

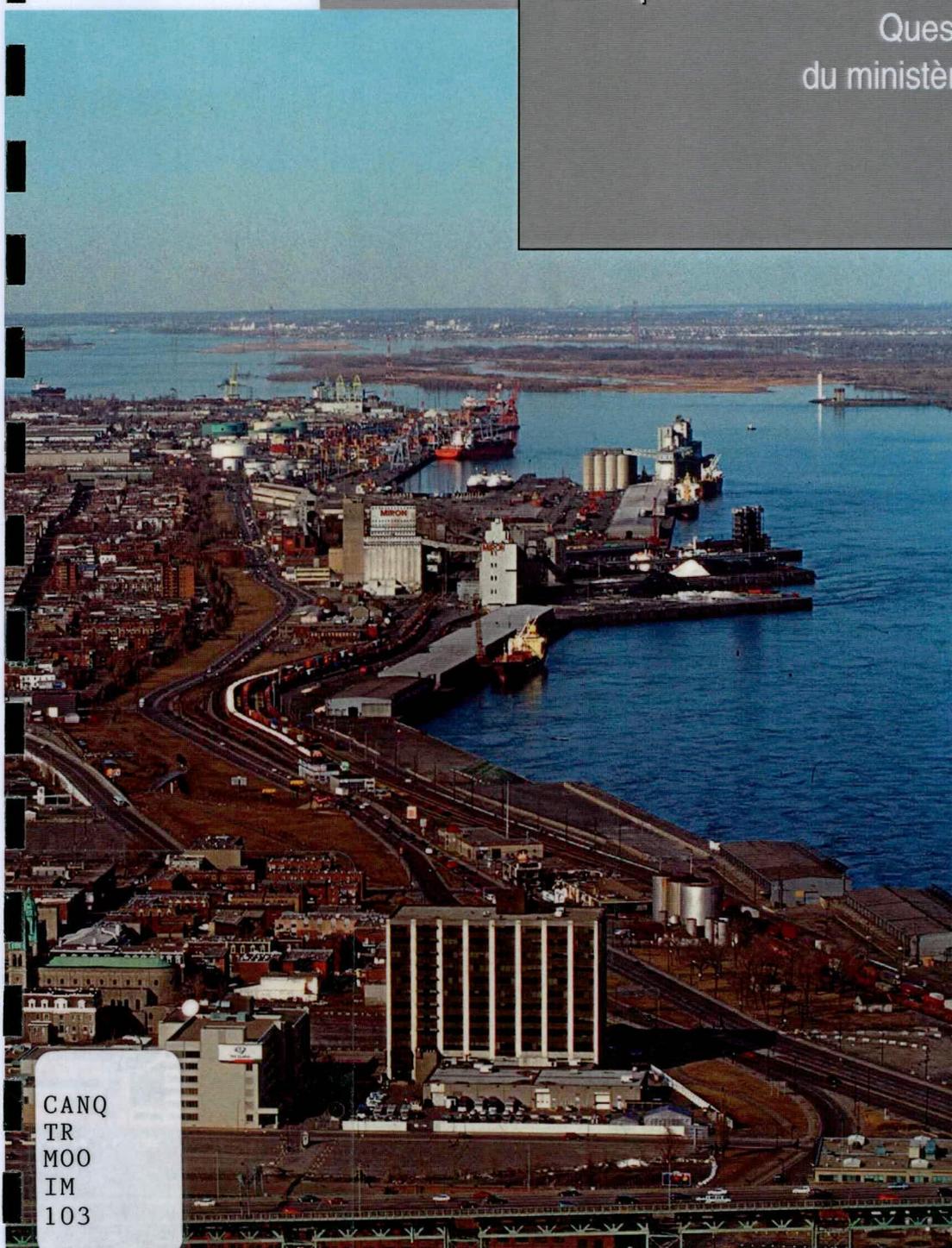
MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

Étude d'impact sur l'environnement
déposée au ministre de l'Environnement

Questions et commentaires
du ministère de l'Environnement

Version finale

Juillet 2001



659619



MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

Étude d'impact sur l'environnement
déposée au ministre de l'Environnement
Questions et commentaires
du ministère de l'Environnement

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1



Ministère des Transports
Direction de l'Île-de-Montréal, 800, rue du Square-Victoria, Montréal (Québec), H4Z 1J2

En collaboration avec :



CAND
TR
MOU
IM
103

Version finale

Juillet 2001

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2001
Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Canada, 2001

ISBN 2-550-37962-4 (ensemble)
ISBN 2-550-37970-5 (questions et commentaires)

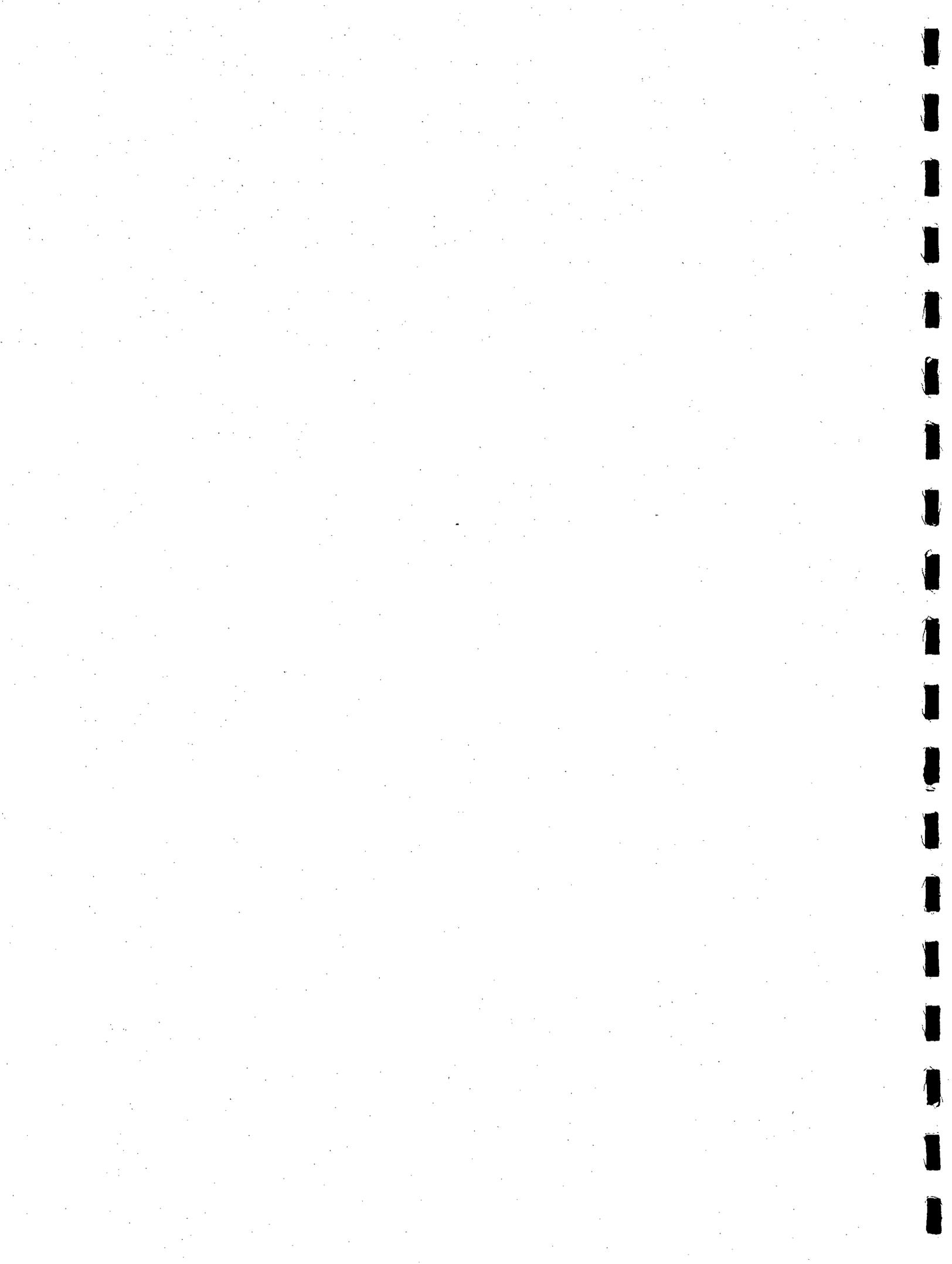
Photo de la page couverture : Pierre Lahoud

Table des matières

Introduction	1
Question 2	3
Question 11	4
Question 19	5
Question 28	7
Question 30	14
Question 40	15
Question 87	15
Question 98	15
Question 116	15
Question 120	16
Question 124	16
Question 132	16
Question 133	17
Question 140	18
Question 144	18
Question 146	19
Question 153	20
Question 162	21
Question 164	21
Question 165	22
Question 166	22
Question 180	23
Annexe 1 Questions et commentaires du MENVQ	
Annexe 2 Variante « CN » : géométrie	
Annexe 3 Variante « CN » : correspondances avec le CN	
Annexe 4 Variante « CN » : correspondances avec la Régie régionale de la santé et des services sociaux Montréal- Centre et la ville de Montréal	

Introduction

Le ministère des Transports a tenté d'intégrer dans la version finale de l'étude d'impact l'ensemble des réponses aux questions et commentaires du MENVQ présentés en annexe 1. Cependant les questions et commentaires numéros 2, 11, 19, 28, 30, 40, 87, 98, 116, 120, 124, 132, 133, 140, 144, 146, 153, 162, 164, 165, 166 et 180 nécessitent un complément d'informations qui n'a pu être intégrée à cette étude. Ces informations sont donc présentées ici de façon distincte.



Question 2

Les infrastructures de transport ont un effet structurant sur l'aménagement et le développement du territoire selon le 3^e principe de la Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec (page 10, Annexe B). Quels sont les impacts du projet sur la gestion de l'urbanisation dans la région métropolitaine, et plus spécifiquement sur l'étalement urbain?

La rue Notre-Dame est située au cœur de la région métropolitaine et de l'île de Montréal. Les effets sur la gestion de l'urbanisation et les effets sur l'étalement urbain doivent être considérés sous deux angles, soit sous celui de la consolidation du tissu urbain industriel, commercial et résidentiel au centre de l'agglomération, et sous celui de la modification des caractéristiques des déplacements régionaux.

En ce qui a trait au centre de l'agglomération, le projet permet de mettre en valeur des propriétés industrielles et commerciales sous-exploitées ou vacantes depuis des décennies en les dotant d'un accès routier majeur et d'une visibilité qui rend leur développement plus attrayant. Le secteur industriel Dickson entre les rues Hochelaga et Notre-Dame est un bon exemple de mise en valeur du potentiel de redéveloppement par le réaménagement des accès routiers. À plus grande échelle, l'est de Montréal possède un potentiel intéressant de développement mais nécessite un lien est-ouest supplémentaire pour assurer son raccordement aux autres pôles métropolitains et assurer son développement comme souligné dans le Plan de gestion des déplacements préparé par le ministère des Transports dont voici un extrait :

« L'est de l'agglomération, et en particulier l'est de la CUM, présente des déficiences significatives en matière d'infrastructures de transport. Ces déficiences se traduisent notamment par la faiblesse du transport en commun autre qu'effectué en autobus, une accessibilité limitée au réseau autoroutier et un réseau d'artères municipales discontinu.

L'est de l'agglomération de Montréal est aussi doté d'un important potentiel de développement. Ce potentiel repose en grande partie sur les terrains industriels vacants situés sur l'île de Montréal et sur les espaces résidentiels disponibles à l'intérieur des périmètres d'urbanisation de l'île de Montréal et de Laval. »¹

1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal : pour une décongestion durable*, avril 2000, p. 49.

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame s'inscrit donc directement dans la volonté de consolider le centre de l'agglomération, de mettre prioritairement en valeur son potentiel de développement et de revaloriser les quartiers anciens dans l'est de l'île de Montréal.

En matière de déplacements régionaux, 68 % (2001 et 2011) des déplacements automobiles sur la rue Notre-Dame projetée proviendront du centre de l'agglomération (île de Montréal, MRC Champlain et Laval-centre) dont 65 % uniquement de l'île de Montréal. De plus, 55 % des usagers de la rue Notre-Dame l'utiliseront pour se déplacer à l'intérieur de l'île de Montréal (origineront de l'île de Montréal et s'y destineront). Finalement les gains relatifs (distance totale/temps total de déplacement) sur l'île de Montréal (CUM est) sont deux fois plus importants que les gains associés aux déplacements en provenance de la couronne nord-est (l'Assomption), soit 2 km/heure contre 1 km/heure, et sont suffisamment limités pour ne pas augmenter l'attrait de l'automobile. Des données complètes sont présentées dans le chapitre 1 de l'étude d'impact à la section 1.4.3 « Les déplacements automobiles ».

Question 11

Section 1.4.1 – Les débits de circulation – Débits projetés sur le nouvel axe routier : Comment concilier la prévision d'augmentation du camionnage de l'ordre de 6 % entre 2001 et 2011 selon les données de l'étude d'impact et la prévision d'augmentation de plus de 2,0 % en volume de transport des marchandises au cours des prochaines années? Cette dernière prévision est tirée du document de travail « Des transports au service du développement du Québec, une perspective économique, sociale et environnementale » daté du 18 avril 2000 produit par le ministère des Transports du Québec.

Il s'agit d'une approche conservatrice dans le cadre des analyses environnementales (ex. : qualité de l'air et climat sonore). Cette approche est conservatrice car elle est basée sur des conditions environnementales extrêmes, ici sur un plus grand nombre de camions (émissions atmosphériques et bruit plus élevés), même si les conditions probables à l'échelle québécoise sont moindres. L'objectif poursuivi par une approche conservatrice en terme d'augmentation du nombre de camions est déjà clairement indiquée à la page 10 de la section 1.4.1 « Méthodologie de calcul des débits projetés » du chapitre 1 de l'étude d'impact.

Question 19

De même, le nombre de voies rapides et de voies de service pour le projet proposé doit être justifié et argumenté. Par ailleurs, pourrait-on éventuellement modifier la route en tranchée pour la convertir en tunnel? Quels seraient les coûts de cette modification? Enfin, pourrait-on augmenter sensiblement la couverture de la tranchée par l'ajout de nouvelles dalles ou l'augmentation de la superficie des dalles déjà prévues? Quels seraient les coûts de ces modifications?

De façon générale, le projet comporte le minimum de voies de circulation pour assurer la sécurité des usagers (sécurité routière) et de la population limitrophe (sécurité publique). Toute réduction du nombre de voies induira des problèmes de congestion dans des courbes et des bretelles d'entrées ou de sorties, sans compter les débordements de circulation sur les voies de dessertes et dans les rues locales.

En outre, une réduction de la capacité du corridor projeté induit une réduction des impacts positifs appréhendés en ce qui a trait à la réduction de débits sur les rues locales périphériques.

Il s'agit donc d'un concept mariant la sécurité des usagers et la sécurité publique à une capacité routière ne favorisant pas l'utilisation de l'automobile au détriment du transport en commun, avec en parallèle un accroissement de la fluidité routière permettant une réduction des émissions atmosphériques et du bruit d'origine routière.

- Tronçon A-25 au boulevard de l'Assomption

En direction ouest, le projet prévoit la fusion à trois voies des six voies en provenance de l'échangeur A-25 (bretelles A-25 sud à deux voies et A-25 nord à 2 voies, et avenue Souigny à 2 voies). Pour des raisons de sécurité routière, il est impossible de concevoir un tronçon à deux voies entre l'A-25 et le boulevard de l'Assomption. La distance trop courte entre ces deux points ne permet pas de fusionner six voies en deux voies de circulation. Une corridor à trois voies en direction ouest est donc le minimum requis pour ce secteur.

En direction est, le projet prévoit la fusion à trois voies des deux voies en provenance de la rue Notre-Dame et de la voie en provenance du boulevard de l'Assomption. Pour des raisons de sécurité routière, il est impossible de concevoir un tronçon à deux voies entre le boulevard de l'Assomption et l'A-25. La distance trop courte entre ces deux points ne permet pas de fusionner trois voies en deux voies de circulation à la sortie d'une courbe en dépression compte tenu de la distance de

visibilité. Un corridor à trois voies en direction ouest est donc le minimum requis pour ce secteur.

- Tronçon du boulevard de l'Assomption à la rue Viau

Le tronçon entre le boulevard de l'Assomption à la rue Viau est en dépression et ne comporte que deux voies de large par direction. Pour des raisons de débits projetés, de sécurité publique (route en dépression et problématique d'accès pour les services d'urgence) et de sécurité routière (fusion de deux voies en une seule dans une zone comportant deux courbes), il est impossible de proposer moins de deux voies de circulation.

- Tronçon de la rue Viau au boulevard Pie IX

À proximité de la rue Viau, l'avenue Souigny (deux voies vers l'ouest) fusionne avec la rue Notre-Dame (deux voies vers l'ouest) pour former trois voie. Pour des raisons de sécurité routière (formation de files d'attentes dans des courbes) et de fluidité, il est impossible de fusionner les quatre voies en direction ouest en deux voies.

- Tronçon du boulevard Pie IX à la rue Amherst

Le tronçon situé entre la rue Amherst et le boulevard Pie IX comporte les débits les plus importants, et afin d'éviter la formation de files d'attentes sur les voies de dessertes en surface et dans les bretelles d'entrées/sorties, un minimum de trois voies doit être prévu. Il faut souligner qu'il s'agit, en certains points (secteurs Iberville notamment) d'une réduction du nombre de voies est-ouest compte tenu de l'amélioration de la fluidité associée à l'amélioration de la géométrie routière.

- Conversion en tunnel

La conversion en tunnel est techniquement possible mais à un coût extrêmement élevé puisque que cette conversion implique des travaux majeurs sur le plan de la géométrie de la route, des mesures de gestion de la circulation, des mesures d'urgences, de la ventilation, de l'éclairage, etc. Un tunnel est une infrastructure routière distincte des autres types de routes, et possède ses propres règles de construction et de gestion. La conversion en tunnel pourrait donc impliquer la reconstruction de tronçons de la route. Le coût d'une conversion en tunnel dépend en grande partie des exigences qui seront en vigueur en matière de sécurité publique et de sécurité routière au moment de

l'analyse d'une telle conversion. Il est donc impossible de présumer des exigences dans le futur. Un tunnel implique finalement l'utilisation ou la construction d'une route en surface pour le transport des matières dangereuses.

