessibilité aux services de santé.
2. La création d'une voie réservée favorisera la circulation des véhicules d'urgence.
3. La relocalisation d'un centre de soins prolongés constituerait une amélioration de la qualité de vie des bénéficiaires.

Le projet doit contribuer à la diminution de l'exposition aux contaminants environnementaux et contribuer au développement d'habitats sains et sécuritaires favorables à la santé et au bien-être des populations;

---

*Les aménagements devront démontrer un souci d'esthétique mettant en valeur les éléments du paysage et du patrimoine renforçant la notion d'appartenance et devront tenir compte des transformations socio-démographiques de la population (vieillesse de la population, jeunes familles).*

L'étude d'impact déposée et le projet proposé démontrent un souci évident d'aménagement esthétique intégrant des éléments du patrimoine. Le promoteur présente les caractéristiques des populations locales et les liens avec les aménagements prévus.

La rue Notre-Dame constitue déjà un itinéraire dédié au camionnage. Le projet proposé pourrait présenter des avantages particuliers pour le transport de matières dangereuses en transit (non-destinées à des entreprises locales) entre l'est de Montréal et le pont Jacques-Cartier. Cependant, les conditions de transport seront grandement améliorées par le projet en terme de sécurité, comparativement à la situation actuelle.

Le promoteur a aussi prévu des aménagements pour permettre l'évacuation de la tranchée et l'intervention des véhicules d'urgence en bordure de la tranchée.

*Les établissements de santé et de services sociaux, les garderies et les écoles abritent un clientèle particulièrement vulnérable aux nuisances (ex. bruits, fumées, odeurs, circulation) et aux contraintes anthropiques (déversements, incendies, fuites de matières dangereuses). Cette vulnérabilité vient notamment des effets directs que ces phénomènes peuvent engendrer sur la santé, mais aussi de leur caractère dérangeant et perturbant (ex. bruit vs sommeil) et du stress et l'anxiété qu'une situation d'urgence ou une évacuation peut faire vivre à ces populations. Le tracé retenu pour l'autoroute ne devrait pas passer à proximité de ces établissements lorsque cela est possible.*

Le projet présenté ne constituerait une nuisance que pour un centre de soins prolongés. Il serait déjà prévu de relocaliser celui-ci.

L'étude d'impact n'identifie pas d'autres établissements vulnérables.

*En ce qui concerne spécifiquement le bruit, le niveau sonore de type continu acceptable à la limite des résidences et des terrains de jeux ne devrait pas dépasser 50 dB(A) à 55 dB(A) à l'extérieur pendant la journée. Les limites recommandées à l'extérieur la nuit sont de 45 dB(A).*

*Dans les établissements de santé, l'effet du bruit concerne principalement la perturbation du sommeil et l'interférence dans les communications (dont les signaux d'alarme). Le niveau de bruit ne devra pas excéder 35 dB(A) à l'intérieur de la majorité des chambres où des patients sont traités, sous observation ou se reposent. Ce niveau correspond approximativement à un niveau de 55 dB(A) de bruit extérieur en tenant compte d'une atténuation moyenne de 20 dB(A) à travers des fenêtres fermées. Cette recommandation est également valable pour d'autres milieux sensibles tels que les garderies, les écoles.*

L'étude d'impact semble démontrer une nette amélioration du climat sonore avec la réalisation du projet. Le seul établissement vulnérable identifié, un centre de soins prolongés, sera relocalisé.

## CONCLUSION

Après lecture des documents qui m'ont été communiqués par le promoteur, il est de mon opinion que :

- Dans son ensemble, le projet ne semble pas diminuer l'accessibilité aux services de santé;
- La création d'une voie réservée favorisera la circulation des véhicules d'urgence;
- La relocalisation d'un centre de soins prolongés constituerait une amélioration de la qualité de vie des bénéficiaires;
- L'étude d'impact déposée et le projet proposé démontrent un souci évident d'aménagement esthétique intégrant des éléments du patrimoine;
- Les aménagements proposés semblent constituer une nette amélioration visuelle en comparaison avec les aménagements actuels;
- Le développement et l'aménagement des espaces publics sécuritaires constitue un facteur favorisant la mixité sociale;
- Les aménagements proposés ne semblent pas contribuer à l'enclavement de quartiers, à l'isolement de la population riveraine ou à la création de frontières au mouvement des populations riveraines;
- La réalisation du projet contribue à diminuer certaines nuisances et a un effet nul ou négligeable sur d'autres nuisances;
- Les conditions de transport de matières dangereuses seront grandement améliorées par le projet en terme de sécurité, comparativement à la situation actuelle;
- Le projet présenté ne constituerait pas une nuisance pour des établissements vulnérables;
- L'étude d'impact semble démontrer une nette amélioration du climat sonore avec la réalisation du projet;
- Le projet a un effet positif négligeable sur le contrôle de l'herbe à poux;
- Le projet constitue une amélioration en terme de sécurité.

