

Envoi par télécopieur : (514) 864-3867

Québec, le 10 décembre 2001

Monsieur Paul-André Fournier, directeur
Direction de l'Île-de-Montréal
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
Tour de la Bourse
800, Place Victoria, 13^e étage
Case postale 395
Montréal (Québec) H4Z 1J2

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

Questions complémentaires des participants (n^{os} 1 à 31)

Monsieur,

Veillez trouver, par la présente, l'ensemble des questions qui ont été transmises à la commission par les participants en complément à la tenue de la première partie de l'audience publique.

Considérant la période dont disposent les participants à la préparation des mémoires, la commission apprécierait grandement recevoir les réponses d'ici le 18 décembre prochain afin de rendre accessible la documentation dès que possible. L'audition des mémoires débutant le 14 janvier prochain.

Nous vous remercions de votre diligence et veuillez recevoir, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Anne-Lyne Boutin
Coordonnateur du secrétariat de
la commission

p.j.

Ministère des Transports du Québec
Questions des participants transmises le 10 décembre 2001
(n^{os} 1 à 31)

Question 1

Les coûts sociaux et environnementaux du projet ont-ils été évalués ?

Question 2

Comment une augmentation de la fluidité et du nombre d'automobiles empruntant la rue Notre-Dame peut-elle entraîner une diminution du bruit ?

Question 3

En augmentant la fluidité du réseau, n'y a-t-il pas un risque que les entreprises se localisent là où la valeur des terrains est moins élevée (en banlieue) car le temps de déplacement entre le lieu de l'entreprise et le centre-ville sera réduit ?

Question 4

A-t-on considéré d'autres alternatives en matière de transport des personnes et des marchandises que celui d'un lien autoroutier ?

Question 5

Les modèles de simulation utilisés par le promoteur pour évaluer les impacts du projet sur la qualité de l'air tiennent-ils compte des nouvelles tendances sur le marché québécois pour l'achat de véhicules utilitaires (ex. : camionnette, Jeep, 4X4) qui sont plus polluants. Ces nouvelles tendances du marché ont-elles un impact significatif en termes d'émissions atmosphériques pour chaque type de polluants (COV, CO₂, CO, NO_x, hydrocarbures, matières particulaires) ? Qu'en serait-il sur la rue Notre-Dame ?

Question 6

Pour quelles raisons le promoteur n'a-t-il pas tenu compte dans son étude d'impact de la proposition du ministère de l'Environnement d'aménager des voies réservées pour le transport en commun dans le pont-tunnel Hippolyte-Lafontaine et sur le pont Jacques-Cartier ?

Question 7

Quelles seront les directions prises par les véhicules qui à l'heure de pointe du matin entreront sur l'île de Montréal grâce au nouveau pont de l'autoroute 25 avec l'intention de se rendre au centre-ville de Montréal ou dans l'est de la ville ? Est-ce que ces automobilistes se retrouveront dans le réseau routier local de Montréal (ex. : Henri-Bourassa, Jean-Talon, Sherbrooke, Hochelaga, etc.) et/ou sur le réseau autoroutier ?

Question 8

Lors des travaux de construction de la rue Notre-Dame, risque-t-il d'y avoir un débordement de la circulation vers des artères comme, par exemple : Sainte-Catherine, Adam, Lafontaine, Ontario, etc. ? Combien d'accidents ont été recensés sur ces artères au cours des dernières années ? Pouvez-vous évaluer l'impact que pourrait entraîner la réalisation des travaux sur ces résultats ?

Question 9

Pourriez-vous produire une carte localisant les sites contaminés ou potentiellement contaminés pour chacun des quatre quartiers touchés (Centre-Sud, Sainte-Marie, Hochelaga-Maisonneuve et Mercier-Ouest) et fournir les informations complémentaires suivantes : numérotation des lots touchés, la superficie, les types d'industries ou commerces qui se retrouvaient sur ces terrains; les types de contaminants pressentis ou présagés ?

Question 10

Il a été mentionné, lors de la première partie de l'audience, que le trafic sur la rue Notre-Dame générerait très peu de matières particulaires et que ces particules semblaient surtout provenir du port de Montréal. Compte tenu que la station d'échantillonnage de la CUM localisée à la caserne de pompiers Dézéry ne peut discriminer l'origine de ces matières particulaires et ne fait que mesurer les quantités, comment peut-on être assuré que les particules proviendront du port et non de la circulation ou des travaux de construction de la rue Notre-Dame ?

Question 11

Quel est le débit de circulation prévu en 2011 pour les rues Sicard et Aird qui serviront d'entrée ou de sortie pour la voie de desserte de la future rue Notre-Dame (périodes de pointe du matin et du soir, heure de pointe et débit journalier moyen estival) ?

Question 12

Quels sont les coûts d'entretien sur une base annuelle et à long terme de la rue Notre-Dame modernisée? Quelle est la nature des dépenses qui sont prises en compte (réfection, déneigement, dalles-parc, etc.) et leur part dans les coûts d'entretien ? Qui assumera ces dépenses ?

Question 13

Quel est l'état actuel du viaduc au-dessus de la cour de triage Moreau ? La capacité de support du viaduc est-elle suffisante pour supporter un volume supplémentaire de circulation étant donné l'ajout de nouvelles voies ? Devra-t-on démolir complètement l'ancien viaduc pour en reconstruire un nouveau et quel en sera le coût ?