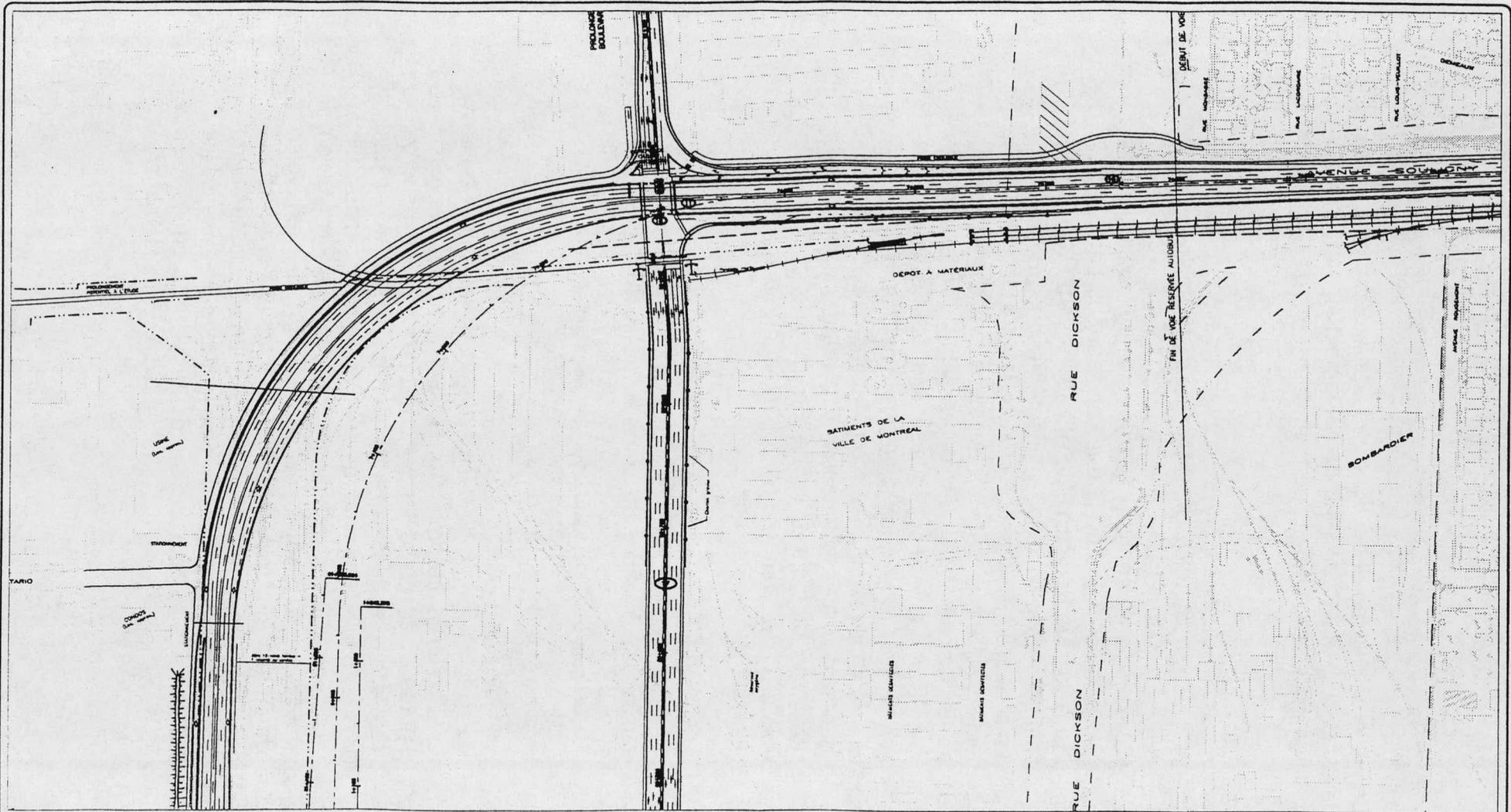
- Couverture de la tranchée par l'ajout de nouvelles dalles ou l'augmentation de la superficie des dalles déjà prévues

Le projet a été prévu pour permettre l'agrandissement ou l'ajout de nouvelles dalles dans les secteurs de la rue Papineau, du parc Dézéry, de la tonnellerie (entre la rue Bourbonnière et le boulevard Pie-IX) si un jour les caractéristiques du milieu le justifient. Pour le moment ces différents secteurs sont essentiellement à caractère industriel. Tout ajout ou agrandissement de dalles, pour n'être constitué que d'une dalle de béton (viaduc au-dessus des voies en dépression), doit suivre des principes rigoureux. Tout ajout ou agrandissement qui ne suivrait pas ces règles transformerait la rue Notre-Dame en tunnel sur le plan de la sécurité publique, et impliquerait des modifications importantes aux caractéristiques géométriques et techniques de la route, la construction de système de ventilation, de tours de ventilation, d'issues et de tunnels piétonniers d'évacuation et finalement le transport des matières dangereuses en surface via une rue locale.

Question 28

L'avis de projet déposé auprès du ministère de l'Environnement (MENV) en mars 2000 proposait 3 variantes de tracé (incluant les axes CN et Dickson) afin de relier la rue Notre-Dame à l'axe de l'avenue Souigny. La présentation de ces 3 variantes doit être reprise dans l'étude d'impact. Quels sont les éléments (sur les plans environnemental, social, technique et économique) qui justifient le choix de la variante retenue?

La variante « CN », soit la variante de tracé située dans les limites de la cour de triage de Longue-Pointe propriété du Canadien National (CN), est présentée ci-après et en grand format en annexe 2. La variante « Dickson », soit celle située dans l'axe de la rue Dickson, n'est pas illustrée car elle ne pouvait rencontrer les critères minimaux de conceptions. Les critères de conceptions sont vitesse affichée de 70km/heure, des courbes d'un rayon minimal de 350 mètres (voies rapides), un raccordement du boulevard de L'Assomption et de la rue Notre-Dame (Notre-Dame en direction est et ouest), un raccordement du boulevard de l'Assomption et de l'avenue Souigny depuis et vers l'est (A-25), des infrastructures au sol ou en dépression (aucune voies rapides en structure aérienne près des habitations), et finalement un accès au port de Montréal



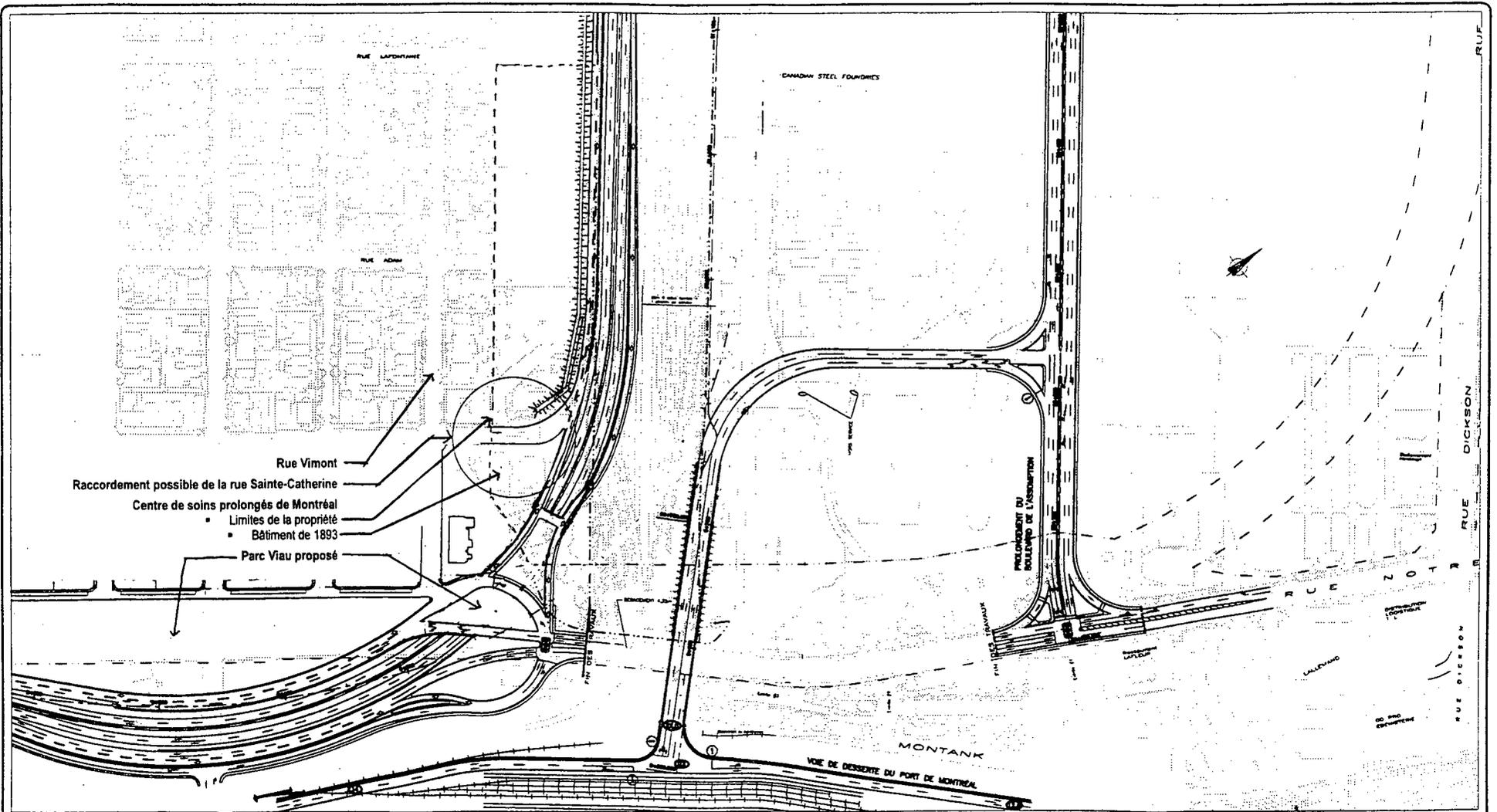
COUR DE TRIAGE DU CN
VARIANTE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
DIRECTION TERRITORIALE
DE MONTREAL

AVANT-PROJET PRÉLIMINAIRE DE LA
MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME
ENTRE L'A-25 ET L'A-720

 DESSAU SOPRIN		Dessau-Soprin inc. <small>100, Rue Notre-Dame, Suite 210 Montréal, Québec H2Y 1K7 Tél. (514) 399-3888 • Fax (514) 399-3883</small>
Dessau J.-M. Ing. Dessau M. Ing. Québec Soprin J. Ing. Québec	Chef de projet Dessau M. Ing. Dessau J. Ing.	Téléphone (514) 399-3888 Téléc. (514) 399-3883
0 4 0 6 7 2 4 0 1 T C R 0 4 0 A		31-08-17

1/2024/024708/PA/15/0001461/1/33/15/1-34/04



COUR DE TRIAGE DU CN
VARIANTE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
DIRECTION TERRITORIALE
DE MONTRÉAL

AVANT-PROJET PRELIMINAIRE DE LA
MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME
ENTRE L'A-25 ET L'A-720

 DESSAU SOPRIN		Dessau-Soprin Inc. <small>1000, rue Saint-Jacques, Montréal, Québec H2Z 1A1 Téléphone: (514) 392-1111</small>
Présenté par: Jerry J. Hardy Inc. Dessiné par: M. Rodrigue Vérifié par: J. Hardy Inc.	Chargé de projet: J. Hardy Inc. Échelle: 1:3000 Date: 01-08-17	Numéro: 17 Date: 01-08-17
04.00.672.4.01.T.C.R.O.4.0.A		

Sur la base de ces critères, le corridor de la rue Dickson n'a pu être retenue car aucune courbe sécuritaire raccordant l'avenue Souigny à la rue Dickson n'a pu être proposée et un accès au Port de Montréal demeurerait problématique.

En ce qui a trait à la variante « CN », celle-ci s'est avérée avantageuse sur le plan environnemental, économique et de la faisabilité technique. En outre, son coût de réalisation global (construction, acquisitions et mesures d'atténuation environnementale) est comparable (égal ou légèrement inférieur) au coût de la variante « CSF ». retenue dans le cadre de l'étude d'impact.

La variante « CN » a reçu un accueil favorable de l'administration du Centre de soins prolongés, de la Régie régionale de la santé et des services sociaux de Montréal-Centre (voir annexe 4) et du Canadien National (voir annexe 3). D'une part la Régie régionale et le Centre de soins prolongés y voyait une opportunité de relocaliser leur clientèle dans un environnement plus approprié et dans un bâtiment nouveau sans occasionner de coût supplémentaire au ministère des Transports (synergie des investissements publics). D'autre part, cette variante permettait de moderniser la cour de triage ferroviaire de Longue-Pointe du CN.

La variante « CN », qui a été présentée lors des journées portes ouvertes organisées par le MTQ en 1999, a constitué la variante privilégié par le ministère des Transports depuis 1996. Cependant, cette variante n'a pas été retenue dans le cadre de l'étude d'impact pour deux raisons. D'une part, la variante « CN » implique la démolition d'une partie du Centre de soins prolongés de Montréal auquel la ville de Montréal accorde une valeur patrimoniale (voir correspondances en annexe 4). En l'absence d'entente sur des modalités d'atténuation de la perte d'une partie de cette composante patrimoniale (le bâtiment de 1893 est entièrement conservé), cette variante a semblé inacceptable. D'autre part, la variante « CN » a suscité la crainte de la population résidant sur la rue Vimont en ce qui a trait au bruit routier et aux nuisances. Les analyses préliminaires ont montré que ce secteur est soumis actuellement à des sources sonores industrielles (voir section 2.10 du chapitre 2 de l'étude d'impact), que la route n'aurait pas d'effet sonore pour les habitations de la rue Vimont et que la butte projetée en bordure de la route permettrait d'atténuer en partie le bruit d'origine industrielles. Compte tenu de la valeur patrimoniale estimée du Centre de soins prolongés et des craintes de citoyens de la rue Vimont, le ministère des Transports a exploré d'autres avenues de solution. Il faut souligner que le Centre de soins prolongés ne fait pas parti de la liste

des biens immobiliers protégés par la ville de Montréal, et que la partie la plus ancienne de l'ensemble a fait l'objet de transformations majeures tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.

Un bilan des avantages et inconvénients de la variante « CN » comparativement à la variante « CSF » retenue est présenté au tableau 1 suivant.

Tableau 1 : Avantages et inconvénients de la variante « CN »

1. Nombre et longueur des structures	
Viaduc l'Assomption : (voies rapides)	non discriminant (identique à la proposition via CSF)
Viaduc CN : (antenne vers le nord)	non discriminant (identique à la proposition via CSF)
Section sous une dalle : (secteur centre de soins)	non discriminant (égal ou plus courte que pour la variante « CSF »)
2. Délais de construction	
La variante « CN » implique au moins 2 mois de moins de travaux, i.e. moins de travaux en sous œuvre sous les voies ferrées avec maintien du service ferroviaire et moins de délais de construction y étant associé, ainsi que moins de structures.	
3. Acquisitions et coûts ferroviaires	
CSF :	Aucun impact sur les opérations de l'usine (la variante « CSF » nécessite l'acquisition de tous les bâtiments de service situés en bordure du CN)
CN :	Acquisitions de la cour de triage (total) et maintien de possible de 10 à 12 voies ferrées
Centre de soins Prolongés de Montréal :	Acquisition complète et relocalisation de la clientèle (sauvegarde de la partie de 1893 et de bâtiments plus récents possibles)

Tableau 1 (suite) :

4. Impact sur les opérations ferroviaires

(cour de triage et accès au port)

Longueur des voies :	Longueur maintenue
Nombre de voies :	10 voies avec chemin de service (8 voies requises selon CN)
Travaux :	Maintien des activités ferroviaires (la variante « CSF » nécessite des travaux en sous- œuvre sous l'ensemble des voies ferrées et la variante « CN » ne nécessite pas de travaux en sous-œuvre)

5. Impact sur les opérations portuaires

Mouvements de camionnage de l'A-25 et vers l'A-25 via un passage à niveau (intersection du boulevard de l'Assomption). Les mouvements de l'ouest et vers l'ouest (mouvements les plus importants en nombres) demeurent inchangés.

6. Bruit routier

Tronçon nord-sud :	non discriminant (la variante « CN » comprend une butte anti-bruit, aucun impact des voies rapides n'est appréhendé sur le milieu résidentiel. L'impact de la voie de service sur les habitations situées à la limite de la rue Ontario devra être vérifié)
Tronçon Notre-Dame :	non discriminant (identique à la variante « CSF »)

7. Bruit ferroviaire et industriel

La mise en place d'une butte antibruit en bordure ouest de la voie de service (sens unique) projetée permet d'atténuer le bruit d'origine industrielle et ferroviaire, contrairement à la variante « CSF » qui ne comporte aucune mesure.

8. Vibrations

Non discriminants

9. Espaces verts

L'acquisition du Centre de soins prolongé, avec la variante « CN », offre davantage de possibilités d'aménagement d'espaces verts publics dans ce secteur, et permet de confirmer la fonction « espace vert » à une partie ou l'ensemble des terrains actuellement en friche.

Tableau 1 (suite)

10. Piste cyclable

La variante « CN » permet l'aménagement d'une piste cyclable le long de la propriété acquise, permettant de relier le réseau cyclable le long de l'avenue Souigny au parc Viau (piste nord-sud possible de l'intersection l'Assomption à l'intersection Notre-Dame/Viau).

11. Développement économique local

La variante CN permet de raccorder A-25 et le boul. de l'Assomption (quartier Rosemont) aux rues commerciales Ontario et Sainte-Catherine. (possibilité de signaler le Marché Maisonneuve, les Promenades Ontario et les Promenades Ste-Catherine à partir des voies rapides depuis l'est).

12. Patrimoine

La variante « CN » implique la démolition d'une partie du Centre de soins prolongés. La partie ouest du centre, bâtie en 1893, peut-être entièrement conservée.

13. Paysage et panorama

La variante « CN » permet de situer le corridor nord-sud dans l'axe des pyramides olympiques et de l'élévateur à grains du port, contrairement à la variante « CSF ».