Par conséquent, je me dois de conclure que le projet complété de modernisation de la rue Notre-Dame, tel que présenté par le promoteur dans l'étude d'impact soumise à la consultation publique, pourrait contribuer à l'amélioration de la santé publique des riverains si toutes les conditions de réalisation décrites sont respectées.

**ANNEXE 3**

**ANALYSE D'IMPACT DE LA CIRCULATION  
ET SUR L'ACCESSIBILITÉ À GRACE DART**

**RELATIVE AU**

**PROJET DE MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME**

**Réalisée par CIMA+**



Le 4 janvier 2002

Madame Suzanne Lord  
Conseillère aux établissements  
Régie Régionale de la Santé et des Services Sociaux  
3725, rue Saint-Denis  
Montréal (Québec) H2X 3L9

Objet : **NOTE TECHNIQUE**  
**ÉTUDE D'IMPACT SUR LA CIRCULATION RELATIVEMENT À LA MODERNISATION DE**  
**LA RUE NOTRE-DAME POUR LE CENTRE DES SOINS PROLONGÉS GRACE DART**  
N/Réf. : L01498A G:\TRANSPOR\DOSSIERS\L01498A\Note\_tech\_rev.doc

---

Madame,

Dans le cadre des audiences publiques concernant l'étude d'impact sur l'environnement du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, nous avons été mandatés par la RRSSS de Montréal pour analyser l'impact sur la circulation, particulièrement en terme d'accessibilité vers le centre de soins prolongés Grace Dart.

La présente analyse compare la situation actuelle avec le tracé CSF du projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Dans le tracé CSF, le raccordement de l'avenue Souigny avec la rue Notre-Dame se fait à l'Est de la cour de triage de Longue-Pointe.

#### METHODOLOGIE

Deux grands aspects ont été analysés. Les conditions de circulation constituent le premier aspect traité, d'abord pour la situation actuelle et ensuite pour la situation prévisible avec le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Pour les fins du présent mandat, aucun nouveau comptage n'a été effectué et les analyses de capacité ont été extraites des documents de référence de l'étude d'impact sur l'environnement.

Le second aspect traité concerne l'accessibilité véhiculaire et en transport en commun. Une analyse comparative des parcours d'accès de la situation actuelle et de la situation prévisible a été faite.

Toutes les analyses et constats présentés ont été obtenus à partir de l'information contenue dans le rapport et les annexes du Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal, « Étude d'impact sur l'environnement déposée au Ministre de l'environnement, Ministère des transports du Québec, août 2001 ». Plus particulièrement, le chapitre 1 : Mise en contexte, les annexes D et K du chapitre 1 et le résumé de l'étude d'impact ont été consultés.

.../2

## SITUATION GEOGRAPHIQUE DU CENTRE

Le centre de soins prolongés Grace Dart est situé à l'extrémité Est de la rue Sainte-Catherine, près de l'intersection de la rue Vimont. La figure 1 illustre la localisation du centre.

## LA CIRCULATION ACTUELLE ET SES IMPACTS

Le centre a une capacité d'accueil de 280 lits, et environ 450 employés y travaillent. Environ 600 à 750 déplacements véhiculaires par jour sont générés par le centre et entre 45 et 60 déplacements en heure de pointe. Le nombre de déplacements est estimé à l'aide du manuel « Trip Generation Handbook »<sup>1</sup> qui est basé sur des études de générateurs similaires en Amérique du Nord.

Les artères à proximité du centre sont les rues Notre-Dame, Viau et Saint-Clément. Les rues Sainte-Catherine, Vimont et Ville-Marie sont de nature locale. Le réseau de rues actuel est montré à la figure 1.

