

**Ministère des Transports du Québec**  
**Réponses aux questions des participants transmises le 10 décembre 2001**  
**(n<sup>os</sup> 1 à 31)**

---

**Question 1**

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

**Le but d'une étude d'impact sur l'environnement est de décrire et de quantifier les effets appréhendés, et de les traduire en terme de coût lorsque cela est possible et pertinent. Ainsi, à chaque fois que cela est possible, l'étude d'impact sur l'environnement du projet de modernisation de la rue Notre-Dame présente le coût des effets appréhendés.**

**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 ?

**La réduction du bruit est associée à différents facteurs dont principalement l'encaissement des voies principales de circulation et l'élimination des feux de circulation pour les principaux débits de circulation. Ces mesures sont suffisamment efficaces pour réduire le niveau sonore près des résidences, et ce, malgré l'augmentation du volume de circulation.**

**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 ?

**Outre l'environnement légal et réglementaire qui varie d'une région à une autre, les facteurs qui influencent la localisation d'une entreprise dépendent de la nature de cette entreprise (industrie primaire ou secondaire, pme ou grande entreprise, haute-technologie ou secteur manufacturier, etc.), de la localisation de ses sources de matières premières ainsi que des biens et des services nécessaires aux activités de production, de la localisation de ses clients actuels et potentiels, de la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée à proximité, du coût du terrain et de la taxation, avec pour critère discriminant un coût de revient final compétitif. Ainsi, la présence de systèmes de transport performant (routes, transport en commun pour les travailleurs, voies ferrées, installations portuaires, etc.) ne constitue qu'un facteur parmi une multitude d'autres qui influenceront la localisation d'une entreprise dans une région plutôt qu'une autre, et dans un secteur particulier plutôt qu'un autre secteur d'une même région. De plus, certains facteurs seront très discriminants pour certaines industries (ex. : proximité immédiate d'un port) et nullement pour d'autres.**

En ce qui a trait à la rue Notre-Dame, son réaménagement entraînera une amélioration de la desserte des industries qui sont déjà situées en bordure, améliorant ainsi leur accessibilité et diminuant les contraintes qui pourraient les inciter à quitter le secteur. Pour ce qui est de la desserte des secteurs industriels en périphérie immédiate, le réaménagement de la rue Notre-Dame et le prolongement du boulevard de l'Assomption lève au contraire une contrainte au développement de plusieurs terrains à vocation industrielle sous exploités compte-tenu de la desserte routière actuellement problématique. Finalement, à l'échelle de la grande région métropolitaine, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame n'a pas une ampleur suffisante (modification des temps de parcours en période de pointe par exemple) pour entraîner un vaste mouvement de relocalisation d'activités industrielles.

#### **Question 4**

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

**Cette question a été répondue dans l'étude d'impact (chapitre 1 « Mise en contexte », section 1.5 « Solutions de rechange », page 36).**

#### **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, CO<sub>2</sub>, CO, NO<sub>x</sub>, hydrocarbures, matières particulaires) ? Qu'en serait-il sur la rue Notre-Dame ?

**Les taux d'émission des véhicules routiers sont évalués avec le logiciel MOBILE5C et il n'y a pas de catégorie de véhicules distincte représentant les véhicules utilitaires. Actuellement, ces véhicules sont inclus dans la catégorie « véhicules légers ».**

Cette nouvelle tendance du marché, bien que regrettable du point de vue de la qualité de l'air, n'est pas problématique puisque les améliorations technologiques compensent à deux points de vue :

- consommation nette à la baisse dans le temps;
- concentrations unitaires d'émissions (i.e. par litre d'essence) à la baisse.

De plus, les véhicules utilitaires sont actuellement assujettis aux normes d'émissions de polluants, ce qui n'était pas le cas il y a quelques années. Comparativement aux années passées, ces véhicules sont de plus en plus efficaces et économiques, et de moins en moins polluants. Par l'application de normes plus sévères, les émissions de polluants des véhicules légers diminueront encore au cours des prochaines années. Si la tendance à l'achat des véhicules utilitaires se maintient, malgré qu'ils soient de moins en moins polluants, ceci aura pour effet de ralentir la réduction des émissions de polluants des véhicules légers avec le temps. Ce ralentissement sera peu significatif si on considère l'ensemble de la flotte des véhicules routiers qui incluent les automobiles, les camions et les autobus.

Pour les raisons évoquées plus haut, la tendance à l'achat de véhicules utilitaires n'aura pas d'effets significatifs sur la qualité de l'air aux abords de 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 ?