14. Faune et flore

Comparativement à la variante « CSF », la variante CN implique la perte partielle (5 000 m²) ou totale (20 000 m²) du meilleur habitat faunique du secteur à l'étude, la friche arbustive située derrière le Centre de soins prolongés (voir section 2.4 du chapitre 2 de l'étude d'impact). Cette friche ne fait cependant l'objet d'aucune protection en ce moment. La perte de 20% de la superficie en friche peut être atténué par la protection de la valeur écologique de l'ensemble ou d'une partie de cet habitat faunique en milieu urbain de 15 000 m² non occupé par le tracé routier.

15. Sécurité publique

Centre de soins prolongés : Relocalisation possible de la clientèle

(La localisation actuelle semble jugée problématique par les administrateur du centre compte tenu de la proximité des activités industrielles lourdes, du camionnage et du trafic ferroviaire.

Services d'urgence : Amélioration des interventions en cas d'urgence dans les voies rapides nord-sud

(La variante « CN » permet aux divers services d'urgence d'intervenir rapidement dans les voies rapides en cas d'urgence et plus efficacement depuis la caserne la plus près, i.e intersection rues Ville-Marie/Hochelaga)

Tableau 1 (suite)

16. Circulation et sécurité routière	
Tronçon nord-sud (voies rapides) :	Gain de fluidité et de sécurité (élimination des entrées / sorties de camions du Port de Montréal, et voies réservées pour les autobus)
Intersection Notre-Dame (viau) :	Géométrie simplifiée sans virages à gauche.
17. Transport en commun	
Longueur des voies réservées :	Ajout de 1,5 km par direction
Feux et arrêts obligatoires :	Trois de moins en direction ouest Un de moins en direction est
Temps de parcours :	Gains significatifs (géométrie directe, simple et claire)
Sécurité routière :	Améliorée (Pas de partage de chaussée avec les camions entrant ou sortant du Port de Montréal)

Question 30

Section 2.1 – Méthodologie : Dans le 1^{er} paragraphe, il est mentionné que la zone d'étude pour le milieu physique s'arrête à la rue Dickson à l'est. Pourquoi ne pas inclure également la zone entre la rue Dickson et l'autoroute 25? À tout le moins, l'étude devrait préciser pourquoi ce secteur n'a pas été inclus.

Comme indiqué dans l'étude d'impact, les travaux de préparation de l'infrastructure, le réseau de drainage et la décontamination du sol de la portion du projet situé à l'est de la rue Dickson ont été réalisés lors de la construction du prolongement de l'avenue Souigny. Les plans et les informations sur les travaux de décontamination qui ont eu lieu entre la rue Dickson et l'A-25 sont disponibles sur demande.

Question 40

Section 4.4.2 – Orientations d'aménagement et affectations du territoire : Comment s'inscrit le projet dans le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal.

La modernisation de la rue Notre-Dame est prévu au schéma d'aménagement de la Communauté urbaine. Le schéma prévoit une artère entre l'avenue De Lorimier et la rue Dickson, et une autoroute entre la rue Dickson et l'A-25. Il faut rappeler que le territoire de la ville de Montréal n'est pas soumis au schéma d'aménagement de la Communauté urbaine.

Question 87

Section 4 – Phases et durée des travaux : Les travaux prévus à chacune des 5 phases du projet doivent être illustrés sur des cartes pour en faciliter la compréhension. Ces cartes doivent présenter les chemins de détour qui seront requis durant les travaux.

Les cinq phases sont illustrées conformément aux attentes du MENV. Cependant, les chemins de détour ne seront établis avec certitude que lorsque le comité formé des différents partenaires aura statué sur les mesures de gestion des déplacements et de la circulation. Le résultat des travaux de ce comité sera fourni au MENV.

Question 98

Annexe 2 – Simulations visuelles : Il manque des titres aux planches de simulation présentées. En fait, chaque planche montrant une simulation devrait porter un titre spécifique et mériterait un commentaire. Dans quelques cas, la simulation visuelle ne présente pas le même angle que la photo de la situation actuelle. Y a-t-il possibilité d'améliorer la comparaison?

Pour certaines simulations, il n'a pas été techniquement possible d'obtenir une photo sous le même point de vue.

Question 116

Le profil de la rue Notre-Dame modernisée ainsi que les informations sur l'égout pluvial projeté ne sont pas disponibles ; il serait toutefois bien de prévoir l'emplacement de ces bassins près des points bas et des émissaires, afin d'éviter le besoin de stations de pompage. De plus, un programme d'entretien régulier de ces bassins doit être proposé afin que les matières sédimentées ne soient remises en suspension et rejetées.

Le profil de la rue Notre-Dame modernisée ainsi que les informations sur l'égout pluvial projeté sont présentés sur les feuillets 31 à 40 et 50 des

plans d'avant-projet définitif fournis avec l'étude d'impact. Le concept préliminaire d'égout pluvial est présenté dans l'étude d'impact à la section 4.2.2.1. Le concept définitif de l'égout pluvial sera présenté lors de la demande de certificat d'autorisation de construction après discussions avec le MENV et la CUM, compte tenu de la nature particulière du réseau. Finalement, les bassins sous la responsabilité de la Direction de l'Île-de-Montréal du MTQ font l'objet d'un entretien régulier annuel. Les bassins prévus seront intégrés au programme d'entretien existant.

Question 120

Section 2.2.1 – Effets sur la végétation – Impact des travaux de construction – Secteurs 5, 6, 7 et 8 : Le promoteur doit démontrer la nécessité d'abattre ou de déplacer les arbres dans les secteurs de parcs, soit dans l'emprise ou pour de nouveaux aménagements, que ce soit pour le parc Bellerive, le square Dézéry, ou les parcs Morgan et Champêtre.

Seuls les arbres situés dans l'emprise de la route (voies rapides et voies de dessertes) seront déplacés ou abattus. Il est en effet impossible pour des raisons de sécurité routière de conserver des arbres sur la chaussée. Aucun arbre ne sera abattu ou déplacé sans raison.

Question 124

Section 2.3.6 – Effets sur la circulation et les infrastructures de transport – Impact des travaux de construction : L'étude propose à cette section différents comités ayant pour but d'évaluer l'ampleur du débordement de la circulation sur le réseau local, solutionner les problèmes anticipés, trouver des alternatives aux différents modes de transport et maintenir les conditions actuelles sur la ligne express 410 de l'Agence métropolitaine de transport. Les résultats des travaux de ces comités devront être fournis au MENV lors des demandes de certificat d'autorisation.

Les résultats des travaux de ce comité seront fournis au MENV.

Question 132

Section 2.3.8 – Effets sur la vie communautaire et les modes de vie – Impact des aménagements définitifs : Le projet propose l'ouverture de la rue du Havre entre la rue Sainte-Catherine et les voies de service proposées afin de compenser la fermeture des rues Alphonse-D. Roy et Davidson. Ces deux rues sont les sorties actuelles du quartier Hochelaga vers la rue Notre-Dame. L'étude doit évaluer l'impact de l'ouverture de la rue du Havre sur les résidences pour personnes retraitées située au coin de la rue Sainte-Catherine. Elle doit également discuter de la pertinence de cette ouverture dans les deux sens, compte tenu de la présence juste à l'ouest des rues Iberville et Frontenac et des questions qui suivent. Ce nouveau tronçon de rue (du Havre) permettra, en direction ouest, une sortie directe du quartier Hochelaga vers le centre-ville, via la voie de service. Cette sortie vers le centre-ville permettra d'éviter de faire un

détour par les rues Maisonneuve et Iberville, ce qui est une amélioration (en terme de temps et de débit sur la rue Iberville) ; elle engendrera cependant un trafic important. Ainsi, selon les simulations présentées à l'annexe 4, la rue Du Havre supportera un débit total équivalent (DJME) à celui des rues Iberville et Frontenac. Mais dans l'autre sens, l'entrée directe vers Hochelaga via la rue du Havre apparaît discutable, compte tenu qu'elle est disponible pour la circulation en direction ouest sur la voie de service et que cette circulation pourrait utiliser la rue suivante, soit la rue Frontenac. Par contre, en direction est sur la voie de service, la rue Frontenac sera la seule entrée vers le quartier Hochelaga pour la circulation venant du centre-ville. En conclusion, l'ajout de ce nouveau segment de rue est à revoir.

Cette question n'a plus raison d'être, compte tenu de la nouvelle géométrie proposée.

Question 133

Section 2.3.9 – Effets sur le patrimoine bâti – Impact des travaux de construction : Le projet propose la démolition partielle de la tonnellerie. Est-ce que d'autres options ont été analysées dans le but d'éviter cette démolition? Par ailleurs, deux stationnement voisins de la tonnellerie seront détruits, selon le projet proposé. À quel endroit seront relocalisés ces deux stationnements de 50 et 95 places, utilisés par les employés de Lantic, situés du côté nord de Notre-Dame et au coin de l'avenue Jeanne d'Arc?

La tonnellerie est située directement dans l'alignement des voies principales en dépression. Il est impossible d'éviter le bâtiment. Rappelons que le bâtiment est situé directement en bordure nord de la rue Notre-Dame actuelle. Compte tenu de la nature et de l'état de la structure ainsi que de la valeur patrimoniale du bâtiment, la mise en place d'une dalle sous le bâtiment afin de le maintenir en place au-dessus des voies principales n'a pas été envisagée. En outre, le projet nécessite l'aménagement d'une voie de desserte en direction ouest dans l'axe de la tonnellerie. Le réalignement de cette voie de desserte au sud de la tonnellerie est envisageable mais implique un détour, c'est-à-dire une discontinuité du réseau, significativement pénalisant pour la ligne d'autobus 410 et l'autobus express à l'étude par l'AMT.

Finalement, les terrains de stationnement mentionnés appartiennent au ministère de Transports. Ils sont occupés gratuitement par Sucre Lantic depuis plusieurs décennies sans aucun droit particulier et en connaissance de cause. Il appartient donc à Sucre Lantic de les relocaliser s'il le juge approprié.

Question 140

Section 2.4.4 – Effets sur les unités de paysage – Impact des aménagements définitifs – Unité 8 - Zones résidentielles, quartier Sainte-Marie, Hochelaga et Maisonneuve : Quel est l'intérêt réel de construire le belvédère au parc Dézéry? Ne risque-t-il pas d'être peu fréquenté, voire inutile? A-t-on considéré d'autres solutions d'aménagement? Quelles suites seront données à la demande de la ville de Montréal sur ce parc (Chapitre 1, Annexe J, Recommandation de la ville de Montréal)?

Le quartier Hochelaga est l'un des quartiers les plus défavorisés en termes d'espaces verts et de parcs². Compte tenu de la densité du milieu urbain, l'agrandissement du parc Dézéry est l'une des seules possibilités d'améliorer l'offre en espaces verts dans ce secteur. Il faut souligner que l'amélioration de la qualité et de la superficie du parc Dézéry ne se fait pas au détriment des autres secteurs bordant le projet, chacun des secteurs étant traité en fonction de sa problématique propre. Finalement le belvédère a également pour fonction de constituer un élément « signal » le long de la piste cyclable, d'abriter des éléments d'interprétation et d'information historique et patrimoniale, et finalement de protéger le parc du bruit routier et industriel.

Question 144

Section 2.5 – Climat sonore : L'étude mentionne que l'organisation du chantier et l'ordonnancement des travaux auront comme objectif la réduction de l'impact sonore durant la nuit et les mois les plus chauds. Quelles sont les dates exactes proposées? Les travaux effectués à proximité des résidences pourraient-ils être limités aux mois de novembre à mars dans le but de réduire le bruit et les poussières? Par ailleurs, l'échéancier des travaux proposé prévoit des travaux dans la phase IV (entre Viau et Alphonse-D. Roy) de mai à décembre, ce qui ne correspond pas au principe énoncé à la première phrase.

Il est impossible actuellement de préciser les dates de début et fin des travaux pour chaque secteur. Lors de la préparation des plans et devis et de l'organisation du chantier en collaboration avec les entrepreneurs, l'ordonnancement des travaux en fonction de la réduction sonore sera privilégié. Depuis 1998, le ministère des Transports exige de l'entrepreneur qu'un plan de gestion du bruit soit produit avant le début des travaux pour les chantiers de réfection situés à proximité de zones résidentielles. Ce plan doit être réalisé par une firme spécialisée en acoustique possédant de l'expérience dans le domaine. La question de l'ordonnancement des travaux en fonction de la réduction sonore sera revue et traitée à ce moment.

² MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. 2001. *Étude d'impact sur l'environnement de la modernisation de la rue Notre-Dame. Document complémentaire. Profils de la population et des espaces verts.* 28 p. + annexes.

Question 146

Section 2.5 Climat sonore, impact des travaux : Compte tenu que les travaux se feront à proximité des secteurs résidentiels, le promoteur propose des mesures d'atténuation (écrans acoustiques temporaires ou mobiles, équipements de construction générant un bruit réduit) pour limiter les impacts sonores du chantier. L'étude doit présenter les principales caractéristiques de l'aménagement et de la conception des écrans acoustiques et des autres mesures d'atténuation et fournir une évaluation sonore des niveaux de bruit (modélisation et cartographie isochronique) perçus aux zones résidentielles en tenant compte des différentes mesures d'atténuation proposées. Par ailleurs, il est prévu de détourner la circulation sur des voies temporaires à proximité de secteurs résidentiels durant certaines périodes des travaux. Les limites de vitesses sur ces voies temporaires devraient être abaissées par rapport à la situation actuelle.

La méthode utilisée par le MTQ pour établir les critères de bruit pendant les travaux est la décrite ci-après.

Avant le début du chantier, plusieurs relevés sonores le long de la zone des travaux seront réalisés afin d'établir le bruit ambiant existant avant les travaux. Généralement pour des travaux de ce type, les seuils à respecter sont établis de la façon suivante.

Les niveaux sonores tolérables sont les suivants :

Période	Niveau sonore L_{10} en dBA
7 h à 19 h	75 ou bruit ambiant sans travaux + 5 dBA (si plus élevé que 75 dBA)
19 h 01 à 6 h 59	bruit ambiant sans travaux + 5 dBA

où :

L_{10} : indicateur qui signifie que pendant 10 % du temps d'échantillonnage, les niveaux sonores excèdent le seuil spécifié. Le temps d'échantillonnage est de 30 minutes.

Bruit ambiant sans travaux : représenté par un L_{eq} (niveau équivalent) mesuré sur une période minimale de 24 heures et à au moins deux reprises (2 jours non-consécutifs) avant le début des travaux de construction.

Les niveaux sonores tolérables représentent les limites à ne pas dépasser, ils sont mesurés à 5 mètres du bâtiment à protéger (résidence, école, hôpital, etc.) ou à la limite de propriété, si le bâtiment est situé à moins de 5 mètres de l'autoroute.

Les critères de bruit spécifiés par le ministère de l'Environnement ne permettent aucune marge de manœuvre et rendront la réalisation des travaux très difficile, voire impossible. Les seuils proposés par le MTQ

ont été utilisés pour plusieurs grands chantiers de réfection routière et dans l'ensemble ils semblent satisfaire la population touchée. Il faut mentionner également que fixer des objectifs inaccessibles risquerait de compromettre la gestion du bruit en chantier. Le MTQ a adopté une approche progressive qui suppose la collaboration des différents intervenants (entrepreneurs, surveillants, ouvriers, etc.). Cette approche a permis d'obtenir des résultats très encourageants en 2001. Il ne faut pas oublier également que la gestion du bruit en chantier présente des contraintes qui ne sont pas insurmontables mais qu'il ne faut pas négliger pour autant. En voici quelques-unes :

- Les entrepreneurs, les ouvriers et les surveillants sont généralement peu habitués à « penser » à la réduction sonore lors de travaux. Il y a donc beaucoup de formation à faire de ce côté puisqu'il s'agit souvent de modifier des habitudes de travail parfois bien ancrées.
- Les équipements générant moins de bruit sont parfois inexistantes ou non disponibles sur le marché nord-américain ou encore très difficiles à trouver.
- Il existe des difficultés techniques pour atténuer le bruit lors d'opérations particulières (fonçage de pieux par exemple) ou pour les étages supérieurs.

Les mesures d'atténuation sonores existantes sur les équipements, les méthodes de travail ou à l'aide d'écrans seront bien sûr utilisées lors des travaux. Cependant, il sera peut-être nécessaire dans certains cas d'envisager des mesures plus élaborées et exceptionnelles. Ces mesures seront précisées lors de la planification du chantier.

Question 153

Section 2.5.4 – Impact par secteur – Porte Viau : Le tableau présenté à la page 63 inclut le point Réf 5*. L'explication de l'astérisque est donnée à l'annexe 6, aux tableaux 2.3 et suivants et aux cartes de l'annexe 5 et devrait être repris au tableau de la page 63.. Il faudrait également mentionner que ces données proviennent d'un prototype, comme déjà mentionné au chapitre 2 de l'étude, et préciser la fiabilité de ce modèle.

Le terme « prototype » s'applique au titre du document et non pas aux relevés sonores. Les outils utilisés ne sont donc pas des prototypes mais du matériel reconnu (analyseur fréquentiel Brüel & Kjaer / modèle 2144, source sonore Brüel & Kjaer / modèle 2224, calibreurs Brüel & Kjaer / modèle 4230 et 4231, et analyseur statistique et fréquentiel Brüel & Kjaer / modèle 2260) selon une méthodologie correspondant à la référence « *Sound Procedures for Measuring Highway Noise, FHWA-*

DP-45-1R » de la *Federal Highway Administration* du *U.S. Department of Transportation*.

Question 162

Section 2.8 – Bilan, cumul et synergie des impacts : Cette section devrait présenter les liens du projet avec les autres projets du promoteur, proposés dans le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal dont le projet de prolongement de l'autoroute 25 vers Laval. De même, l'étude devrait faire mention des travaux de la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud ainsi que des liens possibles avec le projet proposé.

La Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud n'a pour le moment procédé qu'à des séances d'informations et n'a pas encore reçu de mémoires. Ainsi cette commission n'a pas encore reçu de position formelle de la part d'organismes et de citoyens, ni émis de recommandations au ministre des Transports qui a mandaté cette commission.

