



*Complément d'information aux réponses
Des questions adressées par les participants (DQ9.1)
Le 22 janvier 2002*

COMPLÉMENT À LA QUESTION 28

Comme mentionné à la section 4.3.7 « qualité de l'air » du chapitre 4 de l'analyse des impacts, divers polluants seront émis par la machinerie utilisée pour les travaux de construction. Les principaux polluants émis par les moteurs diesel sont les matières particulaires et les NO_x, et ces éléments sont discutés à la section précitée.

En ce qui a trait aux quantités de CO₂ produit par les travaux de construction, nous ne pouvons procéder à une évaluation adéquate, puisqu'il n'existe pas de modèle connu permettant d'analyser cette donnée. De même, le projet est actuellement à une phase préliminaire et de ce fait, nous ne connaissons pas les techniques de construction qui seront utilisées. De plus, les méthodes de travail déterminant les quantités requises de matériel seront au choix de l'entrepreneur.

Toutefois, nous pouvons établir le nombre total de transport par camion à environ 250 000 unités. Cela inclus le transport des déblais, des fondations, du béton et des divers matériaux. Cette quantité sera répartie sur les cinq années que dureront les travaux et nous évaluons des pointes de 500 camions par jour durant les périodes les plus actives. Cette quantité correspond à moins de 3,5 % du débit de camionnage journalier circulant sur la rue Notre-Dame et par conséquent, l'augmentation des émissions ne peut être jugée significative par rapport au volume total de camion.

Également, nous pouvons évaluer sommairement le nombre total de machinerie, durant les périodes les plus actives de travaux, à environ 100 unités. Cela inclus les excavatrices, les grues, les bouteurs, les compacteurs, les pompes, les compresseurs, etc. Comme ces équipements fonctionneront sur toute la longueur du projet, les concentrations d'émissions polluantes seront minimales. Enfin, il n'y a probablement pas d'impact additionnel net, puisque si l'équipement de construction ne travaille pas sur la rue Notre-Dame, il oeuvrera ailleurs.

COMPLÉMENT À LA QUESTION 30

Les terrains visés sont illustrés aux plans joints à cet envoi (annexe 1).

COMPLÉMENT À LA QUESTION 31

Point 1, section 1.1

La lettre de l'AMT a été intégrée presque textuellement, lorsque pertinent, au chapitre 1 « Mise en contexte » de l'étude d'impact, soit aux pages 8 et 35.

Point 1, section 1.2

- Horizon d'analyse

L'horizon d'analyse 2016 n'a pas été retenu pour Notre-Dame car il s'agit de données pour fin de conception du corridor routier. Le rapport « Déplacements des personnes dans la grande région de Montréal : scénario prévisionnel 2021 tendanciel », publié en MAI 2001, présente de toute façon déjà le portrait de la situation à long terme.

Faut-il le rappeler, l'objectif du projet de modernisation de la rue Notre-Dame n'est pas d'accommoder la croissance de la demande automobile à très long terme, mais au contraire, et notamment de gérer les débordements de circulation et d'offrir une infrastructure sécuritaire à court terme dans le tronçon le plus problématique en terme notamment de sécurité routière, d'impacts économiques et de conditions environnementales (voir chapitre 1 « Mise en contexte », section 1.2 « Mise en contexte et raison d'être du projet »).

Le projet prévoit des mesures en faveur du transport en commun qui peut accueillir une part de la croissance éventuelle des déplacements des personnes (Viabus, prolongement du métro vers l'est, et travaux d'amélioration du matériel roulant de la ligne 1 verte).

- Facteur de croissance de la circulation

Les facteurs de croissance utilisés lors de simulations de la demande automobile, sont présentés à la section 1.5 « Hypothèses » du rapport « Déplacements des personnes dans la grande région de Montréal : scénario prévisionnel 2021 tendanciel / Mai 2001 ».

Entre 2001 et 2010, une croissance de 6 % des déplacements automobiles (camions exclus) a été estimée pour la rue Notre-Dame (pour les camions, se référer à la page 10 du chapitre 1 « Mise en contexte - Méthodologie de calcul des débits projetés »). Cet estimé est basé sur le modèle EMME/2. Pour la même période, une croissance des déplacements automobiles de 9,8 % a été estimée.

Le rapport « Déplacements des personnes dans la grande région de Montréal : scénario prévisionnel 2021 tendanciel », publié en mai 2001, présente une croissance des déplacements automobiles de seulement 4,4 % en période de pointe AM sur 23 ans (1998-2021), contre 7,5 % pour la rue Notre-Dame et de 9,8 % pour la grande région de Montréal sur 10 ans (2001-2011) dans le cadre de l'étude d'impact.