**C'est l'Agence métropolitaine de transport qui est responsable de la planification des services de transport en commun. Se référer au verbatim pour la réponse de l'Agence métropolitaine de transport. L'Agence a précisé qu'aucune mesure n'était envisagée sur le pont Jacques-Cartier ni à l'intérieur du tunnel Hyppolyte-Lafontaine.**

### **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 ?

**Le pont de l'autoroute 25 au-dessus de la rivière Des Prairies à Montréal est prévu se raccorder au réseau autoroutier de l'île de Montréal. Les mouvements et débits de circulation liés à ce projet seront présentés dans l'étude d'impact de l'autoroute 25. Quant à l'impact sur la rue Notre-Dame, les résultats ont fait l'objet d'un dépôt spécifique au BAPE.**

### **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 ?

**Tel que mentionné lors de la première période des audiences et dans l'étude d'impact (chapitre 3 « Description du projet », section 3.5 « Description du chantier », item « Gestion de la circulation »), la circulation sera maintenue à l'intérieur de l'emprise de la rue Notre-Dame. Ainsi, les mesures mises en place pour le maintien de la circulation permettront de maintenir le niveau de service (fluidité) actuel. La circulation qui sera observée sur les rues Sainte-Catherine, Adam, Lafontaine, Ontario, etc.. demeurera semblable à la situation présente, sauf en situation d'urgence (accident, urgence environnementale, etc.)**

**Aucun recensement du nombre d'accidents survenus au cours des dernières années sur les rues précitées n'a été réalisé. Ces données sont peut-être disponibles auprès de la Ville de Montréal.**

**La littérature indique qu'en général le taux d'accident (nombre d'accidents associé à un nombre donné de véhicules), selon le débit de circulation en cause, augmente en présence de travaux de construction. Il existe toutefois des exemples où ces travaux ont entraîné une diminution du taux d'accidents (A-440 à Laval en 1997-1998). Comme les travaux seront confinés dans l'emprise de la rue Notre-Dame et du boulevard René-Lévesque (bretelle), la possibilité que les travaux aient un impact les rues locales citées est peu probable, et peu probable surtout sur les rues où le camionnage est interdit. Sur les artères locales (ex. : boul. Pie-IX) où le camionnage est permis par la Ville de Montréal (réseau de camionnage), la croissance normale de la circulation dans les prochaines années, ainsi que le camionnage associés aux travaux auront une incidence localement sur le nombre absolu d'accidents, sans qu'il soit possible d'affirmer que cela aura un impact sur le taux d'accident.**

### **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 ?

**Référence : Ministère des Transports du Québec. (2000). *Inventaire des terrains contaminés (document complémentaire)*. 5 p. + annexes. Ce document est en reprographie (13 copies) est devrait vous parvenir le jeudi 20 ou le vendredi 21 décembre.**

### **Question 10**

Il a été mentionné, lors de la première partie de l'audience, que le trafic sur la rue Notre-Dame génère 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 ?

**La Communauté métropolitaine de Montréal, gestionnaire et propriétaire de la station d'échantillonnage citée, est en mesure d'analyser ou de faire analyser les échantillons recueillis, et ainsi de déterminer par association l'origine probable des poussières en cause.**

### **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) ?

**Les principaux déplacements sont, le matin, du nord vers l'ouest et le soir de l'ouest vers le nord. On remarquera que le raccordement des rues Aird et Sicard ne facilite pas ce type de mouvement mais plutôt les déplacements vers et depuis l'est, laquelle direction est moins achalandée. Ainsi l'utilisation demeure limitée à la seule population du secteur immédiat. Les débits appréhendés sont donc très faibles, et ne peuvent par conséquent faire l'objet d'une estimation.**

### **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 ?

**Les coûts d'entretien annuels moyens par kilomètre d'itinéraire de réseau (incluant les deux directions) sur le territoire de l'île de Montréal se détaillent comme suit :**

Entretien d'été :	88 332 \$ / km
Entretien d'hiver :	77 882 \$ / km
<b>TOTAL :</b>	<b>166 214 \$ / km</b>

Suite de la question 12

Ainsi, selon ces coûts moyens, le montant annuel associé à l'entretien de la rue Notre-Dame devrait se situer aux environs de 1 500 000 \$. Toutefois, comme il s'agira d'une infrastructure neuve, il est évident que les coûts d'entretien d'été seront moindres pour les premières années.

Les coûts d'entretien seront répartis selon les infrastructures sous la responsabilité de la Ville de Montréal ou du MTQ. Les responsabilités de chacun seront établies à l'intérieur d'un protocole d'entente à venir.