En ce qui a trait au prolongement de l'autoroute 25 vers Laval, compte tenu qu'aucun projet précis (géométrie et aménagements précis) n'est pour le moment disponible, il n'est pas possible de vérifier l'impact de ce projet sur le réaménagement de la rue Notre-Dame. Le Ministère considère que c'est dans le cadre d'une éventuelle étude d'impact du prolongement de l'autoroute 25, donc avec un projet précis, que devra être évalué l'impact de ce prolongement sur la rue Notre-Dame. Le prolongement de l'autoroute 25 intégral, s'il y a lieu, les mesures nécessaires d'atténuation des impacts négatifs.

Question 164

Tel que présenté, le projet permettrait d'éliminer un grand nombre de nuisances qui sont actuellement causées d'accidents dont la disparition des carrefours et de manœuvres de camions sur la chaussée, l'aménagement d'accotement sur la plus grande partie du tronçon et l'amélioration de la voie d'accès au Port de Montréal. Cependant, même si la possibilité d'accidents est grandement diminuée, les risques associés au transport de matières dangereuses demeurent. L'étude d'impact doit documenter la nature des matières dangereuses transportées, les volumes et la fréquence des transports. Ces renseignements sont nécessaires pour évaluer, en terme de rayon d'impact, les conséquences d'éventuels accidents et doivent servir de base à l'élaboration de scénarios d'intervention réalistes.

Les risques associés au transport des matières dangereuses font partie du *Plan ministériel de mesures d'urgence* décrit au chapitre 5 « Mesures d'urgence ». L'appellation « matières dangereuses » telle que définie par le « Règlement sur les matières dangereuses » s'applique à un très

vaste éventail de produits, ce qui rend la collecte de données à ce sujet très aléatoires (fortes variations temporelles de la nature et des volumes transportés). En outre, les matières transportées par le passé ne sont pas nécessairement le reflet de la nature des produits transportés dans le futur. Par conséquent, le Plan ministériel tient compte de l'ensemble des produits réglementés plutôt que de se limiter aux seuls produits qui aurait pu être inventoriés dans le passé dans le corridor de la rue Notre-Dame.

Question 165

L'étude doit identifier les zones de vulnérabilité des accidents associés au transport des matières dangereuses, en particulier les trois zones résidentielles assez densément peuplées: Sainte-Marie, Hochelaga et Maisonneuve, en plus du Centre de soins prolongés. L'étude fait référence aux plans de mesures d'urgence de la Ville de Montréal et du ministère des Transports. Elle devrait inclure également deux autres intervenants potentiels, soit le Port de Montréal et le Canadien National et examiner le rôle de la Sûreté du Québec et du Service de police de la Communauté urbaine de Montréal.

Le chapitre 5 « Mesures d'urgence » a été revu afin de mieux refléter les mesures en place.

À titre de complément d'information, le *Plan ministériel des mesures d'urgence* du ministère des Transports est conçu de façon à définir le rôle que le Ministère doit jouer lors de sinistres, dépendamment de la nature des autres intervenants. Le rôle des intervenants, tels que le CN et le Port de Montréal, y est défini en tant qu'organisme dont les infrastructures ou les équipements n'appartiennent pas au MTQ. Pour cette raison, le CN et le Port de Montréal ne sont pas spécifiquement inclus dans la description des intervenants potentiels. Ils font partie de cette catégorie au même titre que toute entreprise située le long de la rue Notre-Dame.

Finalement, la Direction générale de la sécurité civile sous la responsabilité du ministre de la Sécurité publique est l'organisme répondant auprès du gouvernement du Québec en matière de sécurité civile. C'est aussi l'organisme responsable d'assurer la coordination de l'utilisation des ressources gouvernementales en cas de sinistre.

Question 166

L'étude pose comme postulat que chacun des intervenants a son plan de mesures d'urgence mais ne fait pas la démonstration qu'il existe une structure de coordination efficace entre les intervenants. Des accidents antérieurs, comme l'incendie d'une citerne de produits pétroliers sur un échangeur à Ville d'Anjou, survenu à l'été 2000, ont déjà révélé de grandes lacunes dans la structure de coordination. Pour détecter ces

lacunes, l'élaboration de scénarios d'intervention « minute par minute » peut être utilisée. Ces scénarios comportent un système d'alerte, des plans d'évacuation ou de confinement spécifiques aux zones les plus vulnérables le long du tronçon et permettent d'informer la population de ces zones sur les systèmes d'alerte et les plans d'évacuation ou de confinement prévus. Ces scénarios doivent être développés en concertation avec tous les intervenants impliqués. Quel est l'engagement du promoteur sur cet aspect?

Le chapitre 5 « mesures d'urgence » a été revu afin de mieux refléter les mesures en place. En ce qui a trait à l'élaboration d'un scénario d'intervention « minute par minute », le ministère des Transports a approché les autres intervenants. Ces intervenants n'ont pas vu l'intérêt de participer à un tel exercice.

Question 180

Sur l'île et la région de Montréal, les impacts sur la qualité de l'air sont négligeables, en autant que l'on s'assure du fait que l'amélioration de la fluidité sur certaines artères ne constitue pas un incitatif à une augmentation du nombre de déplacements en automobile supérieure aux prévisions utilisées dans le modèle. Même si cet aspect relève davantage de la Ville de Montréal, quels sont les moyens concrets qui pourraient être mis en place pour atteindre cet objectif?

Le moyen le plus efficace consiste à réduire la capacité et l'attrait des rues sur lesquelles une réduction de débit est observée. Cette réduction de capacité consiste à transformer une artère en rue locale (accès direct transformé en accès indirect depuis le réseau routier supérieur) ou à réduire le nombre de voies de circulation. À titre d'exemple, le boulevard de l'Assomption remplace la rue Dickson et l'axe des rues Viau (nord) et Saint-Clément (sud) pour les déplacements nord-sud. La rue Dickson, la rue Viau et la rue Saint-Clément sont ainsi transformées en rues locales afin de ne maintenir qu'une seule artère nord-sud continue au lieu de trois. La rue Dickson (entre Hochelaga et Souigny) est transformé en cul-de-sac au sud et au nord de l'avenue Souigny. Les rues Viau et Saint-Clément ne sont plus reliées directement au réseau supérieur et à la rue Notre-Dame afin de limiter leur attrait pour la circulation. L'ensemble de ces rues pourrait faire l'objet d'une réduction du nombre de voies afin de confirmer leur vocation locale (élargissement des trottoirs, plantation d'arbres, etc.).

De même, la rue Hochelaga entre l'A-25 et le boulevard Pie-IX, actuellement à 6 voies avec un terre-plein central étroit (environ un mètre), pourrait faire l'objet d'une réduction du nombre de voie de circulation comme ce fut le cas sur cette même rue à l'est de l'A-25

(transformation du 6 voies en 4 voies avec terre-plein élargi et aménagé).

Ces actions permettent de limiter l'effet d'accroissement de la capacité routière dans la zone d'étude (maintien du *statu quo* en termes de capacité routière), de confirmer que la rue Notre-Dame est en fait la relocalisation de la circulation existante du secteur dans un corridor routier mieux adaptés, et finalement de consolider les effets positifs appréhendés.

Annexe 1

Modernisation de la rue Notre-Dame : Questions et commentaires

L'étude doit présenter le nom, la profession et la fonction des personnes ayant contribué à la réalisation de l'étude d'impact.

L'introduction devrait être uniformisée pour tous les tomes, de façon à ce que le lecteur puisse situer le chapitre dans le contexte du projet. Par exemple, l'introduction du chapitre 2 devrait inclure une courte localisation du projet et surtout détailler davantage le contenu du chapitre. Par contre, la seconde partie de cette introduction portant sur l'historique du projet pourrait être résumée.

Chapitre 1 : Mise en contexte

1. Section 1.1.2 Les politiques du ministère des Transports du Québec : Peut-on résumer en quoi les quatre politiques mentionnées à cette section (environnement, sécurité dans les transports, vélo et bruit routier) permettent de minimiser les impacts du projet proposé sur l'environnement ? @
2. Les infrastructures de transport ont un effet structurant sur l'aménagement et le développement du territoire selon le 3^e principe de la Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec (page 10, Annexe B). Quels sont les impacts du projet sur la gestion de l'urbanisation dans la région métropolitaine, et plus spécifiquement sur l'étalement urbain ?
3. Section 1.1.3 Le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine : Quels sont les projets de transport collectif prévus dans le secteur est de l'Île de Montréal ? L'étude doit présenter le projet de Métrobus qui est proposé dans ce Plan de gestion des déplacements et expliquer les liens de ce projet avec le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. @
4. Section 1.2.2 – Situation actuelle : Aux différents problèmes recensés, il pourrait être pertinent d'ajouter à l'aspect qualité de vie, le manque d'accès au fleuve. @
5. Section 1.2.2 Situation actuelle – Conclusion : Le statu quo est considéré comme inacceptable. Le projet a de multiples objectifs, dont l'amélioration de la fluidité de la circulation. Cet objectif pourrait-il être atteint en priorisant l'amélioration du transport des marchandises et du transport en commun plutôt que le transport par automobile ? Quels seraient les conséquences d'affecter une proportion significative du budget du projet au transport en commun sur l'axe Notre-Dame, au lieu de l'investir sur des voies rapides ? Envisage-t-on des mesures incitatives pour réduire le transport autoroutier et augmenter le transport en commun ? @
6. Section 1.2.3 Les préoccupations du milieu - Préoccupations de la STCUM et de l'AMT : Cette section devrait détailler ce que sont les autobus numéros 139 et 410, et préciser la nature de ces circuits (locaux ou express) ou faire un lien avec le chapitre 2.
7. Section 1.4.1 – Les débits de circulation – Méthodologie de calcul des débits projetés : Quels sont les principaux paramètres ou hypothèses utilisés par le modèle

EMME/2 qui est utilisé pour estimer les débits sur le nouvel axe routier en 2001 et 2011? @

8. Quels sont les principaux facteurs qui sont responsables de l'augmentation de la circulation pour l'horizon 2011? Comment ces facteurs se comparent-ils à la croissance observée et anticipée de la circulation sur l'axe Notre-Dame et dans la région de Montréal? Quelle est la capacité ultime du projet (débit maximal de circulation)?
9. Les débits projetés sur le nouvel axe routier tiennent-ils compte des autres projets prévus au Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal? De façon spécifique, a-t-on considéré l'effet du prolongement de l'autoroute 25 vers Laval, incluant la construction d'un nouveau pont entre Laval et Montréal, sur le projet proposé puisque ce prolongement aura une influence sur la circulation en provenance et en direction de Laval et de la rive Nord? Un résumé de ce Plan pourrait être inclus à l'étude d'impact. De même, a-t-on considéré un hypothétique lien entre la rive Sud et Montréal qui, en cas de réalisation dans la zone d'étude, aurait un impact majeur sur les débits de circulation?
10. Section 1.4.1 – Les débits de circulation – Présentation des résultats : Il serait plus complet d'ajouter aux figures de cette section le débit à la sortie des voies rapides vers le boulevard René-Lévesque, en direction ouest, ainsi que les débits à l'entrée des voies rapides provenant de la rue Notre-Dame et de l'avenue De Lorimier, en direction est.
11. Section 1.4.1 – Les débits de circulation – Débits projetés sur le nouvel axe routier : Comment concilier la prévision d'augmentation du camionnage de l'ordre de 6 % entre 2001 et 2011 selon les données de l'étude d'impact et la prévision d'augmentation de plus de 2,0 % en volume le transport des marchandises au cours des prochaines années? Cette dernière prévision est tirée du document de travail « Des transports au service du développement du Québec, une perspective économique, sociale et environnementale » daté du 18 avril 2000 produit par le ministère des Transports du Québec. @
12. Section 1.4.1 – Les débits de circulation – Variation des débits : Quels seront les impacts du projet sur le réseau supérieur et local de la ville de Montréal à l'ouest du Faubourg Québec et au centre-ville? Quelle est la position de la ville de Montréal sur la gestion de la circulation telle que proposée ou induite par la réalisation du projet?
13. Section 1.4.3 Les déplacements automobiles : Les tableaux 1.4 et 1.5 aux pages 28 et 29 doivent comprendre deux autres colonnes sur la situation actuelle pour les secteurs d'origine et de destination des usagers de l'actuelle rue Notre-Dame. Cet ajout permettrait de mieux cerner les impacts du projet proposé sur la provenance et la destination des utilisateurs de la rue Notre-Dame modernisée.
14. Section 1.4.3 Les déplacements automobiles - Indicateurs de performance : Les résultats des simulations présentées au tableau 1.8 révèlent un paradoxe apparent : on élargit la rue Notre-Dame à 6 voies, on y ajoute des voies de service, on élimine les feux de circulation et, on se retrouve dans une situation en 2011 où les temps de

déplacement seront plus longs pour les automobilistes, ainsi que la vitesse moyenne inférieure, même pour l'ensemble des usagers. Comment justifier le projet sur cet élément de contexte ?

15. Section 1.4.4 – Le camionnage – Port de Montréal : On mentionne un accès au port de Montréal via la rue Bossuet qui dessert la partie du port située à l'est de l'autoroute 25. Est-ce que la rue Bossuet permet un accès au port devant le terminal Racine tandis que l'entrée plus à l'est de l'autoroute 25 est par la rue Curateau ?
16. Section 1.4.5 Le transport collectif : La ligne d'Autobus express (410) est un circuit opéré par la STCUM et non par l'AMT comme il mentionné à cette section.
17. Section 1.4.6 – Les déplacements piétonniers : Les accès piétonniers aux parcs Bellerive et Champêtre sont décrits de façon incomplète dans cette section. Ainsi, le parc Bellerive est également directement accessible via un second feu de circulation qui est situé juste à l'ouest de ce parc. De même, le parc Champêtre est accessible via un feu pour piétons situé à l'intersection de la rue Letourneux.
18. Section 1.5 Solutions de rechange : La présente section porte sur 3 solutions de rechange possibles au projet proposé. La discussion sur ces différentes options devrait être davantage étoffée, en y incluant la méthodologie utilisée pour l'étude de ces options et en discutant des différentes options suivantes : le *statu quo*, un boulevard urbain, des voies rapides en tunnel, une amélioration du transport en commun vers l'est de l'île de Montréal ou sa banlieue est.
19. De même, le nombre de voies rapides et de voies de service pour le projet proposé doit être justifié et argumenté. Par ailleurs, pourrait-on éventuellement modifier la route en tranchée pour la convertir en tunnel ? Quels seraient les coûts de cette modification ? Enfin, pourrait-on augmenter sensiblement la couverture de la tranchée par l'ajout de nouvelles dalles ou l'augmentation de la superficie des dalles déjà prévues? Quels seraient les coûts de ces modifications ? @
20. Le projet proposé ajoute de l'espace de roulement pour les véhicules au détriment d'une diminution de la bande gazonnée le long de la rue Notre-Dame. À court terme, l'étude prévoit une augmentation du trafic automobile sur la rue Notre-Dame. À moyen terme, avec l'augmentation de la population, l'augmentation du taux de motorisation de la population et l'augmentation de la part du camion dans le trafic routier, le problème de congestion du secteur pourrait réapparaître sur une superficie de roulement accrue. Ainsi, les impacts négatifs sur la qualité de vie des résidents du secteur pourraient être accrus. Est-ce qu'il y a une ou des variantes qui permettraient de conserver ou de réduire la superficie actuelle asphaltée tout en augmentant sensiblement le transport en commun et en réservant principalement au transport de marchandises l'usage de la voie asphaltée ? @
21. Selon le 4^e principe présenté à la page 11 de la Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec (Annexe B du chapitre 1), le projet proposé devrait privilégier l'utilisation de modes de transport à haut rendement énergétique (transport collectif des personnes, transport ferroviaire et maritime des marchandises) De quelle façon le projet proposé pourrait-il être bonifié pour

rencontrer davantage cet objectif d'utilisation de transport à haut rendement énergétique plutôt que l'utilisation de l'automobile et des camions ? @

22. Section 1.5.2 Le transport collectif : Les conclusions de l'étude de la firme Somer (1995) devraient être présentées de façon plus détaillée. On doit expliquer pourquoi un système de transport collectif rapide ne peut être retenu dans l'axe de la rue Notre-Dame, par exemple de type Système léger sur rail (SLR) ou train de banlieue. Par ailleurs, a-t-on évalué des variantes sur l'implantation de la voie réservée par exemple, au centre des voies rapides ou de maintenir la voie réservée avec les voies rapides ? Enfin, quels sont les autres projets de transport en commun utilisant la rue Notre-Dame modernisée qui pourraient être mis en place suite à la réalisation du projet ? @
23. Section 1.5.3 L'option tunnel : Cette section devrait présenter un estimé des coûts et préciser les problèmes de circulation en rapport avec un tunnel. En d'autres termes, quels sont les avantages et inconvénients de l'option tunnel (à court et à long termes), à savoir construire au minimum la partie de la nouvelle rue Notre-Dame qui va du parc Bellerive à la fin de la rue Sainte-Catherine (rue Vimont) en tunnel ? Rappelons que cette partie de la rue modernisée longe les arrondissements Centre-Sud et Hochelaga-Maisonneuve. En dernier lieu, il serait utile de détailler l'affirmation « qu'il faudrait intervenir malgré tout dans le corridor pour améliorer le cadre de vie du secteur » ? @
24. Section 1.6 – Aménagements et projets connexes : La liste des projets présentés à cette section devrait mentionner le fait que le projet longe un quartier désigné pour l'application du programme de revitalisation municipal établi dans le cadre du Programme de revitalisation des vieux quartiers de la Société d'habitation du Québec. Il faudrait également ajouter que ce quartier est ciblé par le plan d'intervention établi selon l'entente cadre entre le gouvernement du Québec et la ville de Montréal.
25. Annexe D, page 60 – Quelles sont les conséquences des comptages erronés à l'intersection Hochelaga – Pie IX mentionnés à la page 60 sur la fiabilité des analyses présentées à cette annexe et dans l'étude d'impact ?
26. Annexe K – Correspondance avec le Canadien National : Cette annexe est très technique et gagnerait à être illustrée par des cartes ou plans car elle concerne une des variantes étudiées du projet.
27. Est-ce que la correspondance et les copies des procès-verbaux des réunions avec les principaux partenaires du projet dont le Port de Montréal, la ville de Montréal, l'Agence métropolitaine de Montréal et le Canadien National sont les derniers à ce jour ? Est-ce qu'il y a eu des développements, des nouvelles ententes ou des discussions qui sont en cours depuis le dépôt de l'étude d'impact ?
28. L'avis de projet déposé auprès du ministère de l'Environnement (MENV) en mars 2000 proposait 3 variantes de tracé (incluant les axes CN et Dickson) afin de relier la rue Notre-Dame à l'axe de l'avenue Souigny. La présentation de ces 3 variantes doit être reprise dans l'étude d'impact. Quels sont les éléments (sur les plans

environnemental, social, technique et économique) qui justifient le choix de la variante retenue ?