Au sud de l'autoroute métropolitaine, la rue Notre-Dame est un des seuls liens Est-Ouest entre le centre-ville et l'autoroute 25. Dans le secteur près du centre de soins prolongés, la rue Notre-Dame comporte quatre voies contiguës de circulation. Le débit<sup>2</sup> journalier moyen (DJMA) est de 54 000 véhicules par jour. Environ 18 % des véhicules sont des camions et leur présence est permise en tout temps<sup>3</sup>. La présence d'un nombre élevé de camions sur la rue Notre-Dame est imputable aux nombreux secteurs industriels qu'elle dessert et la proximité du port de Montréal.

Environ 2 500 véhicules par heure circulent dans la direction de la pointe. L'intersection de la rue Notre-Dame avec la rue Saint-Clément est congestionnée en période de pointe du matin et du soir. Les niveaux de service<sup>4</sup> calculés sont F et E respectivement pour la pointe du matin et du soir. Les analyses de capacité disponibles<sup>5</sup> sont basées sur des comptages effectués avant l'ouverture du lien autoroutier Souigny.

Les rues Viau et Saint-Clément forment le principal axe Nord-sud du secteur. À proximité de la rue Notre-Dame, les rues Viau et Saint-Clément sont à sens unique, respectivement en direction Nord et Sud. Ces deux rues ont quatre voies de circulation, dont deux sont utilisées par le stationnement.

.../3

<sup>1</sup> Trip Generation Handbook, Update to the 6th Edition, Institute of Traffic Engineers, Washington D.C. 1997, 1 681 pages (section 620 : nursing home).

<sup>2</sup> Source pour les débits (année 1999) : Étude d'impact sur l'environnement, Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal, volume 1 : mise en contexte du projet, version finale, août 2001, annexe D : analyse du territoire et des déplacements.

<sup>3</sup> Source : Carte Ville de Montréal, Réseau de camionnage, Service des travaux publics et de l'environnement, service de la géomatique, juillet 1999.

<sup>4</sup> Un niveau de service E représente un temps d'attente moyen par véhicule entre 60 et 80 secondes, et un niveau F indique que le temps d'attente moyen est de plus de 80 secondes.

<sup>5</sup> Même que la note 2.

Combinés, près de 8 700 véh./jour y circulent sur les rues Viau et St-Clément dont 17 à 18 % de camions. Aux heures de pointe, il y a entre 230 et 420 véh./h par direction. La forte proportion de camions est due à la position des deux rues, qui relie le secteur industriel au Sud et à l'Est du Stade Olympique à la rue Notre-Dame. Le camionnage y est permis en tout temps<sup>6</sup>.

Les rues locales près du centre de soins prolongés sont : Sainte-Catherine, Vimont et Ville-Marie. Il n'y a pas de comptage disponible pour celles-ci. Le camionnage de transit y est interdit, seule la livraison locale y est permise<sup>7</sup>.

#### LA CIRCULATION PREVISIBLE ET SES IMPACTS

La rue Notre-Dame modernisée comptera quatre voies de circulation à la hauteur du centre de soins prolongés. Toutefois, les tronçons à l'Ouest de la rue Leclaire et à l'Est de la cour de triage Longue-Pointe auront six voies de circulation. Une liaison sera maintenue avec la rue Notre-Dame à l'Est. À proximité du centre, les voies rapides seront en tranchée et en tunnel, alors que les voies de service seront au niveau du sol.

Les voies de service seront à sens unique et discontinues, dans le but de décourager l'utilisation du réseau routier local par le trafic de transit. Elles comportent au moins une voie dans chaque direction, et s'étendent entre le nouveau parc Champêtre et le parterre devant le centre de soins prolongés. Une entrée en direction Ouest vers le centre-ville est prévue à cette hauteur, de même qu'une sortie vers la voie de service en direction Est.

Au niveau local, les intersections de la rue Notre-Dame avec les rues Saint-Clément et Sainte-Catherine seront fermées. D'ailleurs, tout le tronçon de la rue Sainte-Catherine entre les rues Vimont et Notre-Dame sera fermé à la circulation routière, et sera végétalisé. L'accès aux rues locales à partir de Notre-Dame se fera par la rue Viau. Cette dernière deviendra à double sens sur une petite portion au Nord de la voie de service. D'après le concept préliminaire, la rue Saint-Clément sera maintenue à sens unique vers le Sud. La géométrie des rues locales ne sera pas modifiée.