**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 ?

Une inspection sommaire de la structure au-dessus des voies ferroviaires du CP a été réalisée, il y a quelques années. Cette inspection nous a permis de croire en la récupération de celle-ci. Cependant, cette structure n'est pas la propriété du MTQ. Préalablement à la préparation des plans et devis des travaux à réaliser sur cet ouvrage, nous procéderons à une inspection conjointe (CP - MTQ) afin d'en évaluer sa capacité et ses dommages. Par la suite, une étude économique sera produite permettant ainsi de faire le choix le plus judicieux en tenant compte de la vie utile restante de la structure, de la valeur des travaux à réaliser et ce, en relation avec les coûts d'une nouvelle structure et le partage de ceux-ci. Toutefois, à priori, le MTQ préfère conserver cet ouvrage.

**Question 14**

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

Le concept de développement durable est défini dans la directive émise par le Ministre de l'Environnement conformément à l'article 31,2 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) et présentée à l'annexe C du chapitre 1 « Mise en contexte – Annexes ». L'annexe B du chapitre 1 « Mise en contexte – Annexes » présente la politique sur l'environnement du ministère des Transports et précise le concept de développement durable (annexe B, page 6).

**Question 15**

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

**Il n'est pas possible de produire ces documents dans un autre format.**

### **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 ?

**Le Ministère va doter la rue Notre-Dame d'un système de gestion de la circulation (caméras de surveillance, boucles de détection et panneaux à messages variables) comme on en retrouve le long de certains corridors routiers. Ces moyens de communication ne servent pas à détourner la circulation sur des rues locales, sauf lors de situation d'urgence exceptionnelle, mais bien sur le réseau autoroutier. La description et l'usage d'une tel système sont décrits à la section 3.3.1.1 « Système de gestion de la circulation » du chapitre 3 « Description du projet » à la page 9.**

### **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 ?

**Depuis le mois de novembre 1999. Le ministère des Transports a investi environ 105 000 \$ en diverses activités d'information et de communication concernant le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Parmi ces activités on retrouve la tenue de «Journées portes ouvertes», la distribution de feuillets d'invitation en porte-à-porte, la tenue de trois conférences de presse, l'achat de publicité (notamment la publicité obligatoire pour la tenue des sessions d'information par le BAPE), la réalisation de matériel visuel (panneaux), de dépliants d'information, le tenue de centres d'information sur le projet (dont la location de locaux) et la réalisation d'une maquette.**

- Théâtre Denise Pelletier
- Gestion des trois pignons
- MP Photos
- Le Groupe Reprotech
- Groupes communautaires et Accès-Montréal pour la distribution de feuillets d'invitation
- Les Hebdos transcontinental
- Le Journal de Montréal, le Soleil
- Tel-AV audio-visuel
- Le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve
- Distributions Royale
- Intra-Média
- Les spécialistes du document
- Audio-concept
- Association sportive et communautaire du Centre-Sud
- Centre communautaire et récréatif Saint-Donat
- Hill, Knowlton, Ducharme et Perron

### **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 ?

**Entre l'avenue Souigny et la rue Notre-Dame, le Ministère a privilégié au départ un tracé via une propriété de la compagnie de chemin de fer CN (acquisition de gré à gré d'une partie importante de la cour de triage de Longue-Pointe à des fins routières), ce qui permettait du même coup un raccordement direct de la piste cyclable Souigny à une piste à construire menant directement au marché Maisonneuve.**

Suite de la question 18

La modification du tracé via la propriété de la compagnie CSF, en lieu et place de celle du CN, ne permet plus d'acquérir en totalité l'emprise ferroviaire menant au marché Maisonneuve. Le Ministère peut en effet acquérir une emprise ferroviaire désaffectée à des fins de piste cyclable. Cependant une portion significative de la piste cyclable entre le boulevard de l'Assomption et la rue Viau devrait traverser la cour de triage ferroviaire de Longue-Pointe du CN, laquelle demeurerait en exploitation selon ce scénario, et le ministre des Transports n'a pas le pouvoir d'acquérir des emprises ferroviaires en exploitation à des fins de piste cyclable. Le retour à la variante CN permettrait le raccordement de la piste cyclable.

**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 ?

De la rue Viau à la rue Honoré-Beaugrand, un tel lien n'est pas de la responsabilité du ministère des Transports mais de juridiction municipale. La question du financement, de l'opportunité et de la faisabilité d'un tel lien doit être adressée aux autorités municipales.

**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 ?

L'autoroute Décarie a été mise en service en 1963 et en 1964, l'autoroute Métropolitaine a été mise en service en 1959, l'autoroute 13 a été mise en service en 1975 et le plus récent des ponts sous la responsabilité du ministère des Transports a été mis en service en 1975 (A-13). Le Ministère ne dispose d'une enquête origines-destinations que depuis 1982 ainsi que d'outils informatiques que depuis 1981 (Logiciel UTPS) remplacé en 1985 par le logiciel EMME/2 développé par l'Université de Montréal que complètent depuis quelques années à peine divers logiciels d'appoint notamment ceux touchant le calcul de transfert modal.