Chapitre 2 : Description du milieu récepteur

29. Section 1 – Délimitation des zones d'étude : La zone d'étude élargie correspond aux quartiers Plateau Mont-Royal/Centre-Sud et Mercier Hochelaga/Maisonneuve. Ces limites de quartiers devraient être indiquées sur la figure 1.1 ou sur une autre figure.
30. Section 2.1 – Méthodologie : Dans le 1^{er} paragraphe, il est mentionné que la zone d'étude pour le milieu physique s'arrête à la rue Dickson à l'est. Pourquoi ne pas inclure également la zone entre la rue Dickson et l'autoroute 25 ? À tout le moins, l'étude devrait préciser pourquoi ce secteur n'a pas été inclus.
31. Section 2.4.1 – Matériau de remblai et monticules de déblais : L'étude propose au chapitre 3 de laisser sur place les matériaux de remblais ou de les utiliser comme fondation de route. Pour les matériaux de type industriel tels que sables de fonderie, scories ou mâchefer, l'étude doit prévoir la réalisation des analyses nécessaires afin de statuer s'il s'agit de déchets spéciaux, de matières dangereuses ou de matières résiduelles et prévoir qu'ils soient gérés selon la réglementation applicable. De plus, dans le cas de remblayage avec des morceaux de béton, de briques ou de pavage, la note d'instruction 93-14 du Ministère relative à cette activité doit être respectée. Cette note est placée en annexe.
32. Section 2.6 – Sites potentiellement contaminés : Pouvez-vous fournir le rapport confidentiel mentionné à la page 11 et les résultats de la caractérisation préliminaire des terrains ciblés par le projet mentionnée à la même page. Une caractérisation devra être réalisée lors des travaux d'excavation afin de pouvoir gérer les matériaux en conformité avec la Grille de gestion des sols contaminés excavés intérimaire et la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés. Par ailleurs, plusieurs bâtiments industriels devront être acquis et démolis pour la réalisation du projet. Ces bâtiments pourraient contenir des matières dangereuses ou être contaminés par de telles matières. Ces matériaux de démantèlement devront être gérés selon la version préliminaire du Guide de bonnes pratiques pour la gestion des matériaux de démantèlement du Ministère. De même, les matières dangereuses retrouvées sur le site des travaux devront être gérées selon les dispositions du Règlement sur les matières dangereuses (Q-2, r.15.2).
33. Section 3.1 – Végétation : Le tableau des espèces arborescentes se trouve à l'annexe 3 et non à l'annexe 4. @
34. Section 3.2 – Faune : La note infrapaginale de la page 14 touche une nuance importante en précisant que les données de l'Atlas des oiseaux nicheurs du Service canadien de la faune valent pour un carré de 10 km de diamètre, soit un espace beaucoup plus vaste que la zone d'étude restreinte. On devrait y ajouter les points d'information suivants :

- le tableau de l'annexe 3 contient près de 50 espèces qui ne sont certainement pas nicheuses dans la zone d'étude, plusieurs d'entre elles étant aquatiques ou semi-aquatiques ;
 - la moitié de ces 50 espèces ne fréquentent pas du tout la zone d'étude, même en migration ;
 - en prenant en considération les habitats existants, 9 espèces à statut de nidification « Confirmé » ne nichent certainement pas dans la zone d'étude du projet proposé ;
 - le meilleur habitat pour la faune dans la zone d'étude est la friche arbustive derrière le Centre de soins prolongés (George Moore Memorial Home).
35. Section 4 – Milieu humain : Le texte doit indiquer la provenance des statistiques présentées aux sections 4.1 à 4.3.
36. Section 4.4.1 – Utilisation du sol – Commerces et services : Les trois centres commerciaux situés dans la zone d'étude (Place Versailles, Centre du Domaine et Maisonneuve) devraient être représentés à la figure 4.1 de la page 23.
37. Section 4.4.1 – Utilisation du sol – Parcs et espaces verts : L'étude d'impact doit fournir les informations sur l'utilisation actuelle des équipements récréatifs (types d'activités et d'utilisateurs, nombre et fréquence) des quatre parcs qui seront directement touchés dans le cadre du projet. Ces parcs sont : le parc Bellerive, le square Dézéry et les parcs Morgan et Champêtre. Quelle alternative sera présentée aux utilisateurs pour la perte d'équipements, s'il y a lieu ?
38. Section 4.4.1 – Utilisation du sol – Activités touristiques : Au premier paragraphe on parle du vélodrome, il doit s'agir du biodôme ? Au deuxième paragraphe de la page 27, l'étude doit décrire ce que veut dire GINARS. Enfin, au dernier paragraphe, on cite l'intersection Hochelaga avec l'autoroute Ville-Marie. S'agirait-il de la rue Ville-Marie ?
39. Section 4.4.1 – Utilisation du sol – Équipements et infrastructures publics : Les infrastructures et services de transport en commun ne sont pas présentés, à l'exception qu'il est mentionné l'absence de voie réservée pour autobus dans l'axe de la rue Notre-Dame. On ne parle pas des stations de métro et les informations présentées sur les circuits d'autobus sont fragmentaires. Le réseau de transport en commun (autobus et métro) pour la zone d'étude devrait être présenté de façon détaillé et illustré au moyen d'une carte incluant la ligne 410. Quel est le nombre de véhicules et de personnes transportées actuellement par cette ligne ?
40. Section 4.4.2 – Orientations d'aménagement et affectations du territoire : Comment s'inscrit le projet dans le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal ? @
41. Section 5 – Photo 23 - Le 3967, Notre-Dame Est : Cette photo devrait être identifiée comme étant la tonnellerie.

42. Section 5.2.2 – Présentation des principaux édifices patrimoniaux : L'étude mentionne, aux pages 49 et 50, les anciens bâtiments de la Canadian Vickers. Or, ces bâtiments sont maintenant démolis et l'étude devrait mentionner cette situation. Ces bâtiments devraient être retirés de la liste présentée au tableau 5.1, à la page 53. Il en est de même pour l'ancien atelier de trains montré à la carte 3 de 7 (annexe 5), qui est contigu au bâtiment de la Vickers (n° 14 selon ces cartes). De même, les cartes de l'annexe 5 devraient être corrigées en tenant compte de ces démolitions, ainsi que les titres des photographies présentées à la section 5. L'ensemble du chapitre 2 de l'étude d'impact devrait tenir compte de ces démolitions, incluant la section 8 sur le milieu visuel aux pages 92 et 95.
43. Le projet proposé est assujéti à la Loi sur les biens culturels pour l'aire de protection de l'îlot des Voltigeurs et le site historique de la Prison des Patriotes au Pied-du-Courant. Les opérations cadastrales et les modifications à l'aménagement prévues pour ces territoires doivent être autorisées par le ministère de la Culture et des Communications.
44. Section 7 – Archéologie historique : Le texte devrait définir les périodes préhistorique et historique pour mieux situer le lecteur. Par ailleurs, l'étude du potentiel archéologique devra être précisée lors des demandes de certificat d'autorisation prévues à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les cartes présentées aux annexes 12 et 13 gagneraient à avoir un niveau de précision plus élevé, par exemple 1 : 1 000. Les zones concernées auraient dû être découpées en îlots afin d'y évaluer le type d'intervention archéologique à réaliser, la nature, la fonction et l'intérêt des vestiges potentiels présents ainsi que la présence (s'il y a lieu) de perturbations majeures. Notons enfin que l'aménagement des parcs inclus dans le projet devra tenir compte de la découverte de vestiges archéologiques en place. Si ces vestiges sont d'un intérêt quelconque sur le plan de la mise en valeur et de la commémoration, l'étude d'impact devrait prévoir leur conservation *in situ* comme apport à l'interprétation des quartiers concernés.
45. Section 8.3.3 – Milieu bâti - L'axe Souigny : On mentionne à la page 82 que le traitement des écrans et abords de cette rue sont à venir. Cette information doit être précisée compte tenu que les murs anti-bruits, le long de cet axe, sont déjà construits.
46. Section 8.3.5 – Types d'observateurs et types de vues : Cette section présente une description des vues pour chaque type d'observateur de la zone d'étude. Cependant, la description pour les cyclistes ou les promeneurs utilisant la piste cyclable a été omise.
47. Section 8.3.5 – Types d'observateurs et types de vues - Séquence visuelle de l'observateur mobile : La description des séquences visuelles à la page 85 ne correspond pas avec le numéro de l'unité et les références aux cartes de l'annexe 16. Par exemple, « ..les imposants bâtiments industriels de l'unité 8A ... », dans le 1^{er} paragraphe, page 85, l'unité 8A correspond au quartier résidentiel Sainte-Marie. De même, au quatrième paragraphe : « L'utilisateur de la route traverse ensuite un secteur bordé d'écrans antibruit, venant diriger son champ visuel exclusivement dans l'axe de la route (séquence 6, annexe 16) . » Il s'agit plutôt des séquences 7 et 8. L'ensemble de la section doit être vérifié à la lumière de ce commentaire.

48. Section 8.4 – Types et unités de paysage : Il y a une erreur sur la carte présentée à la Figure 8.1 (page 88). Les unités de paysage 8C et 8D sont identifiées sur cette carte comme étant 14C et 14D. Également, le tableau 8.1 à la page 87 présente deux fois l'unité de paysage Zone mixte – secteur De Lorimier ; la première mention est à enlever. De plus, aux pages 97 et 98, il y a erreur sur les références aux photos de l'unité 17 (photos 25 et 26 et non 17 et 18), de l'unité 18 (photo 27 et non 19) et de l'unité 19 (photo 27 et non 19). Une référence à la photo 26 pourrait être ajoutée à l'unité 16.
49. Section 10.2.4 – Débits de circulation : Le titre du tableau 10.1 et le dernier paragraphe de cette section annoncent les débits projetés, mais à la lecture du tableau, on ne retrouve pas ces débits. En fait, il faudrait utiliser les mêmes données de débits que pour le reste de l'étude d'impact, car les valeurs présentées ne correspondent pas aux données de débit du chapitre 1. De plus, on parle de l'axe CN qui n'est pas l'axe retenu pour relier les rues Souigny et Notre-Dame dans le reste de l'étude d'impact.
50. Section 11.4.3 – Industries et activités portuaires : Il est mentionné, au dernier paragraphe, que des réponses sont attendues concernant les polluants émis par certaines industries. À quel moment ces réponses seront-elles disponibles et intégrées à l'étude d'impact ?
51. Section 11.5 – Description de la qualité de l'air actuelle : Le dernier paragraphe annonce une étude détaillée et complète sur les matières particulaires. Quand sera-t-elle disponible ? Il serait utile de mentionner ici la nouvelle station de mesure de la CUM située près du Square Dézéry.
52. Annexe 2 – Cartes des composantes biologiques : Sur ces deux cartes, il serait pertinent de localiser les arbres d'intérêt particulier (espèce rare, arbre âgé, large diamètre) plutôt que l'information un peu redondante qui y est présentée actuellement.
53. Annexe 3 Espèces végétales et oiseaux nicheurs : La légende du premier tableau est incomplète. Il y manque les secteurs 9 et 10.
54. Annexe 4 – Données socio-économiques : L'étude doit préciser que tous les tableaux de cette annexe couvrent la zone d'étude élargie.
55. Annexe 5 – Cartes de l'utilisation du sol et du patrimoine : À la première carte, il y a inversion de la numérotation des bâtiments 1 et 2 dans la légende, par rapport à la carte. La place des Patriotes et la maison du Gouverneur ne sont pas représentées sur la carte 1. Il faudrait indiquer que l'ancien atelier de trains (bâtiment numéro 14) est démoli. Enfin, les bâtiments industriels situés près de la Canadian Steel Foundries ne sont pas identifiés.
56. Annexe 6 – Cartes d'affectation du sol : Les deux cartes présentées à cet annexe nécessiteraient des titres plus précis qui incluraient le nom des arrondissements concernés.

57. Annexe 8 – Organismes socio-communautaires : Quelle est la référence exacte de l'étude de *André et Gagné* ? Quel est le nom complet de la zone d'intervention prioritaire mentionnée ?
58. Annexes 10 et 11 – Archéologie : Les sites BjFj-26, 27, 37 et 38, mentionnés aux pages 74 et 75 et à l'annexe 11, ne se retrouvent pas dans le tableau de l'annexe 10. De plus, plusieurs sites présentés dans ce même tableau ne sont pas localisés dans la zone d'étude élargie. Ces annexes sont à revoir.
59. Annexe 12 – Cartes du potentiel archéologique et Annexe 13 – Cartes du bâti d'après les plans historiques : La délimitation de l'emprise du projet proposé entre les rues Notre-Dame et Souigny ne correspond pas au projet proposé.
60. Annexe 15 – Photographies des unités de paysage : Il faudrait indiquer les sous-unités correspondant aux photos 10 (sous-unité 8b) et 11 (sous-unité 8a) et préciser que la photo 21 montre un bâtiment démoli.
61. Annexe 21 – Localisation des géophones : La lecture du tableau 1 serait facilitée en ajoutant la signification de « Semi O », « PPV », « Tran », « Vert » et « Long ».
62. Annexe 22 – Données de la qualité de l'air - Figure 1.1 Zones sensibles : Cette figure néglige le parc Dézery ainsi que les zones résidentielles en général. Ne devrait-on pas les ajouter ? La localisation des stations du réseau d'échantillonnage de la CUM n'est pas présentée et est à ajouter sur cette figure, s'il y a lieu.

Chapitre 3 : Description du projet

63. Sections Introduction et Description des travaux : Il serait utile d'inclure une échelle aux figures 1 et 2.
64. Section 2 – Composantes du projet : Il serait plus clair pour le lecteur de retrouver un texte décrivant les six portes. Ce texte devrait décrire la fonction des places, parcs et espaces publics, résumer le réaménagement des rues, la localisation des voies réservées au transport collectif et présenter l'élévation de la rue, des voies de service et des parcs. De même, le présent chapitre devrait illustrer, au moyen de coupes transversales, la configuration de la rue Notre-Dame en des points stratégiques (exemple : Annexe 1), ceci afin de bien montrer que les voies rapides sont en dépression. Enfin, des vues montrant le profil en long de la rue Notre-Dame modernisée avec le niveau actuel et celui des terrains environnants, les sections en dépression ou en tunnel ainsi que le niveau des voies de service et des bretelles d'accès seraient utiles pour l'analyse du projet et de ses impacts.
65. Section 3.1 – Corridor routier modernisé : Des tableaux et des cartes synthèse seraient utiles dans cette section afin de présenter l'ensemble des intersections avec l'actuelle rue Notre-Dame, intersections qui seront ajoutées ou supprimées entre les rues De Lorimier et Dickson. Une discussion sur ces modifications proposées est également requise. Par exemple, quelle est la pertinence de déboucher les rues Desjardins, De Lasalle et Létourneux ? Dans le même ordre d'idée, une autre carte pourrait illustrer les différentes traverses ou viaducs au-dessus des voies rapides prévues pour les piétons.

66. Le réaménagement prévu de l'intersection De Lorimier, Papineau, René-Lévesque, Viger et Notre-Dame montré à l'annexe 1 est le plus important du projet proposé mais il est complexe et difficile à comprendre. Par exemple, certains virages actuellement possibles seront supprimés. Cette nouvelle série d'intersections est à détailler dans l'étude d'impact afin que le lecteur puisse comprendre les trajets possibles pour toutes les provenances et pour toutes les destinations.

De plus, les questions spécifiques suivantes se posent :

- Quel sera le trajet à emprunter pour aller de l'avenue de Lorimier aux voies rapides, direction est ? La boucle prévue avec une seule voie, au-dessus des voies rapides, faisant le lien entre les rues Viger et Notre-Dame, direction est, sera-t-elle suffisante ? Il faut préciser que pour accéder aux voies rapides en direction est, cette boucle sera accessible par De Lorimier, direction sud seulement. Toujours en direction est, pour les automobilistes venant de René-Lévesque, il faut préciser que le trajet à utiliser sera celui de Papineau, direction sud, avec virage à gauche à Notre-Dame puis accès aux voies rapides ou aux voies de service.
 - De même, est-ce qu'une seule voie de sortie des voies rapides vers René-Lévesque, direction ouest, sera suffisante en période de pointe le matin ?
 - Enfin, il serait utile d'explicitier les trajets à utiliser pour se rendre au pont Jacques-Cartier à partir des voies rapides en direction est et ouest ainsi que l'inverse, soit de se rendre aux voies rapides à partir du pont Jacques-Cartier, compte tenu de l'influence de ce pont sur la circulation dans ce secteur.
67. La question du transport en commun est traitée superficiellement. Il y aurait lieu de mentionner qu'il y aura une voie réservée dans chaque sens, soit en voie de service ou sur l'accotement en partage avec les arrêts d'urgence. De même, il serait utile de montrer sur une carte l'ensemble des voies réservées actuelles et projetées dans la zone d'étude en y indiquant également le trajet projeté pour la ligne 410 en précisant la localisation ou les aménagements des voies réservées aux extrémités est et ouest de la rue Notre-Dame modernisée.@
68. Est-ce que les voies d'accès aux voies rapides seront cédées à la ville de Montréal ? Comment se fera la gestion et la planification des feux de circulation aux intersections entre les voies de service et les rues perpendiculaires ? Est-ce que la programmation de ces feux sera toujours favorable au transport en commun plutôt qu'aux rues perpendiculaires qui seront très sollicitées (par exemple, Pie IX) ? En résumé, quels seront les impacts à court et à long terme de la présence des intersections sur la performance des services d'autobus utilisant la voie réservée ?
69. Annexe 1 – Plan d'avant-projet - Porte Faubourg Québec : Selon les plans, il y aurait croisement des voies d'entrée et de sortie des voies rapides à l'intersection de la rue Panet, est-ce sécuritaire ? D'autre part, s'il est question de vouer la station de pompage Craig à des activités de production culturelle, le projet présenté devrait en tenir compte dans l'aménagement des voies de circulation autour de ce bâtiment. Par ailleurs, a-t-on considéré, dans la planification du projet, d'autres options de mise en valeur de ce

bâtiment, car les plans et la simulation visuelle montrent qu'il demeurera, après la réalisation du projet, isolé et peu accessible.