Cette différence provient de l'utilisation dans le cadre de l'étude d'impact du projet de modernisation de la rue Notre-Dame d'un modèle basé sur l'enquête origine-destination **1993** (le seul disponible à l'époque) et de l'utilisation pour les prévisions de la demande en 2023 de l'enquête origine-destination **1998** (nouvellement disponible). L'enquête **1998** intègre un ralentissement de la croissance observée et prévisible par rapport à l'enquête de **1993**. Ces prévisions permettent d'affirmer que les débits anticipés sur la rue Notre-Dame ne peuvent être considérés sous-estimés, au contraire puisque la croissance tend à s'affaïsser. Cependant, ces prévisions ne permettent pas non plus de dire que la rue Notre-Dame proposée est sur-dimensionnée. Les contraintes géométriques (convergences et divergences de voies, entrecroisements et changements de voies entre les entrées et sorties, etc.) et la proportion actuelle de camions, d'ailleurs en croissance depuis 5 ans, doit être prise en compte considérant le rôle et la nature particulière de la circulation sur la rue Notre-Dame (voir chapitre 1 « mise en contexte » qui précise le rôle unique la rue Notre-Dame en ce qui a trait au transport des marchandises). Un camion équivaut à 2 ou 3 véhicules automobiles, ce qui signifie qu'avec une part de camions de 15 %, plus de 30 % de la surface de la rue Notre-Dame est occupée par des camions (légers et lourds). La présence des camions induits une problématique de capacité et de sécurité routière particulière qui doit se refléter dans la proposition (nombre de voies notamment). Cette problématique (différentiel de vitesse entre un camion et une auto, distance de freinage d'un camion, capacité d'accélération d'un camion, visibilité pour les conducteurs sur un tracé avec un taux élevé de camions, etc.) ne permet pas de se baser uniquement sur une capacité routière « brute ».

Point 2, section 2.1

Les plans d'avant-projet ont été modifiés afin de montrer la continuité des voies réservées et pour intégrer des voies en site propre entre la rue d'Iberville et la rue A.-D.-Roy. De plus, la variante « CN » qui permet des voies en site propre et un prolongement de plus de un kilomètre par direction des voies réservées en rive a été ajoutée à l'étude d'impact.

Lors de deux rencontres techniques (11 mai et 15 mai 2001), le ministère et l'AMT ont discuté du fonctionnement des voies réservées en terme géométrique, ainsi que des mesures possibles afin d'établir des prévisions de temps de déplacements. Ces mesures consistent en des feux prioritaires aux intersections et une servitude de non-accès en rive (interdiction de nouvelles entrées privées entre les intersections).

Point 2, section 2.2

- Impacts sur la performance du service d'autobus

La présence d'intersections constitue une des conditions qui prévalent déjà sur les voies réservées présentes sur le territoire de Montréal, et découle de la volonté d'offrir également des points directs d'embarquement/débarquement (sécuritaire, sans escalier, porte à porte d'un autobus à l'autre) pour la population des quartiers limitrophes, et des points d'accès routier pour les autobus de la ligne R505 (prolongement éventuel vers le centre-ville), les lignes locales d'autobus et d'éventuelles nouvelles lignes express d'autobus.

- Propriété des voies de desserte

Habituellement, les voies de service sont cédées à la municipalité.

- Vitesse des autobus, gain de temps performance de la voie réservée par rapport à la vitesse des automobiles

L'AMT a évalué elle-même ces aspects. Les résultats de cette analyse sont présentés au tableau en annexe (Voir annexe 2). Prendre note que le scénario étudié, appelé « Notre-Dame », présenté dans ce document en annexe est un scénario basé sur l'état actuel de la rue Notre-Dame entre le centre-ville et la limite est de l'île. Seul le scénario Viabus intègre les gains associés à la modernisation de la rue Notre-Dame.

Les gains de temps associés à la modernisation de la rue Notre-Dame pour les automobilistes sont déjà présentés au chapitre 1 « mise en contexte » de l'étude d'impact et dans le document « Annexes » du chapitre 1.

- Alternatives d'implantation

Pour des raisons de sécurité publique (intervention lors d'accidents majeurs, problématique d'évacuation rapide vers la surface, etc.) et de sécurité routière, de largeur limitée d'emprise (sur-largeur sécuritaire importante impliquant l'élargissement de l'emprise se traduisant par des expropriations), et considérant la volonté de desservir les quartiers limitrophes en au moins trois points (Viau, Pie-IX et Square Dézéry), d'aménagement de rampes ou d'escaliers d'accès vers les quais d'embarquement/débarquement au niveau des voies rapides (problème de sécurité publique, effet dissuasif d'une dénivellation, largeur d'emprise pour l'aménagement de quais, etc.) la solution en site propre au centre de l'infrastructure en dépression n'a pas été retenue. Faut-il le rappeler, dans la perspective d'un besoin pour une liaison directe (sans aucune desserte des quartiers limitrophes), une ligne de métro possédant une capacité excédentaire existe en parallèle de la rue Notre-Dame, laquelle ligne dessert exactement le même bassin de population que la rue Notre-Dame. La ligne

verte a l'avantage de traverser le centre des quartiers tandis que la rue Notre-Dame est située en périphérie. En outre, dans sa portion située sur Notre-Dame, la performance du Viabus peut être bonifiée par des améliorations géométriques entre Pie-IX et A.-D.-Roy lors de la phase des plans et devis (notamment l'aménagement d'une rue locale entre la rue Létourneux et le boul. Pie-IX face à la caserne Létourneux qui permettrait d'élargir la bretelle de sortie Pie-IX depuis l'est, laquelle risque d'être la plus difficile pour les autobus).