Seuls les débits futurs de l'heure et de la période de pointe du matin sont connus. En direction du centre-ville, à cette heure de pointe, il est estimé qu'environ 4 100 véh./h circuleront sur les voies rapides de Notre-Dame. Le niveau de service sur les voies rapides entre la rue Viau et le boulevard Pie IX est estimé à C en 2001 et à D en 2011<sup>8</sup>. Les débits sur les voies de service ne sont pas disponibles.

.../4



<sup>6</sup> Source : Carte Ville de Montréal, Réseau de camionnage, Service des travaux publics et de l'environnement, service de la géomatique, juillet 1999.

<sup>7</sup> Source : Carte Ville de Montréal, Réseau de camionnage, Service des travaux publics et de l'environnement, service de la géomatique, juillet 1999.

<sup>8</sup> Étude d'impact sur l'environnement, modernisation de la rue Notre-Dame, chapitre 1 : mise en contexte, Ministère des Transports du Québec, août 2001, page 22.

Notons de plus que les plans rendus publics sont des plans de concept, et qu'ils ne sont pas définitifs. Il est stipulé à la page 21 du chapitre 1 de l'étude d'impact sur l'environnement que :

*« Bien que le concept général d'aménagement des carrefours soit maintenant identifié, l'aménagement définitif (géométrie précise, gestion des mouvements véhiculaires et piétonniers) sera précisé lors de la préparation des plans et devis préliminaires. »*

Dans ce contexte, il est difficile d'évaluer les capacités des intersections de la rue Notre-Dame avec le réseau de rues locales donnant accès au centre. La géométrie de la rue Notre-Dame modernisée a peu à voir avec la géométrie actuelle, et il est très difficile de comparer l'une et l'autre à ce niveau.

Néanmoins, il est possible de qualifier la situation future. Suite à la modernisation, la circulation de la rue Notre-Dame risque de moins affecter le centre. Cependant, un nouvel accès au port est aménagé juste à l'Est du centre. Cet accès est aménagé en structure étagée pour passer au-dessus de la rue Notre-Dame et des voies ferrées du port de Montréal. Cette structure doit offrir un dégagement d'au moins 7 mètres au-dessus des voies ferrées. Cet accès au port remplace l'entrée Viau qui accueille actuellement 1 700 véh./jour dont 600 camions. Cette circulation de véhicules lourds en hauteur risque d'engendrer des impacts au niveau du bruit.

Avec la modernisation de la rue Notre-Dame, le centre de soins prolongés Grace Dart sera affecté à l'Est par trois sources de bruit soit la sortie du tunnel, la voie d'accès surélevée au port de Montréal et la cour de triage. Les deux premières sources de bruit décrites seront nouvelles tandis que la dernière est existante.

#### ACCESSIBILITE AUTOMOBILE

L'accès au centre en automobile est actuellement difficile en période de pointe de la circulation à cause de la congestion récurrente sur la rue Notre-Dame. La figure 1 montre les parcours d'accès véhiculaire pour le centre.

Avec le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, l'accessibilité régionale sera améliorée par le gain de fluidité sur l'axe de la rue Notre-Dame. Cependant, localement, l'accès au centre sera allongé à l'entrée et à la sortie pour les directions Est et Ouest.

Les usagers provenant de l'Ouest auront deux choix :

**(alternative 1)** sortir des voies rapides avant la rue Alphonse-D.-Roy et circuler sur la voie de desserte de la rue Notre-Dame sur 1,5 km puis emprunter le boulevard Pie IX et la rue Sainte-Catherine jusqu'au centre. La distance est comparable à celle d'aujourd'hui, cependant la signalisation d'acheminement sera plus complexe qu'actuellement.

ou

(**alternative 2**) sortir à la sortie suivante, emprunter l'intersection près du Portique Vickers (vis-à-vis l'intersection actuelle des rues Sainte-Catherine et Notre-Dame) et la voie de desserte Nord, tourner sur la rue Viau et prendre la rue Sainte-Catherine jusqu'au centre. L'alternative 2 comporte moins de carrefours à traverser mais la distance du parcours est supérieure de 500 mètres.

Il est à noter que la majorité de la clientèle du centre provient de l'Ouest.

La figure 3 illustre les parcours décrits précédemment. Pour le retour, les parcours sont similaires à ceux de l'entrée.

Quant aux usagers provenant de l'Est, ces derniers ont un parcours allongé de 425 m à l'arrivée au centre tandis que le retour impose un détour de près de 1 000 m (1 km) par rapport à la situation actuelle.