70. Annexe 1 – Plan d'avant-projet - Porte Hochelaga : Le parc Bellerive est utilisé à chaque été par de nombreux résidents du secteur pour l'observation des feux d'artifice sur l'île Sainte-Hélène. Il serait intéressant d'optimiser le site à cet effet. Une concertation avec la ville de Montréal serait souhaitable sur cet aspect.
71. Considérant l'absence de liens routiers entre la rue Notre-Dame modernisée et le quartier Hochelaga, sur une distance de 1,6 kilomètre, la largeur et le nombre de voies du segment de la rue du Havre à construire entre la rue Sainte-Catherine et les voies de service seront-ils suffisants pour drainer la circulation entrant et surtout sortant de ce quartier en direction du centre-ville ? Sur ce plan, il serait utile d'ajouter en caractères gras «Intersection Alphonse-D. Roy Fermée» comme il y est indiqué pour la rue Davidson.
72. Annexe 1, Plan d'avant-projet - Porte Maisonneuve : Il serait utile d'expliquer la présence des lignes que l'on observe à l'intersection de la rue Notre-Dame avec la rue Jeanne-d'Arc sur les plans proposés. Par ailleurs, le tracé de la piste cyclable disparaît à l'est de la rue Létourneux. Pourquoi cette piste cyclable n'est-elle pas montrée dans le parc Morgan-Champêtre ?
73. La place de la Tonnellerie est présentée sur cette carte avec la mention Infotouriste des Faubourgs et aire d'interprétation historique. À quel endroit se situera ce stationnement requis pour accueillir les visiteurs et les touristes ?
74. Annexe 1 – Plans d'avant-projet - Porte Maisonneuve et Viau : Les entrées actuelles du Port de Montréal via les rues Pie IX et Viau seront-elles conservées ? Si oui, à quelles fins ? A-t-on tenu compte, dans la conception du projet, des mesures favorisant l'utilisation de la route interne au Port plutôt que l'utilisation de la rue Notre-Dame ? Enfin, l'étude doit décrire quelles seront les modifications aux trajets actuels des camions utilisant la rue Notre-Dame vers le Port.
75. Annexe 1 – Plan d'avant-projet - Porte Viau (1^{er} plan) : Pourquoi la voie réservée pour autobus vers l'ouest, après l'intersection des rues Viau et Aird, est-elle supprimée sur une certaine distance ? Toujours selon ce plan, la piste cyclable ne traverse pas la rue Viau vis-à-vis le feu de circulation. Pourtant, cette rue est achalandée et le sera encore plus avec la fermeture de la rue Saint-Clément. Par contre, la simulation visuelle semble indiquer le contraire. Qu'est qui est réellement proposé ?
76. Est-ce qu'il y a une voie de circulation qui contourne le parc Champêtre par le sud ? Si oui, à quelles fins est-elle prévue autre que celui de stationnement des usagers de ce parc ?
77. Annexe 1 – Plans d'avant-projet - Porte Viau et Montréal : Pourquoi la rue l'Assomption possède-t-elle trois voies entre Souigny et Notre-Dame et seulement deux voies aux intersections avec ces deux dernières rues ?
78. Annexe 1 – Plan d'avant-projet - Porte Montréal : Puisque le viaduc du futur boulevard de l'Assomption se trouvera positionné dans le champ visuel de

l'automobiliste entrant à Montréal par la rue Souigny avec comme toile de fond une mise en valeur du panorama métropolitain, ne serait-il pas avantageux de prévoir un traitement architectural particulier pour ce viaduc ?

79. La trame de la piste cyclable existante longeant la rue Souigny doit apparaître à l'est de la rue Monsabré.
80. Section 3.1 – Corridor routier modernisé : Parmi les interventions prévues, on note l'amélioration de la qualité de la chaussée et de la géométrie routière. Quels sont les détails de ces améliorations ?
81. Il serait utile de détailler le système de gestion de la circulation du ministère des Transports et d'expliquer comment ce système facilitera la circulation sur la rue Notre-Dame modernisée ?
82. Section 3.2 – Corridor vert récréotouristique : L'étude doit détailler les aménagements qui seront réalisés pour la faune avienne à l'extrémité est du parc Bellerive et qui sont mentionnés à la page 8.
83. L'étude doit présenter sur une carte le prolongement proposé de la piste cyclable existante le long de l'avenue Souigny, jusqu'au marché Maisonneuve.
84. À la liste des parcs, places et espaces publics, il serait pertinent d'ajouter les superficies de chacun d'entre eux avant et après les travaux. De plus, il est nécessaire de présenter une description des aménagements prévus dans les parcs, places et lieux publics (en tenant compte des saisons), de même que la vocation de ces espaces. Le promoteur prévoit-il consulter la Ville de Montréal et les citoyens sur les futurs aménagements de ces parcs ?
85. Section 3.3 – Corridor patrimonial et historique : L'étude doit présenter les aménagements prévus qui évoqueront le chemin du Roy.
86. Section 3.4 – Corridor offrant des panoramas sur Montréal et le fleuve : Les composantes sensibles, soit le Pied-du-courant et l'îlot patrimonial Saint-Vincent-de-Paul, doivent être localisées sur les plans d'avant-projet.
87. Section 4 – Phases et durée des travaux : Les travaux prévus à chacune des 5 phases du projet doivent être illustrés sur des cartes pour en faciliter la compréhension. Ces cartes doivent présenter les chemins de détour qui seront requis durant les travaux.
88. Section 5 – Description du chantier, Déboisement et plantations : Cette section doit préciser si les arbres du parc Bellerive seront conservés. Par ailleurs, lorsque les conditions le permettent, les espèces d'arbres typiques de l'île de Montréal, qui se font de plus en plus rares (comme le micocoulier *celtis occidentalis*), devraient être plantées. Des mélanges d'herbes comportant des fleurs sauvages et qui ne nécessitent pas d'entretien devraient être préférés au gazon, lorsque cela est possible. De même, les espèces d'arbustes à petits fruits qui fournissent de la nourriture aux oiseaux devraient être favorisées lorsque cela répond aux besoins. Un programme d'entretien durant les deux premières années devrait être mis en œuvre dans le but d'arracher toutes les

pousses d'herbe à poux, en particulier dans les bandes gazonnées qui bénéficient généralement d'un entretien moindre que ceux des parcs municipaux.

89. Section 5 – Description du chantier, Excavation : Il est mentionné que le site de dépôt des matériaux d'excavation n'est pas encore déterminé. À quel moment sera déterminé le site (ou les sites) qui recevra un volume de l'ordre de 1,5 millions de m³ de déblais ? Quel sera sa localisation, les activités qui y auront lieu et les débouchés prévus pour ces matériaux ? Quels seront les trajets susceptibles d'être empruntés par les camions transportant ces matériaux, à l'intérieur et à l'extérieur de la zone d'étude ? Une caractérisation préalable aux travaux d'excavation doit être prévue dans l'étude afin de gérer efficacement ce volume de déblais. Mentionnons que le traitement, le recyclage et la réutilisation des déblais sont à prioriser à l'enfouissement. Enfin, comment sera construit le tunnel proposé qui sera situé près du Centre de soins prolongés ?
90. Section 5 – Description du chantier, Dynamitage : Est-ce que du dynamitage sera nécessaire au droit de l'intersection du boulevard de l'Assomption avec la voie ferrée ? Dans l'affirmative, quelle en sera l'ampleur ?
91. Section 5 – Description du chantier, Remblayage : Il faudrait ajouter à la liste des travaux de remblayage prévus, le prolongement du futur boulevard de l'Assomption, tel que mentionné à la page 16.
92. Section 5 – Description du chantier, Travaux de démolition : L'étude doit préciser la nature et la fonction actuelle (ou passée) des bâtiments à être démolis, dans le secteur du parc Bellerive et ailleurs, s'il y a lieu.
93. Section 5 – Gestion de la circulation : Quels seront les moyens concrets utilisés pour gérer la circulation durant les travaux ?
94. Section 6 – Programme de mise en œuvre : Quelles seront les responsabilités de chacun des partenaires dans l'entretien et l'exploitation des aménagements tels les espaces verts, les voies de services et les voies réservées ?
95. Section 7 – Acquisitions : Il est requis d'ajouter à chaque phase, le nombre et la superficie des propriétés à être expropriées, énumérer les plus importantes et établir un lien explicite avec les plans de l'annexe 3.
96. Section 8 – Coûts : Le tableau 4 prévoit une somme de 4,94M\$ pour la dalle Viau. En quoi consistent exactement ces travaux ?
97. Une somme de 4M\$ est allouée au transport en commun dans le projet tel que mentionné au tableau 4 (page 19). Quels sont les travaux spécifiques associés à cette somme ?
98. Annexe 2 – Simulations visuelles : Il manque des titres aux planches de simulation présentées. En fait, chaque planche montrant une simulation devrait porter un titre spécifique et mériterait un commentaire. Dans quelques cas, la simulation visuelle ne présente pas le même angle que la photo de la situation actuelle. Y a-t-il possibilité d'améliorer la comparaison ?

99. Annexe 2 – Simulations visuelles, Porte Faubourg : Il manque une vue générale montrant le secteur compris entre la base du pont Jacques-Cartier et la rue Papineau. Cette simulation est d'autant plus importante que tout ce secteur sera grandement modifié par le projet proposé.
100. Annexe 2 – Simulations visuelles, Porte Sainte-Marie : Quels sont les trois nouveaux bâtiments en blanc aux têtes d'îlots des rues Dufresne, Iberville et Frontenac ? La simulation montre que, dans le parc Bellerive, il est prévu que des arbres et deux petits bâtiments seront enlevés. Est-ce exact ?
101. Annexe 2 – Simulations visuelles, Porte Sainte-Marie (2^e page) : Quel est le monument proposé au centre du parc René-Lévesque ? Que représente-t-il ?
102. Annexe 2 – Simulations visuelles, Porte Hochelaga : La dalle qui prolonge le square Dézery vers le Port est inclinée et en surplomb par rapport au terrain adjacent du Port. Quels sont les raisons justifiant ces deux particularités ? De plus, l'étude doit expliquer en quoi consistent les structures ornant le muret diviseur entre les chaussées des voies rapides de la rue Notre-Dame.
103. Annexe 2 – Simulations visuelles, Porte Maisonneuve (2^e page) : La page doit indiquer le nom de l'intersection montrée à cette simulation.
104. Annexe 2 – Simulations visuelles, Porte Maisonneuve (3^e page) : La photo de l'état actuel devrait être prise du même point d'observation que la simulation, surtout que dans le cas présent, la photographie est prise en direction nord-ouest alors que la simulation montre le parc Champêtre vers le sud, soit dans une direction quasi opposée. La même remarque, déjà mentionnée pour les arbres, s'applique.
105. Avec la nouvelle vocation proposée au parc Champêtre, planifiez-vous la conservation de quelques arbres matures de part et d'autre de l'axe central de ce parc, en particulier les Chênes à gros fruits ? Sur la même simulation, on observe deux bassins d'eau avec de petites chutes. Quelles seront les caractéristiques de ces bassins (profondeur, hauteur) ? Quels sont les usages proposés pour cet aménagement durant l'hiver ?
106. Annexe 2 – Simulations visuelles, Porte Viau (1^{ère} et 2^e page) : Le monument Vickers est localisé différemment sur les plans et la simulation visuelle. Cette différence est à corriger. Quelle est l'utilité du mur noir situé du côté sud et à la limite de l'emprise devant le Centre de soins prolongés ?
107. Annexe 2 – Simulations visuelles : Il serait intéressant de présenter une simulation de la Porte Montréal ainsi que de l'intersection Souigny et l'Assomption.
108. Annexe 3 – Plans des acquisitions : Les superficies présentées aux tableaux situés à gauche des plans représentent-elles les terrains à acquérir ou bien les superficies totales des propriétés touchées par le projet proposé ? De plus, ces plans identifiant les lots à acquérir sont difficiles à lire. Il est nécessaire de préciser les lots ou les parties de lots visés par le projet, les superficies à acquérir et mentionner s'il y aura rétrocession de terrains excédentaires et à qui, le cas échéant.

Chapitre 4 : Analyse des impacts

109. Section 1.3 – Méthode spécifique au climat sonore : Les symboles utilisés au Tableau 1.3 à la page 5 sont à réviser.
110. Section 2.1.1. – Effets sur les eaux de surface – Impacts des travaux de construction :
Comment sera effectué le rejet des eaux de surface accumulées dans les excavations lors des travaux dans le milieu ou dans les égouts pluviaux alors que le futur égout pluvial ne sera pas encore construit ? Il est indiqué, à cet égard que ces eaux « devront être pompées dans des bassins de décantation afin de diminuer, lorsque nécessaire, leur concentration en matières en suspension (MES) et en contaminant à un niveau acceptable ». Si ces eaux sont rejetées à l'égout unitaire, il n'y aura pratiquement pas de traitement nécessaire pour les rendre conformes aux normes de la CUM puisque les normes de rejet dans un réseau d'égout unitaire (qui sont identiques aux normes de rejet dans un égout sanitaire) ne comportent pas de norme pour les matières en suspension (MES) et que les limites admissibles pour les autres contaminants sont relativement élevées par rapport aux normes de rejet dans un égout pluvial. Le MENV n'exige pas que ces eaux soient rejetées directement dans le fleuve, elles peuvent être rejetées à l'égout unitaire en attendant que le nouveau réseau d'égout pluvial soit construit et en fonction. Toutefois, les bassins de rétention dans lesquels elles seront pompées avant leur rejet devront avoir une capacité suffisante pour permettre de les accumuler lorsqu'il y a débordement aux ouvrages de régulation de la CUM ou lorsque leur rejet à l'égout unitaire entraînerait un débordement à l'un de ces ouvrages, et ce pour des pluies d'une récurrence de 4 fois par an.
111. Le tableau sur les mesures d'atténuation mentionne des analyses chimiques qui seront réalisées avant la disposition des dépôts sédimentaires situés dans les bassins de décantation. Quelles sont les quantités attendues de sédiments ? Quels sont les paramètres qui seront analysés et les critères retenus selon les modes de disposition ? Quels sont les lieux potentiels de disposition de ces sédiments ? Pour les eaux contaminées, on mentionne que le niveau de contamination ne devra pas excéder les critères de rejet dans le milieu (MENV, CUM, CCDG). L'étude doit présenter ces critères ainsi que les modes de traitement et de disposition de ces eaux.
112. Section 2.1.1 – Effets sur les eaux de surface – Impact des aménagements définitifs :
La proposition de construire un réseau d'égout pluvial séparé qui acheminera les eaux de ruissellement de la rue Notre-Dame vers le fleuve via des bassins de rétention et de sédimentation doit être bonifiée. L'étude d'impact est imprécise quant à la manière dont cela sera réalisé et laisse croire à une certaine méconnaissance des réseaux d'égout de ce secteur. Par exemple, au chapitre 2, page 10, il est écrit : « Actuellement les eaux de ruissellement (d'origine pluviale ou issues de la fonte de la neige) sont acheminées directement vers le fleuve à partir d'un important réseau collecteur d'égout pluvial ». À notre connaissance, il n'y a pas d'égout pluvial dans ce secteur, mis à part ceux drainant les eaux de ruissellement du port de Montréal. Cet énoncé est d'ailleurs en contradiction avec la description des infrastructures de drainage présentée à la page 8 du chapitre 4. Il y a aussi confusion quant à la propriété des réseaux d'égout; il est parfois fait mention de « l'intercepteur de la Ville de Montréal » (chapitre 2, page 28; équipements et infrastructures publics)

alors qu'au chapitre 4 (page 8), on parle plutôt des « collecteurs de la Communauté urbaine de Montréal (CUM) ». Les collecteurs appartiennent à la Ville de Montréal alors que l'intercepteur sud appartient à la CUM. Ces imprécisions montrent que la connaissance des réseaux devra être approfondie.

113. La façon dont les eaux de ruissellement seront acheminées directement vers le fleuve, sans passer par l'égout unitaire (de manière à diminuer les débordements) n'est pas indiquée. Il est fait mention, à la section 2.1.1, des émissaires entre les structures de dérivations de l'intercepteur de la CUM et le fleuve qui permettent d'évacuer directement les surplus d'eaux usées vers le fleuve lors d'événements climatiques majeurs. Le promoteur prévoit-il que le nouveau réseau d'égout pluvial sera raccordé directement sur ces émissaires, en aval des structures de dérivation ? Sinon, comment prévoit-il acheminer ces eaux de ruissellement directement au fleuve sans passer par l'égout unitaire ? Est-ce que ce nouveau réseau d'égouts pluviaux couvrira toute la longueur du projet à l'étude ou seulement la portion empruntant le tracé actuel de la rue Notre-Dame ? Le promoteur doit également examiner la possibilité d'augmenter la capacité de cet égout, advenant que la Ville de Montréal voudrait soulager une partie de son propre réseau d'égouts dans un secteur de ce territoire. Enfin, est-ce qu'un égout surdimensionné pourrait servir pour la rétention afin de ne pas dépasser les capacités des bassins de sédimentation ?
114. Selon l'étude, le volume des eaux de ruissellement passera de 33 000 m³ à 37 000 m³. De quel volume s'agit-il, annuel ou le volume correspondant à un événement ? Pour la conception des bassins de sédimentation qui recevront les eaux de ruissellement de la rue modernisée avant leur rejet dans fleuve, il y aurait lieu de simuler le fonctionnement de chacun des bassins de sédimentation en fonction de son bassin de drainage réel et d'événements pluviaux théoriques de récurrences allant jusqu'à 5 ans ainsi qu'avec des données de pluies réelles qui se sont produites au cours des dernières années sur le territoire de la CUM. Le MENV ne demande pas que ces ouvrages de traitement soient entièrement fonctionnels lors d'événements exceptionnels qui se produisent au-delà de la récurrence de 2 ans, mais ils ne devraient pas être limités à traiter le « first flush ». De plus, la capacité d'évacuation des eaux de ruissellement des voies de roulement devra être suffisante pour éviter toute accumulation d'eau sur plus de 30 cm dans les sections en dépression ou en tunnel et cela, pour une pluie d'une récurrence de 100 ans. Le système devra, entre autres, être performant en hiver, lors d'une forte averse en janvier, par exemple.
115. Le fonctionnement des bassins de sédimentation doit être précisé. S'agit-il d'une décantation statique ou de dispositifs favorisant cette décantation (écoulement ascendant, avec frottement sur lamelles ou autre). Il y aurait lieu de prévoir l'ajout à ces bassins de sédimentation, des dispositifs servant également à retenir les matières flottantes (bois, huiles, matières grasses, etc.), avant le rejet. Les normes de rejet à respecter devraient être celles du Règlement 87 de la CUM. L'étude d'impact doit prévoir un programme de suivi sur cet aspect, qui sera mis en œuvre au cours des deux années suivant la mise en service du projet. Les résultats obtenus devraient être présentés dans un rapport annuel au MENV et à la CUM. En cas de déversement de matières dangereuses ou toxiques, un dispositif doit être prévu pour empêcher le rejet dans le cours d'eau de ces matières ainsi qu'un accès facile pour les récupérer et ventiler rapidement le bassin. Tous les équipements des bassins de sédimentation et

des stations de pompage devraient être conçus selon les standards établis, afin d'éviter tout risque d'explosion.