La problématique de prévisions des débits de circulation lors de la construction des principaux corridors autoroutiers de la région métropolitaine de Montréal ne peut donc en aucun cas être appliquée au projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

**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 ?

Cette question est trop vague, et fait référence à une hypothèse sans la citer de façon précise ou sans indiquer de quel document elle est tirée. Il n'est donc pas possible d'apporter une réponse claire.

### **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 ?

**Il n'est pas possible d'augmenter de façon globale et significative la capacité du corridor projeté (ajout de voies ou élargissement des voies proposées) puisqu'il sera littéralement coincé dans une emprise (terrain) qui ne peut être élargi compte tenu de la présence de part et d'autre d'immeubles, de composantes patrimoniales protégées et d'activités industrielles. Il faut rappeler qu'en 1983, une part importante de l'emprise a été rétrocédée pour des fins de développement résidentiel.**

### **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 ?

**Se référer à la section 1.4 « Analyse de la solution, dont les sous-sections 1.4.5 « Le transport collectif », 1.4.6 « Les déplacements piétonniers », 1.4.7 « Les déplacements à vélo » du chapitre 1 « Mise en contexte », ainsi que la section 3.3.5 « Intégration des objectifs de développement durable » du Chapitre 3 « Description du projet ». Se référer également au Verbatim de la première partie de l'audience publique alors que cette question a été abordée à de nombreuses reprises.**

### **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) ?

**Le coût total de l'infrastructure routière mise en place pour le Viabus ne peut pas être dissocié du coût total de l'infrastructure, tel qu'indiqué à la note de bas de page accompagnant le tableau 3.5 « Ventilation des coûts par volet d'intervention » de la page 25 du chapitre 3 « Description du projet ».**

### **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 ?

**Se référer à la section 3.3.5 « Intégration des objectifs de développement durable » du chapitre 3 « Description du projet », et aux sous-sections 4.3.2.1 à 4.3.2.4 de la section 4.3.2 « Milieu humain » du chapitre 4 « Analyse des impacts ».**

#### **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) ?

**Le Ministère ne dispose pas des vitesses moyennes et de leurs écarts-type pour les autoroutes demandées. Les vitesses moyennes doivent être évaluées à un endroit et un moment précis, car la vitesse varie beaucoup dans le temps et l'espace. Les équipements sur le réseau autoroutier, tels que les boucles de détection et les caméras de surveillance, n'ont pas été conçus pour recueillir des données de circulation (dont vitesse, classification, débit) mais plutôt pour la détection des incidents. Nous avons tenté dans le passé de calibrer et valider ces données mais sans succès.**

#### **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 ?

**Les discussions sont en attentes d'une décision du Conseil des ministres car on ne peut finaliser une entente sur un projet à définir.**

#### **Question 28**

Le MTQ a-t-il évalué les émissions de gaz à effet de serre (équivalent CO<sub>2</sub>) 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) ?

**Se référer à la section 4.3.7 « Qualité de l'air » du chapitre 4 « Analyse des impacts ».**

#### **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.

**Tous les terrains nécessaires à la réalisation du projet sont la propriété du ministère des Transports, sauf ceux indiqués à la section 3.7 « Acquisitions et terrains excédentaires » du chapitre 3 « Description du projet ». La zone comprenant le projet de modernisation de la rue Notre-Dame a fait l'objet ou est en train de faire l'objet d'une rénovation cadastrale, ce qui implique que tous les numéros de lots et parties de lot indiqués sur les plans cités ne sont ou ne seront plus valables à court terme. Dès l'obtention du certificat d'autorisation de réalisation, le Ministère mettra à jour l'ensemble de cette information en fonction de la rénovation cadastrale et cette information sera publique.**

Suite de la question 29

**En ce qui a trait à la variante « CN », les lots visés par une procédure d'acquisition sont les mêmes, cependant la superficie visée pour chacun des lots varie. Le Ministère n'a pas, pour cette variante, cartographié les superficies en cause puisqu'il ne s'agit pas de la variante retenue par le Ministère mais d'une variante déposée à la demande du Ministère de l'Environnement.**

**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) »

**Cette question a déjà été répondu lors de la première partie des audiences publiques. Se référer au verbatim.**

**Question 31**

Veillez 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).

**Les réponses à l'ensemble des questions et préoccupations de l'Agence métropolitaine de transport ont été ajoutées à la version préliminaire de l'étude d'impact et sont donc intégrées à l'étude d'impact finale, à la satisfaction du ministère de l'Environnement qui a émis un avis de recevabilité.**