L'accessibilité des usagers provenant du Nord n'est pas affectée par le projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

Le tableau suivant présente la comparaison entre l'accessibilité actuelle et future. Les différences de distance de parcours ont été notées pour chaque point cardinal d'origine et de destination. Le calcul des distances futures s'appuie sur les plans concept de géométrie en plan, tirés du chapitre 6 de l'étude d'impact sur l'environnement (porte « Viau »). La durée de parcours est placée à titre indicatif seulement, et est calculée à partir de la distance en estimant une vitesse de 40 km/h pour les véhicules.

**Tableau 1 : Comparaison de l'accessibilité véhiculaire**

	Accessibilité véhiculaire	Accessibilité future par rapport à la situation actuelle	
		Distance	Durée (à titre indicatif seulement)
Entrée au centre	Du Nord (réseau local)	Identique	Identique
	De l'Est (Notre-Dame et Souigny)	+ 425 mètres	(+ 40 secondes)
	De l'Ouest • Pie IX et Sainte-Catherine • Portique Vickers (Alternative)	Identique + 500 mètres	Inconnu (+ 45 secondes)
Sortie du centre	Vers le Nord (réseau local)	Identique	Identique
	Vers l'Est (Notre-Dame et Souigny)	+ 1 100 mètres	(+ 100 secondes)
	Vers l'Ouest • Pie IX et Sainte-Catherine • Portique Vickers (Alternative)	Identique + 1 400 mètres	Inconnu (+ 120 secondes)

## ACCESSIBILITE EN TRANSPORT EN COMMUN

Il faut rappeler que la clientèle du centre est constituée de personnes âgées et vulnérables. De plus, les visiteurs sont pour la plupart des personnes âgées puisque ce sont les conjoints, familles et amis. En considérant le type de clientèle du centre, il est important que ce dernier soit desservi par le transport en commun à une distance de marche suffisamment courte.

Le centre est desservi par la ligne 34 - Sainte-Catherine. Cette ligne relie les stations de métro Papineau et Viau, deux stations faisant partie de la ligne verte du réseau de métro. Le trajet de l'autobus est légèrement différent selon la direction. En direction du métro Viau, l'autobus emprunte la rue Viau alors qu'en sens inverse, l'autobus circule sur la rue Saint-Clément. La desserte est illustrée à la figure 2. On note qu'en direction du métro Viau, un arrêt est situé au coin des rues Sainte-Catherine et Vimont, soit à environ 50 mètres du centre de soins prolongés. Cependant, en direction du métro Papineau, l'arrêt le plus près est à l'intersection des rues Sainte-Catherine et Saint-Clément, soit à 275 mètres de marche du centre.

Le tableau suivant présente la comparaison entre l'accessibilité actuelle et future. La durée de parcours est placée à titre indicatif seulement, et est calculée à partir de la distance en estimant une vitesse 1,1 mètre à la seconde pour les déplacements à pied.

**Tableau 2 : Comparaison de l'accessibilité du transport en commun**

Accessibilité en transport en commun	Accessibilité future par rapport à la situation actuelle	
	Distance	Durée (à titre indicatif seulement)
Direction (Métro Papineau)	Identique	Identique
Direction (Métro Viau)	+ 150 mètres de marche	(+ 140 secondes)

Le principal impact du projet est l'éloignement de l'arrêt d'autobus en direction du métro Viau. Cet arrêt situé actuellement à 50 m, se trouvera à 200 m dans la situation future. En direction du métro Papineau, aucun impact n'est anticipé.

### IMPACT DURANT LES TRAVAUX

Les travaux sur l'ensemble de la rue Notre-Dame, entre les autoroutes 25 et 720, seront effectués en cinq phases distinctes. Dans le secteur du centre de soins prolongés, les travaux seront effectués à la troisième phase<sup>9</sup>.

.../7

<sup>9</sup> Étude d'impact sur l'environnement, modernisation de la rue Notre-Dame, résumé, Ministère des Transports du Québec, août 2001, pages 76 et 77.

Dans l'étude d'impact sur l'environnement, aucune information n'est disponible sur la façon dont les travaux se dérouleront et sur les chemins de détour qui sont empruntés. Selon le ministère des Transports, les voies de détour pour le maintien de la circulation seront construites à même l'emprise actuelle de la rue Notre-Dame dans le secteur du centre de soins. La circulation ne devrait donc pas être déviée vers les rues locales.