116. Le profil de la rue Notre-Dame modernisée ainsi que les informations sur l'égout pluvial projeté ne sont disponibles ; il serait toutefois bien de prévoir l'emplacement de ces bassins près des points bas et des émissaires, afin d'éviter le besoin de stations de pompage. De plus, un programme d'entretien régulier de ces bassins doit être proposé afin que les matières sédimentées ne soient remises en suspension et rejetées.
117. Section 2.1.3 Effets sur les sols contaminés – Impact des travaux de construction : Quelles sont les quantités approximatives ainsi que les options de disposition des sols contaminés à excaver et à disposer ? Quelles sont les options qui seront retenues pour la gestion des sols contaminés : l'utilisation sans restriction, le matériel de recouvrement pour un lieu d'enfouissement sanitaire, le matériel de remblayage, le traitement ou l'enfouissement sécuritaire ? Quelles sont les options qui seront retenues pour la réhabilitation des terrains contaminés, à savoir décontamination aux critères génériques ou spécifiques, mesures restrictives ou de confinement ? Compte tenu des quantités probablement importantes des sols, envisage-t-on des problèmes à trouver des lieux de disposition ? Il serait utile de détailler les réglementations sur les mesures d'atténuation mentionnées à la fin du tableau (Règlement sur l'élimination des matières résiduelles, Politique des sols contaminés et Règlement sur les matières dangereuses). Enfin, pour les sols non contaminés, mentionnons que les quantités de déblais et de remblais ne sont pas indiquées.
118. Section 2.2.1 Effets sur la végétation : Les impacts sur la végétation sont évalués par secteurs. Chaque secteur est considéré comme ayant une étendue ponctuelle. Pourtant, selon les définitions données à la section 1.2.2 du chapitre 4, un secteur de la rue Notre-Dame correspond plutôt à une étendue locale. Choisir cette valeur locale plutôt que ponctuelle aurait pour effet que les impacts sur la végétation seraient évalués, selon la méthode du promoteur, comme étant d'importance forte, pour chaque secteur. De plus, on peut considérer que les impacts sur la végétation de la bande verte ont une portée régionale. Cette végétation, rare dans le secteur, est en effet vue par un grand nombre de personnes, utilisant la rue Notre-Dame ou la piste cyclable. @
119. Section 2.2.1 Effets sur la végétation – Impact des travaux de construction : A plusieurs endroits dans cette section, le promoteur propose de transplanter les arbres existants, surtout ceux de longue longévité et de fort diamètre. Est-il faisable de transplanter un arbre mature et quelles sont les chances de succès de la transplantation ? Vise-t-on principalement les arbres à fort potentiel de croissance, qui n'ont pas encore atteint leur maturité, leur taille maximale ? Il faut préciser les espèces, l'âge et le diamètre des individus pouvant être transplantés avec succès. Considérant les pertes importantes en arbres et arbustes ainsi que le succès mitigé de la transplantation, le MTQ pourrait-il envisager un partenariat avec le ville de Montréal ou une firme spécialisée afin d'élaborer des mesures d'atténuation ? En cas d'échec, quelles seraient les espèces de remplacement ? L'étude doit également préciser les normes du Cahier des charges et devis généraux qui s'appliqueront à la protection des arbres et arbustes.
120. Section 2.2.1 – Effets sur la végétation – Impact des travaux de construction – Secteurs 5, 6, 7 et 8 : Le promoteur doit démontrer la nécessité d'abattre ou de

déplacer les arbres dans les secteurs de parcs, soit dans l'emprise ou pour de nouveaux aménagements, que ce soit pour le parc Bellerive, le square Dézéry, ou les parcs Morgan et Champêtre.

121. Section 2.2.1 – Effets sur la végétation – Impact des aménagements définitifs : Il est mentionné que le programme de plantation n'est pas encore défini. La Ville de Montréal et le milieu participeront-ils à l'élaboration de ce programme, ou seront-ils consultés ?
122. Section 2.2.2 – Effets sur la faune et ses habitats – Impact des aménagements définitifs : Il est requis d'ajouter dans cette section le concept d'habitat faunique (avienne) proposé dans l'agrandissement du parc Bellerive selon la seconde carte de l'annexe 1 du chapitre 3. Les critères ou les grandes lignes de la conception de cet aménagement doivent être présentés.
123. Section 2.3.2 – Effets sur l'utilisation du sol – Impact des aménagements définitifs – Habitation : L'impact est jugé positif, d'importance indéterminée, car il permettra de consolider la fonction résidentielle en limitant les débordements de circulation dans certaines rues résidentielles. Quelle est la durée de cet impact et son étendue ? @
124. Section 2.3.6 – Effets sur la circulation et les infrastructures de transport – Impact des travaux de construction : L'étude propose à cette section différents comités ayant pour but d'évaluer l'ampleur du débordement de la circulation sur le réseau local, solutionner les problèmes anticipés, trouver des alternatives aux différents modes de transport et maintenir les conditions actuelles sur la ligne express 410 de l'Agence métropolitaine de transport. Les résultats des travaux de ces comités devront être fournis au MENV lors des demandes de certificat d'autorisation.
125. Section 2.3.6 – Effets sur la circulation et les infrastructures de transport – Impact des travaux de construction – Le transport collectif local (STCUM) : À cette section, le promoteur doit détailler les effets de la phase de construction du projet proposé sur les autres lignes d'autobus qui utilisent la rue Notre-Dam, en début ou en fin de parcours.
126. Section 2.3.6 – Effets sur la circulation et les infrastructures de transport – Impact des aménagements définitifs – Le réseau routier : Est-il envisageable que le projet ait un impact positif sur la circulation dans les rues résidentielles que pendant quelques années ? @
127. Section 2.3.6 – Effets sur la circulation et les infrastructures transport – Impact des aménagements définitifs – Le réseau de camionnage : L'étude doit décrire davantage la circulation des camions utilisant la rue Notre-Dame. Quels sont les trajets prévisibles qui seront empruntés par les camions en provenance de l'est et de l'ouest de l'île de Montréal, ainsi que de la rive sud via le pont-tunnel et le pont Jacques-Cartier et qui se dirigent vers le Port de Montréal, ou en reviennent ? Quelles entrées seront utilisées ? De plus, est-il possible qu'il y ait utilisation excessive de la rue l'Assomption, au nord de l'avenue Souigny, suite à son prolongement vers le sud ? Cette rue devient résidentielle au nord de la rue Sherbrooke. La rue l'Assomption est-elle interdite au camionnage de ce côté ?
128. Section 2.3.6 Effets sur la circulation et les infrastructures de transport – Impact des aménagements définitifs – Le transport collectif régional (AMT) : On présente au chapitre 1 (Section 1.4.3, page 38) un estimé des gains de temps pour les automobilistes

suite à la réalisation du projet. Quelle sera la vitesse de circulation des autobus aux heures de pointe du matin et du soir dans la voie réservée à court et à long terme ? Quels seront les gains de temps pour les usagers du transport en commun par rapport à la situation actuelle ? Quelle sera la performance de la voie réservée par rapport aux automobiles ?

129. Section 2.3.6 Effets sur la circulation et les infrastructures de transport – Impact des aménagements définitifs – Le transport collectif local (STCUM) : L'étude doit détailler les effets de l'exploitation du projet proposé sur les autres lignes d'autobus qui utilisent actuellement la rue Notre-Dame en début ou en fin de parcours.
130. Section 2.3.7 – Effets sur la sécurité routière – Impact des aménagements définitifs – Sécurité des déplacements automobiles et par camion & Sécurité des déplacements cyclistes : L'étude recommande qu'un audit de sécurité routière soit réalisé lors de la préparation des plans et devis préliminaires. Pour la bonne compréhension, il serait utile d'expliquer en quoi consiste un audit et de préciser que ce dernier sera effectivement réalisé et non seulement recommandé. Cet audit aura-t-il comme objectif, entre autres, de trouver des moyens afin de limiter la vitesse maximale à la vitesse affichée de 70 km/h ? Rappelons que l'étude d'impact mentionne au chapitre 1 (section 1.4.6) que la vitesse observée hors pointe dépasse souvent 100 km/h et que le projet proposé ne comporte aucun feux de circulation sur les voies rapides ? @
131. Section 2.3.7 – Effets sur la sécurité routière – Impact des aménagements définitifs – Sécurité des déplacements cyclistes : L'étude précise dans les mesures d'atténuation que le comportement des conducteurs sera analysé après l'ouverture de la nouvelle route pour vérifier s'il est conforme aux prévisions et pour faire des ajustements, s'il y a lieu. Quels sont ces ajustements qui pourraient être apportés ?
132. Section 2.3.8 – Effets sur la vie communautaire et les modes de vie – Impact des aménagements définitifs : Le projet propose l'ouverture de la rue du Havre entre la rue Sainte-Catherine et les voies de service proposées afin de compenser la fermeture des rues Alphonse-D. Roy et Davidson. Ces deux rues sont les sorties actuelles du quartier Hochelaga vers la rue Notre-Dame. L'étude doit évaluer l'impact de l'ouverture de la rue du Havre sur les résidences pour personnes retraitées située au coin de la rue Sainte-Catherine. Elle doit également discuter de la pertinence de cette ouverture dans les deux sens, compte tenu de la présence juste à l'ouest des rues Iberville et Frontenac et des questions qui suivent. Ce nouveau tronçon de rue (du Havre) permettra, en direction ouest, une sortie directe du quartier Hochelaga vers le centre-ville, via la voie de service. Cette sortie vers le centre-ville permettra d'éviter de faire un détour par les rues Maisonneuve et Iberville, ce qui est une amélioration (en terme de temps et de débit sur la rue Iberville) ; elle engendrera cependant un trafic important. Ainsi, selon les simulations présentées à l'annexe 4, la rue Du Havre supportera un débit total équivalent (DJME) à celui des rues Iberville et Frontenac. Mais dans l'autre sens, l'entrée directe vers Hochelaga via la rue du Havre apparaît discutable, compte tenu qu'elle est disponible pour la circulation en direction ouest sur la voie de service et que cette circulation pourrait utiliser la rue suivante, soit la rue Frontenac. Par contre, en direction est sur la voie de service, la rue Frontenac sera la seule entrée vers le quartier Hochelaga pour la circulation venant du centre-ville. En conclusion, l'ajout de ce nouveau segment de rue est à revoir.

133. Section 2.3.9 – Effets sur le patrimoine bâti – Impact des travaux de construction : Le projet propose la démolition partielle de la tonnellerie. Est-ce que d'autres options ont été analysées dans le but d'éviter cette démolition ? Par ailleurs, deux stationnement voisins de la tonnellerie seront détruits, selon le projet proposé. À quel endroit seront relocalisés ces deux stationnements de 50 et 95 places, utilisés par les employés de Lantic, situés du côté nord de Notre-Dame et au coin de l'avenue Jeanne d'Arc ?
134. Section 2.3.9 – Effets sur le patrimoine bâti – Impact des aménagements définitifs : Il serait utile pour le lecteur d'ajouter la référence aux 4 numéros mentionnés après les adresses des bâtiments démolis. Ces numéros proviennent de l'annexe 5 du Chapitre 2.
135. Section 2.4 – Milieu visuel : L'étude d'impact doit présenter les mesures qui pourraient être prises, en collaboration avec la Ville de Montréal, pour limiter la mise en place de panneaux publicitaires en bordure de la rue Notre-Dame modernisée. De même, la conception des différents ouvrages et murs devrait prévoir des moyens pour limiter la prolifération de graffitis. @
136. Section 2.4.1 – Effets sur les champs visuels des riverains – Impact des aménagements définitifs : L'impact résiduel bonifié est qualifié de fort. Cependant, il faudrait ajouter qu'il sera différé à cause du temps que prendra la végétation pour bien s'établir.
137. Section 2.4.2 – Effets sur les champs visuels des usagers de la route – Impact des aménagements définitifs : Le promoteur pourrait-il présenter les principales caractéristiques du traitement architectural des murs de soutènement qu'il propose, afin de refléter le caractère des différents quartiers ou portes traversés. Il doit également dire ce qu'il entend par le maintien du traitement en alternance des ouvertures et des fermetures.
138. Section 2.4.3 – Effets sur les champs visuels des cyclistes et promeneurs – Impact des aménagements définitifs : Le promoteur pourrait-il présenter des exemples de mesures d'atténuation proposées concernant le design des garde-corps et des clôtures anti-projectiles qui changent la qualité visuelle du secteur, en continuité avec le mobilier urbain proposé.
139. Section 2.4.4 – Effets sur les unités de paysage – Impact des aménagements définitifs – Unité 5 - Autoroute Ville-Marie et ses abords : On parle de murets en paliers accompagnés de végétation. De quel type de végétation parle-t-on ?
140. Section 2.4.4 – Effets sur les unités de paysage – Impact des aménagements définitifs – Unité 8 - Zones résidentielles, quartier Sainte-Marie, Hochelaga et Maisonneuve : Quel est l'intérêt réel de construire le belvédère au parc Dézéry ? Ne risque-t-il pas d'être peu fréquenté, voire inutile ? A-t-on considéré d'autres solutions d'aménagement ? Quelles suites seront données à la demande de la ville de Montréal sur ce parc (Chapitre 1, Annexe J, Recommandation de la ville de Montréal) ?
141. Section 2.4.4 – Effets sur les unités de paysage – Impact des aménagements définitifs – Unité 10 – Parcs Morgan et Champêtre : Il est mentionné à cette section que le passage de la route verte à l'intérieur du Parc (Morgan-Champêtre) assurera

un bon achalandage des lieux. Le promoteur a-t-il envisagé d'autres moyens pour assurer la sécurité des lieux ?

142. Section 2.4.4 – Effets sur les unités de paysage – Impact des aménagements définitifs – Unité 11 – Parc Bellerive : On mentionne la perte d'arbres matures. Quel sera le nombre d'arbres qui seront perdus ?
143. Section 2.4.4 – Effets sur les unités de paysage – Impact des aménagements définitifs – Unité 15, zone industrielle Dickson : On propose l'aménagement d'une zone tampon composée d'une butte végétalisée. Cet aménagement doit être illustré sur carte. La dernière phrase de cette section parle de nouvelles simulations visuelles et de plans détaillés d'architecture. Il est requis de déposer ces nouvelles simulations et ces plans détaillés.
144. Section 2.5 – Climat sonore : L'étude mentionne que l'organisation du chantier et l'ordonnancement des travaux auront comme objectif la réduction de l'impact sonore durant la nuit et les mois les plus chauds. Quelles sont les dates exactes proposées ? Les travaux effectués à proximité des résidences pourraient-ils être limités aux mois de novembre à mars dans le but de réduire le bruit et les poussières ? Par ailleurs, l'échéancier des travaux proposé prévoit des travaux dans la phase IV (entre Viau et Alphonse-D. Roy) de mai à décembre, ce qui ne correspond pas au principe énoncé à la première phrase.
145. Section 2.5 Climat sonore, impact des travaux : Compte tenu que les travaux se feront à proximité des secteurs résidentiels, le promoteur propose des mesures d'atténuation (écrans acoustiques temporaires ou mobiles, équipements de construction générant un bruit réduit) pour limiter les impacts sonores du chantier. L'étude doit présenter les principales caractéristiques de l'aménagement et de la conception des écrans acoustiques et des autres mesures d'atténuation et fournir une évaluation sonore des niveaux de bruit (modélisation et cartographie isochronique) perçus aux zones résidentielles en tenant compte des différentes mesures d'atténuation proposées. Par ailleurs, il est prévu de détourner la circulation sur des voies temporaires à proximité de secteurs résidentiels durant certaines périodes des travaux. Les limites de vitesses sur ces voies temporaires devraient être abaissées par rapport à la situation actuelle. @
146. Le promoteur doit indiquer s'il peut respecter, en phase construction, les critères de bruit suivants : pendant la période du jour comprise entre 7h et 19h , on doit respecter un niveau de bruit équivalent ($L_{eq\ 12\ h}$) égal au niveau de bruit ambiant ($L_{eq\ 12\ h}$) de cette période. Lorsque le bruit ambiant est moins élevé que 55 dBA, le niveau de bruit à respecter est de 55 dBA. Pendant la période de la soirée comprise entre 19h et 22h, on doit respecter un niveau de bruit équivalent ($L_{eq\ 3\ h}$) égal au niveau de bruit ambiant ($L_{eq\ 3\ h}$) de cette période. Lorsque le bruit ambiant est moins élevé que 55 dBA, le niveau de bruit à respecter est de 55 dBA. Pendant la période de nuit comprise entre 22h et 7h, on doit respecter un niveau de bruit équivalent ($L_{eq\ 1\ h}$) égal au niveau de bruit ambiant ($L_{eq\ 1\ h}$) de cette période, pour chaque heure correspondante. Lorsque le bruit ambiant est moins élevé que 50 dBA, le niveau de bruit à respecter est de 50 dBA. Pour les périodes de la soirée et de la nuit, le

promoteur doit réaliser d'autres mesures sonores pour ces deux tronçons afin de mieux documenter le niveau sonore actuel en vue du respect de ces critères. @