En terme d'alternative, l'AMT a envisagé rabattre un train de banlieue vers une station de métro comme variante au Viabus proposé (voir document en annexe 2 et le document « Étude d'opportunité et de faisabilité de mesures préférentielles pour autobus dans le corridor rive-nord est/CUM » déjà déposée par l'AMT). La problématique associée au train de banlieue, nonobstant son coût, réside dans la difficulté de rabattre le train immédiatement en face d'une station de métro. L'AMT a donc retenu comme hypothèse un rabattement à la station de métro l'Assomption incluant 250 mètres de marche à pied entre le train et la porte de la station de métro. Une telle hypothèse rend le train peu attrayant. Dans l'hypothèse d'un investissement supplémentaire de 2 à 3 M\$, il est possible de rabattre le train directement à la station Viau (étude exploratoire en cours par le MTQ), et de faire de cette station une gare intermodale (le trajet du train pourrait passer de 58 minutes prévues par l'AMT à environ de 52 minutes, contre 48 minutes pour le Viabus). Le rabattement à la station de métro Viau, incluant le maintien des mesures prévues sur la rue Sherbrooke à l'est (incluses avec le projet Viabus) n'a pas été exploré par l'AMT. Une telle alternative mériterait cependant d'être évaluée en détail compte tenu de son attrait comme mesure de gestion de la circulation pendant le chantier, ainsi qu'à titre de mesure permanente en synergie avec des voies réservées pour autobus depuis la station de métro Viau. Il faut cependant prendre note qu'en l'absence d'études complètes, la valeur réelle d'un tel scénario ne peut être évaluée.

- Coût

Les 4 M\$ mentionnés sont associés aux coûts des équipements associés aux feux prioritaires aux intersections et à la signalisation, ainsi qu'aux coûts d'élargissement des accotements (4 mètres contre 3 mètres normés), donc d'élargissement des dalles-parcs et des viaducs.

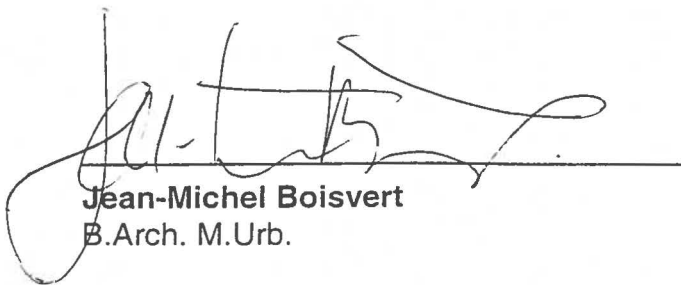
- Débits de circulation à la sortie René-Lévesque

Les débits de circulation à la sortie René-Lévesque étaient requis par l'AMT car les plans de l'époque prévoyaient la sortie des autobus depuis les voies rapides. Les plans ont été modifiés et les autobus en direction ouest circulent en surface et l'intersection De Lorimier est munie de feux prioritaires. La problématique de cette intersection est documentée dans une note technique déjà fournie à la commission (Analyse du secteur Papineau – De Lorimier Révision de la note

technique du 9 avril 2001 en fonction de la plus récente géométrie du secteur / Dessau-Soprin / 12 septembre 2001).

- Débits de circulation en direction est par De Lorimier et Notre-Dame

Les débits de circulation à l'accès direction est depuis la rue Notre-Dame (à l'est de l'intersection Papineau) étaient requis par l'AMT car les plans de l'époque prévoyaient que les autobus en direction est accédaient aux voies rapides par cette bretelle. Les plans ont été modifiés et les autobus en direction est circulent en surface sur le boulevard René-Lévesque puis autour du parc Bellerive, ce qui permet des voies réservées sans intersection ni dénivellation pour un meilleur confort des usagers. Les débits n'étaient donc plus requis par l'AMT.



Jean-Michel Boisvert
B.Arch. M.Urb.

- Annexe 1 Plan des terrains visés par le décret 916-2001
- Annexe 2 « Amélioration du transport en commun dans le corridor rive-nord est »
- Pièce jointe : « Déplacements des personnes dans la grande région de Montréal : scénario prévisionnel 2021 tendanciel / Mai 2001 ».