## CONCLUSION

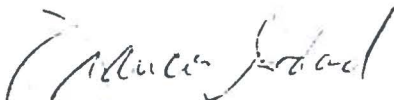
On retrouve deux impacts négatifs prépondérants pour le centre de soins prolongés Grace Dart.

Le premier concerne l'accessibilité véhiculaire à proximité du centre, principalement en provenance de l'Est. Le parcours de retour est allongé de plus d'un kilomètre. De plus, malgré que la distance d'accès soit comparable à l'actuelle, la signalisation d'acheminement sera plus complexe pour le parcours des usagers provenant de l'Ouest soit l'origine de la majorité de la clientèle.

Le second impact concerne l'accessibilité en transport en commun. Le réaménagement de l'extrémité Est de la rue Sainte-Catherine oblige à modifier le circuit 34 en direction du métro Viau et allongé ainsi la distance de marche de plus de 150 mètres. Cette distance représente un temps de marche supplémentaire estimé à 140 secondes (2 minutes 20 secondes) pour un piéton moyen. Compte tenu de la condition et de l'âge de la clientèle et des visiteurs du centre de soins prolongés, la distance de marche et les carrefours situés entre l'arrêt d'autobus et le centre représentent des entraves à leur déplacement.

Finalement, la modernisation de la rue Notre-Dame engendrera deux nouvelles sources de bruit à l'Est du centre. D'abord, la circulation des camions qui emprunteront le nouvel accès du port de Montréal constitue une source de bruit supplémentaire. Cet accès sera aménagé en hauteur et accueillera plus de 600 camions par jour. Ensuite, le bruit de la circulation à la sortie du tunnel à l'Est de la cour de triage constitue aussi une nouvelle source de bruit.

En espérant le tout à votre entière satisfaction, nous vous prions de recevoir, Madame, nos salutations distinguées.