Question 14

Comment le MTQ définit-il le développement durable dans le domaine du transport des personnes et des marchandises ?

Question 15

Le MTQ peut-il reproduire en format plus convivial (ex : 11X17), les cartes présentant le climat sonore (annexe 2.19) ?

Question 16

Le MTQ entend-il doter la rue Notre-Dame de panneaux de gestion intelligente de la circulation ? Si oui, vers quelles rues du quartier le volume excédentaire de véhicules sera-t-il dévié lors des embouteillages ?

Question 17

Est-il possible de connaître la valeur et les destinataires des montants qui auraient pu être versés par le MTQ dans le but de promouvoir et d'informer les populations du projet de modernisation de la rue Notre-Dame pour les quartiers Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve et Mercier ?

Question 18

Quelles sont les raisons qui ont motivé le Ministère à proposer dans son étude d'impact un tracé de piste cyclable différent de celui présenté dans sa version préliminaire ? Pourquoi dans la version finale de l'étude, n'y a-t-il pas de liens entre la piste projetée le long de l'avenue Souigny et la rue Notre-Dame ainsi qu'entre l'avenue Souigny et l'autre côté de l'A-25 ?

Question 19

Est-il possible d'intégrer un aménagement cyclable contigu à la rue Notre-Dame de la rue Honoré-Beaugrand à la rue de Lorimier ?

Question 20

Est-ce que le modèle de circulation utilisé par le MTQ est du même type que ceux qui ont été utilisés pour d'autres autoroutes de l'île de Montréal, à savoir, l'autoroute Métropolitaine, l'autoroute Décarie, l'A-13 de même que les ponts entourant l'île de Montréal ? S'il y a des différences dans les modèles utilisés, quelles sont-elles ?

Question 21

En support à son hypothèse (aucune augmentation indirecte de la demande par l'augmentation de l'offre), le MTQ peut-il citer, en exemple, le cas d'une autoroute de la région métropolitaine où ce phénomène se produit ?

Question 22

Y a-t-il impossibilité technique d'augmenter la capacité de la rue Notre-Dame, notamment en réaménageant ou en élargissant les voies de services en continu ou les bretelles d'accès et de sortie (modifications utilisées augmenter la capacité des autoroutes) ? S'il y a effectivement impossibilité technique d'effectuer ces modifications, veuillez nous préciser quelles en sont les raisons ?

Question 23

Pourriez-vous expliquer en quoi ce projet est susceptible de réduire la place de l'automobile en ville et de favoriser d'autres modes de transport ?

Question 24

Dans le cadre de transfert de modalité, le MTQ a évalué un transfert modal de 1187 individus. Serait-il possible de représenter ce transfert sous la forme d'un ratio par rapport aux investissements requis pour offrir le nouveau service de transport en commun (i.e. la part des investissements nécessaires à la construction des deux voies réservées ainsi que l'achat du matériel roulant) ?

Question 25

Considérant la possibilité que les usagers de la rue Notre-Dame modernisée pourront avoir tendance à consommer à proximité de leur lieu de résidence ou de destination, en quoi, la modernisation de la rue Notre-Dame peut-elle constituer un attrait avantageux pour les quartiers limitrophes ?

Question 26

Est-il possible de connaître la vitesse des automobiles circulant sur les autoroutes Métropolitaine et Décarie (vitesse moyenne à chacune des heures de la journée, avec les écarts-types) ?

Question 27

Où en sont rendues les discussions avec les partenaires cités dans l'étude d'impact à savoir, le CP, le port de Montréal et les grandes industries ou propriétaires limitrophes à la rue Notre-Dame ?

Question 28

Le MTQ a-t-il évalué les émissions de gaz à effet de serre (équivalent CO₂) produites lors de la période de construction. Quelles sont la méthodologie et les prémisses utilisées ? Veuillez ventiler les résultats en fonction des principaux intrants soit, le carburant direct (camions, engins de chantier), la pierre concassée, le béton, l'asphalte, l'acier et autres éléments (éclairage, signalisation, pompes d'urgence, génératrices d'urgence) ?

Question 29

Afin de préciser l'information fournie dans l'étude d'impact, veuillez nous indiquer sur une carte quels terrains sont la propriété du ministère des Transports du Québec et quels sont ceux qui devront être expropriés ? Pourriez-vous fournir les numéros de lots, le type d'affectation, l'année d'acquisition de même que les informations illisibles inscrites dans les zones hachurées des cartes de l'annexe 3.7 du chapitre 3 (PR3.3). La situation de l'expropriation est-elle la même avec la variante CN qu'avec celle de la CSF ? Si non, veuillez fournir les lots et superficies touchés par la variante CN.

Question 30

Préciser quels terrains sont visés par le décret 916-2001* (*Gazette Officielle Partie 2* du 22 août 2001) et les indiquer sur une carte.

« Imposition de réserve en vue de l'expropriation éventuelle pour la construction ou la reconstruction d'une partie de la rue Notre-Dame Est, située en la Ville de Montréal, selon le projet de réserve ci-après décrit (P.R. 13) »

Question 31

Veuillez répondre à chacune des questions spécifiques de l'Agence métropolitaine de transport qui paraissent dans la section 2.2 de la lettre d'analyse de recevabilité du 25 mai 2001 (PR6, pages 5 et 6).