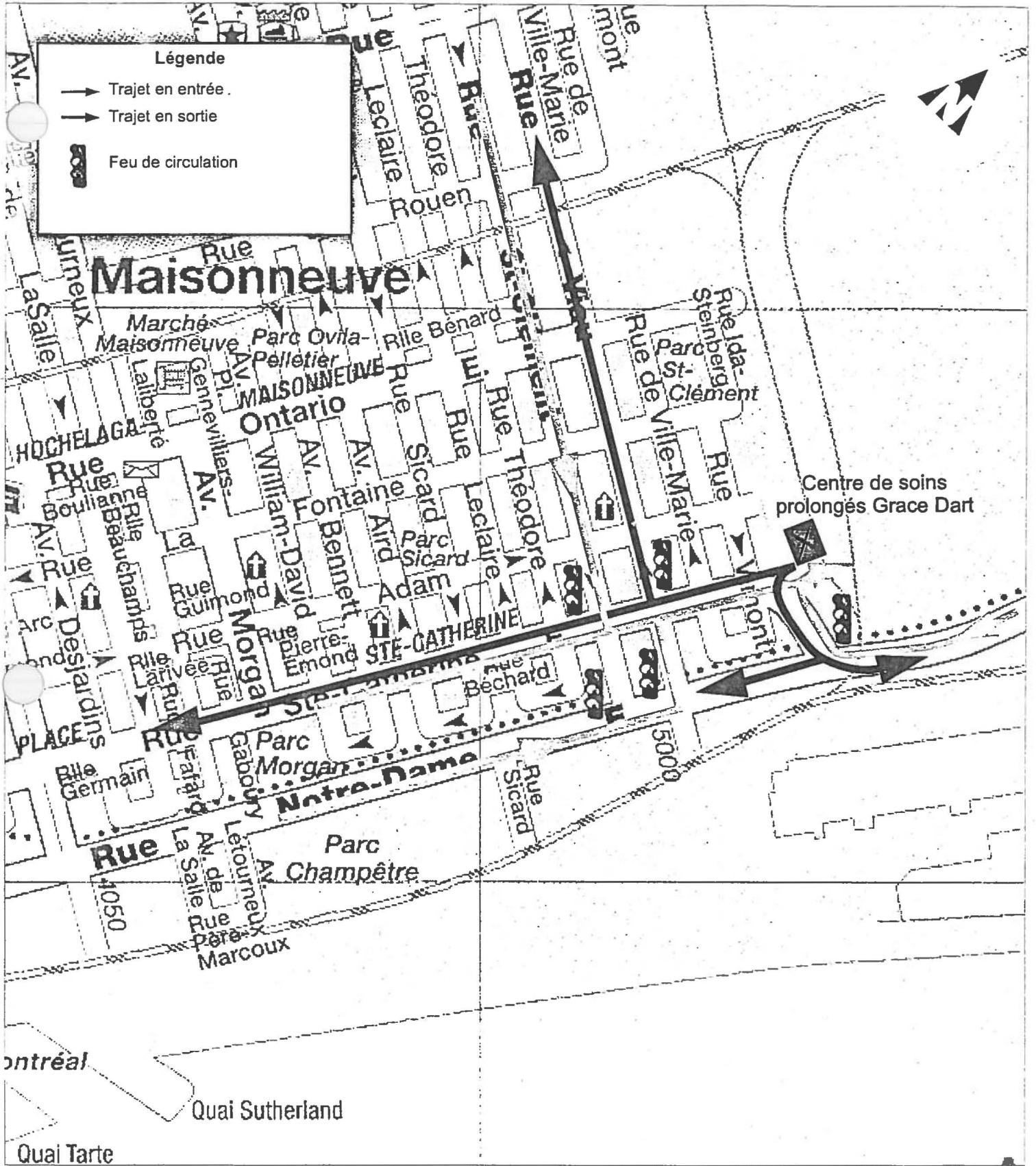
  
François Godard, ing.  
Chargé de projet



FG/lb

c.c. : M. Jacques Bélanger – CIM conseil inc.

p.j. : figures 1, 2 et 3



**ACCESSIBILITÉ ACTUELLE  
EN AUTOMOBILE**

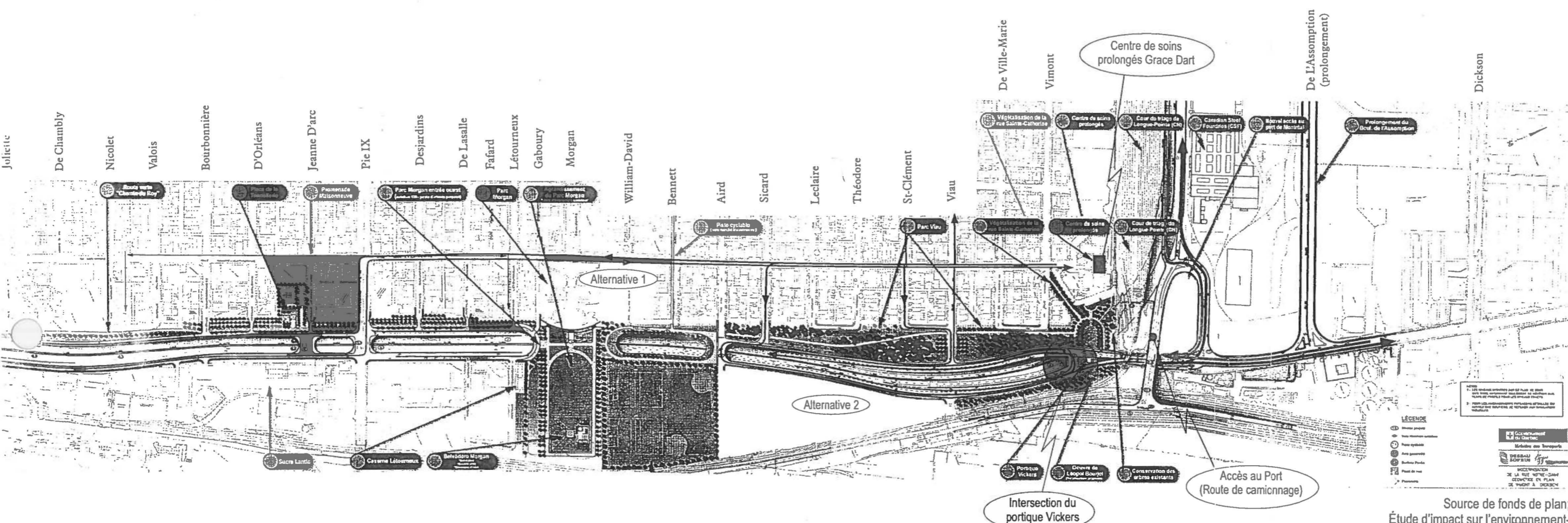
CENTRE DE SOINS PROLONGÉS GRACE DART

Figure 1



**Légende**

- Trajet en entrée
- Trajet en sortie

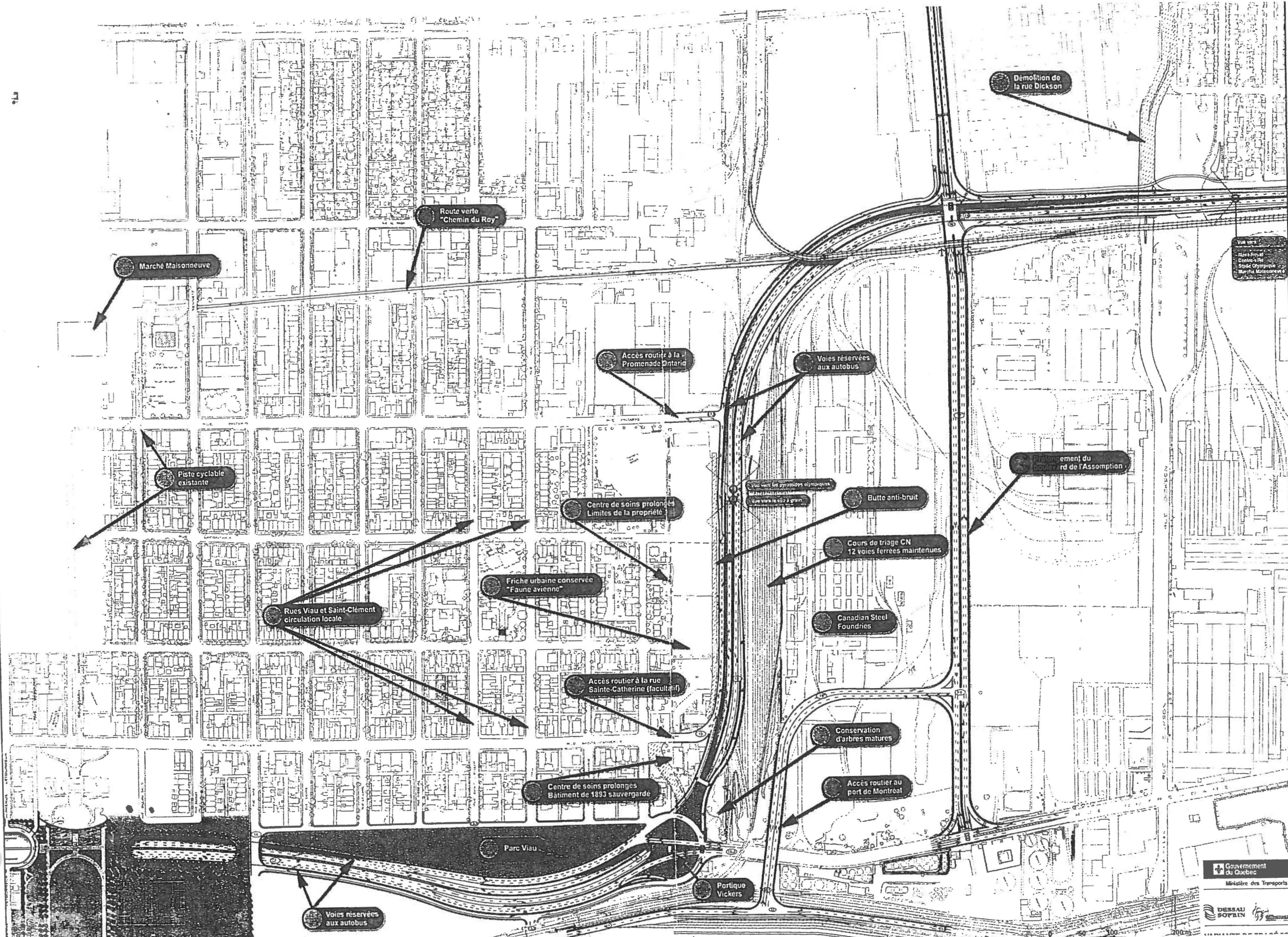


Source de fonds de plan;  
 Étude d'impact sur l'environnement-  
 modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal  
 Ministère des Transport du Québec, août 2001

**ACCESSIBILITÉ FUTURE EN AUTOMOBILE**

**CENTRE DE SOINS PROLONGÉS GRACE DART**

Figure 3  
 LE PLAN D'AMÉNAGEMENT TRANSPORT DOSSIER LOCALISATION DES PROJETS DE GURE3 CDR



**MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME - Variante "CN"**