147. Section 2.5.1 Méthodologie de simulation des niveaux sonores : Les niveaux sonores ont été simulés pour les horizons 2001 et 2011 avec les débits estimés et une vitesse des véhicules de 70 km/h. Cette vitesse apparaît peu réaliste. L'étude d'impact mentionne (chapitre 1, page 40) que la vitesse moyenne observée en dehors des heures de pointe dépasse souvent 100 km/h. Quelle est l'influence de la vitesse des véhicules sur les niveaux de bruit et quels sont les résultats des simulations avec des vitesses plus élevées, par exemple 100 km/h ? Quelle est la fiabilité des simulations pour les automobiles et aussi pour les camions. Quels seront les niveaux de bruit en cas de quasi congestion ou de capacité maximale ainsi que la nuit ? @
148. Section 2.5.4 Impact par secteur : L'analyse des résultats par secteurs démontre que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame aura pour effet de diminuer les niveaux sonores sauf pour les sites Peter McGill (4), Iberville (7), Joliette (8) et Bossuet (9). Pour ces secteurs, l'étude d'impact doit intégrer les mesures d'atténuation et de bonification proposées afin de ramener les niveaux de bruit aux niveaux actuels ou inférieurs au critère ($L_{eq\ 24h}$ 55 dBA) prévu dans la politique du bruit du Ministère des Transports du Québec. L'étude d'impact doit présenter les simulations (modélisation et cartographie isochronique) du climat sonore obtenu avec les mesures d'atténuation proposées. De plus, une seconde série de simulations du climat sonore obtenu avec l'aménagement de buttes antibruit aux endroits où l'espace le permet dont les secteurs 4 (Peter McGill), 6 et 8 (rues Sicard et Joliette) doit être présentée. Est-ce qu'un type de puisards particulier sera utilisé pour limiter le bruit ? Mentionnons que l'étude expose à la section 2.5.6 le besoin de refaire les simulations avec les mesures d'atténuation avant les plans et devis. @
149. Aucune simulation n'a été effectuée pour les étages supérieures au 3^{ème}. Pourtant quelques immeubles d'habitation situés sur les rues Iberville, Frontenac et Joliette sont plus élevés. Quels sont les niveaux sonores actuels et futurs pour les étages supérieurs de ces édifices ? @
150. Section 2.5.4 – Impact par secteur – Porte Sainte-Marie : On propose de localiser l'échangeur dans un secteur moins sensible. Quelle est la proposition définitive sur cet aspect ? On mentionne également de regrouper les dalles des parcs René-Lévesque et Iberville-Frontenac et de les relocaliser entre les rues Dufresne et Iberville. Qu'est-ce qui sera retenu sur cet aspect ? De plus, on propose de surélever les parapets à 2 mètres plutôt que la hauteur initialement proposée de 1,2 m. Quel sera l'impact visuel de cette surélévation ?
151. Section 2.5.4 – Impact par secteur – Porte Hochelaga : On propose de surélever les parapets à 2 mètres plutôt qu'à la hauteur initialement proposée de 1,2 m. Quel sera l'impact visuel de cette surélévation sur le quartier Hochelaga ?
152. La Ville de Montréal a un projet de réfection de l'intersection Sainte-Catherine et Valois visant à favoriser certaines activités. Comment la proposition d'ouverture de la rue Valois à la voie de service de la rue Notre-Dame s'intègre au projet de la Ville de Montréal ?

153. Section 2.5.4 – Impact par secteur – Porte Viau : Le tableau présenté à la page 63 inclus le point Réf 5*. L'explication de l'astérisque est donnée à l'annexe 6, aux tableaux 2.3 et suivants et aux cartes de l'annexe 5 et devrait être repris au tableau de la page 63.. Il faudrait également mentionner que ces données proviennent d'un prototype, comme déjà mentionné au chapitre 2 de l'étude, et préciser la fiabilité de ce modèle.
154. On propose d'allonger la dalle reliant les parcs Morgan et Champêtre, de 20 mètres vers l'est. Quelle est sa longueur actuelle et quelle sera la longueur finale de cette dalle ? Quelles suites seront données à la demande de la ville de Montréal (Chapitre 1, Annexe J, Recommandation de la ville de Montréal) d'intégrer à l'aménagement du parc Champêtre le terrain appartenant à la ville et situé entre les avenues Letourneux et de LaSalle qui ?
155. Section 2.6 – Vibrations : La description des sources de vibration durant les travaux de construction ne semble pas comporter de travaux pour briser du roc. Est-ce que les sondages montrent que les excavations pourront être effectuées au-dessus du niveau du roc, même dans les sections en tunnel ? La section en courbe et en tunnel qui se rapproche du Centre de soins prolongés pourra-t-elle entraîner des vibrations perceptibles pour les résidents de cet édifice lors du passage de véhicules lourds? Enfin, les deux dernières phrases du second paragraphe du tableau sur les mesures d'atténuation sont incomplètes et à revoir.
156. Section 2.6 Vibrations – Impact des travaux de construction – Impacts des vibrations appréhendées : Pour le fonçage de pieux, le critère de vibrations à respecter sera 5 mm/s à 30 mètres. L'étude doit présenter les abaques mentionnés à la page 65 qui permettent de vérifier ce critère. Pour les vibrations induites par les travaux de compaction, l'étude anticipe des vitesses maximales de l'ordre de 3 mm/s à 15 mètres et de 1,75 mm/s à 30 mètres. On prévoit l'utilisation d'équipements moins lourds de compaction lorsque l'intensité des vibrations dépassera 5 mm/sec. Nous croyons que le respect de ce critère est acceptable pour le jour. Toutefois, aucun compactage ne devrait être prévu la nuit. @
157. Est-ce que le projet proposé comporte du dynamitage ? Si des travaux de dynamitages sont requis, les critères suivants concernant les vibrations sont recommandés : @

Type de structures	Limites des vibrations maximales	
	Fréquence < 40 Hz	Fréquence > 40 Hz
Maison moderne et structures en mur sec	19 mm/seconde	50,8 mm/seconde
Vieilles maisons avec murs de plâtre	12,7 mm/seconde	50,8 mm/seconde

158. Section 2.7 – Qualité de l'air ambiant – Impact des travaux de construction : Cette section est incomplète. Quels sont les autres contaminants qui seront émis dans l'air en plus des matières particulaires ? Quels sont les critères ou normes du règlement de la qualité de l'air de la CUM qui devront être respectés pendant les travaux ? Ces

normes risquent-elles d'être dépassées pendant les travaux ? Quelle est la localisation des secteurs problématiques et des récepteurs sensibles ?

159. Section 2.7.1 – Problématique et méthodologie : Le document mentionné à la page 68 et intitulé « Calcul des émissions polluantes pour l'aménagement du boulevard Notre-Dame, octobre 2000 » est à fournir. Pourquoi les polluants considérés n'incluent pas les émissions de CO₂ ? À la même page, l'approche retenue consiste à évaluer les impacts dans les conditions les plus pénalisantes d'émission et d'exposition. Quels seraient les résultats pour des conditions plus réalistes qui sont davantage susceptibles de survenir et sont, par le fait même, davantage représentatives ? Cette évaluation permettrait de mieux saisir les impacts du projet sur les émissions atmosphériques. Finalement, un résumé des conclusions des grandes études épidémiologiques concernant les effets sur la santé de la pollution de l'air, y compris celles reliées au trafic routier devrait être présenté.
160. Section 2.7.2 – Effet planétaire : On conclut que le projet aura des impacts négligeables sur les changements climatiques à l'échelle planétaire. Il faudrait également présenter une évaluation à l'échelle du Québec et du Canada et préciser la contribution du projet aux émissions des GES à ces mêmes échelles.
161. Section 2.8.2 – Synergie des impacts – Travaux et qualité de vie : L'étude doit présenter à la présente étape du projet la forme précise que prendra l'engagement du promoteur à mettre à la disposition des citoyens des ressources professionnelles durant les travaux, et ceci afin de leur permettre de s'exprimer et pour les informer des résultats de leurs demandes. Cette question est également valable pour le programme de surveillance en phase de construction sur l'aspect socio-communautaire présenté au chapitre 6 de l'étude d'impact.
162. Section 2.8 – Bilan, cumul et synergie des impacts : Cette section devrait présenter les liens du projet avec les autres projets du promoteur, proposés dans le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal dont le projet de prolongement de l'autoroute 25 vers Laval. De même, l'étude devrait faire mention des travaux de la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud ainsi que des liens possibles avec le projet proposé.

Chapitre 5 : Mesures d'urgence

163. Section 2 – Consultation des organismes – Les commentaires du SPCUM : Ce service a suggéré de prévoir des passages piétonniers clôturés pour assurer la sécurité des piétons durant des événements spéciaux, par exemple, les feux d'artifice. De quelle façon cette demande sera intégrée dans l'élaboration des plans et devis ?
164. Tel que présenté, le projet permettrait d'éliminer un grand nombre de nuisances qui sont actuellement causes d'accidents dont la disparition des carrefours et de manœuvres de camions sur la chaussée, l'aménagement d'accotement sur la plus grande partie du tronçon et l'amélioration de la voie d'accès au Port de Montréal. Cependant, même si la possibilité d'accidents est grandement diminuée, les risques associés au transport de matières dangereuses demeurent. L'étude d'impact doit documenter la nature des

matières dangereuses transportées, les volumes et la fréquence des transports. Ces renseignements sont nécessaires pour évaluer, en terme de rayon d'impact, les conséquences d'éventuels accidents et doivent servir de base à l'élaboration de scénarios d'intervention réalistes.

165. L'étude doit identifier les zones de vulnérabilité des accidents associés au transport des matières dangereuses, en particulier les trois zones résidentielles assez densément peuplées: Sainte-Marie, Hochelaga et Maisonneuve, en plus du Centre de soins prolongés. L'étude fait référence aux plans de mesures d'urgence de la Ville de Montréal et du ministère des Transports. Elle devrait inclure également deux autres intervenants potentiels, soit le Port de Montréal et le Canadien National et examiner le rôle de la Sûreté du Québec et du Service de police de la Communauté urbaine de Montréal.
166. L'étude pose comme postulat que chacun des intervenants a son plan de mesures d'urgence mais ne fait pas la démonstration qu'il existe une structure de coordination efficace entre les intervenants. Des accidents antérieurs, comme l'incendie d'une citerne de produits pétroliers sur un échangeur à Ville d'Anjou, survenu à l'été 2000, ont déjà révélé de grandes lacunes dans la structure de coordination. Pour détecter ces lacunes, l'élaboration de scénarios d'intervention « minute par minute » peut être utilisée. Ces scénarios comportent un système d'alerte, des plans d'évacuation ou de confinement spécifiques aux zones les plus vulnérables le long du tronçon et permettent d'informer la population de ces zones sur les systèmes d'alerte et les plans d'évacuation ou de confinement prévus. Ces scénarios doivent être développés en concertation avec tous les intervenants impliqués. Quel est l'engagement du promoteur sur cet aspect ?
167. Est-ce que ces plans de mesures d'urgence prévoient les mesures à prendre en cas de déversement de matières dangereuses ou toxiques dans une section en tunnel ?
168. L'étude doit prévoir des plans d'intervention d'urgence intérimaires pour les différentes phases de construction car les risques d'accidents seront alors plus grands.

Chapitre 6 : Programme de surveillance et de suivi

169. Section 2 Programme de suivi : Le programme de suivi proposé devrait inclure la vérification du respect de la vitesse affichée de 70 km/h sur les voies rapides de la rue Notre-Dame.
170. L'étude doit prévoir un programme de suivi des niveaux sonores pour les années suivant la réalisation des travaux de modernisation et la mise en place de mesures d'atténuation si les mesures montrent un dépassement des objectifs retenus. @
171. Section 2 – Programme de suivi – Végétation : Un suivi de deux ans est proposé sur les végétaux. Est-ce qu'il serait pertinent d'envisager une période de suivi plus longue compte tenu des conditions urbaines difficiles pour les végétaux et des transplantations envisagées ?

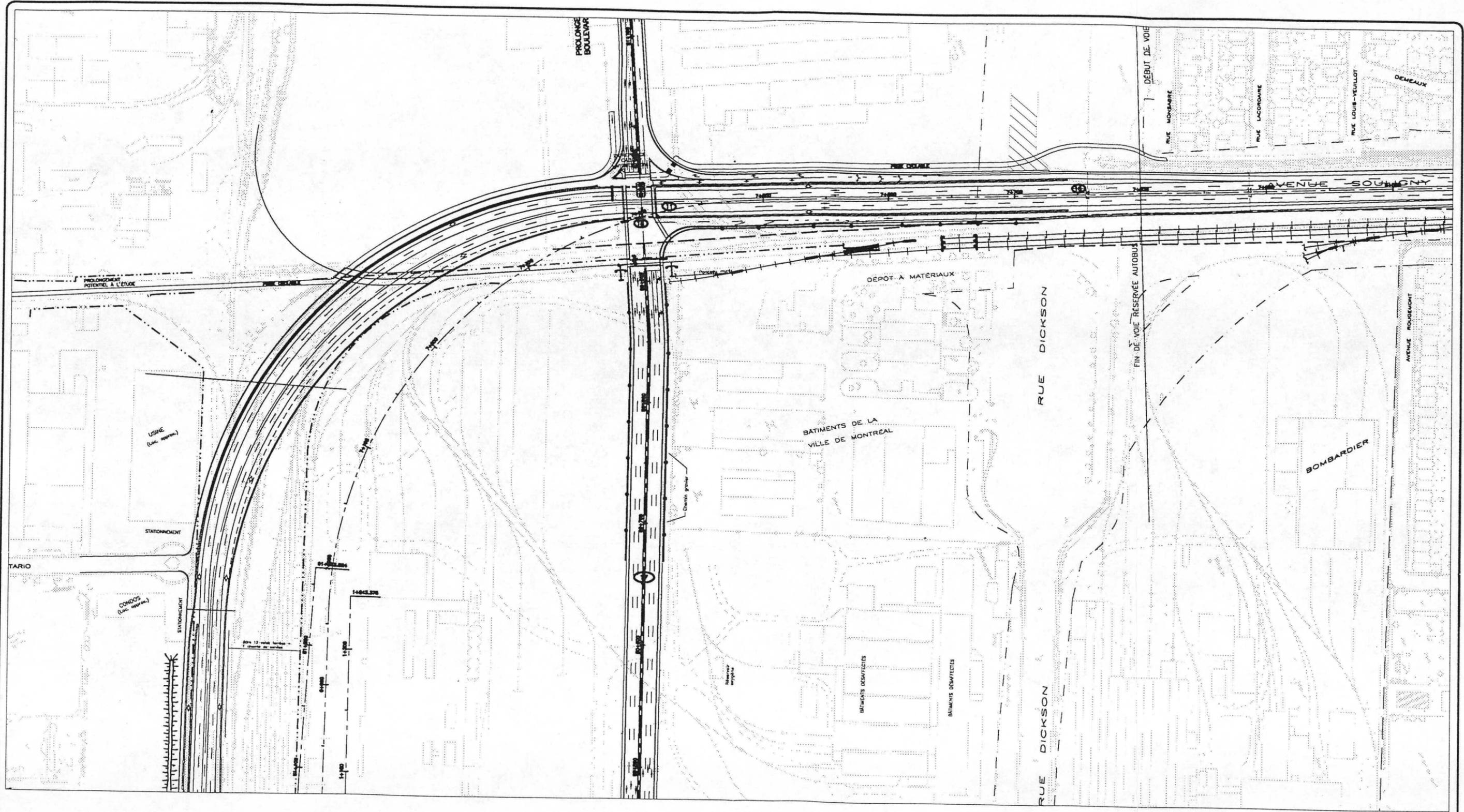
Qualité de l'air ambiant (Document complémentaire produit par SNC-Lavalin Environnement, mars 2001)

172. Section 4 – Évaluation des taux d'émissions : Des taux d'émission pour chaque type de véhicule ont été évalués avec le modèle MOBILE 5C et sont présentés aux tableaux 4-1, 4-2 et 4-3 pour les CO, NO₂ et COV respectivement. Un taux d'émission moyen a ensuite été calculé en fonction des données sur la distribution des véhicules (automobiles, camions légers, etc.). Cette évaluation tient-elle compte de la proportion croissante de véhicules utilitaires dans la flotte automobile qui présentent des taux d'émission de contaminants supérieurs à la moyenne ?
173. Section 5 – Évaluation des concentrations de polluants, contribution des véhicules : L'étude doit présenter les éléments concernant le modèle CALINE 4 : la matrice des conditions météorologiques utilisée dans le modèle et une démonstration de leur compatibilité; la liste des valeurs employées par défaut; la valeur des autres paramètres utilisés tel la vitesse de dépôt, hauteur de mélange, rugosité, etc; un exemple de fichier d'entrée. De plus, pourquoi n'a-t-on pas ajouté les concentrations ambiantes n'ont pas été ajoutées aux concentrations simulées ? Comment a été calculée la concentration 8h et 24h pour le scénario Pie IX ? Dans les simulations, a-t-on considéré des directions de vent autres que perpendiculaires aux voies de circulation ? Ainsi, a-t-on considéré au récepteur R1 (Scénario Iberville) une direction sud ? De même, a-t-on considéré aux récepteurs R3, R4, R7 et R8 (Scénario Pie IX) et R3, R7, R8, R9 et R10 (Scénario Dickson) les directions sud et sud-est ?
174. À la page 5-5, on mentionne, pour le scénario Iberville, que les concentrations prédites lors de la mise en service (2001) sont moins élevées que les concentrations évaluées pour la situation actuelle (1999). Ce phénomène est causé parce que les voies principales proposées seront en dépression. Pourtant, ces contaminants continueront à être émis dans l'air. Comment se comportent les contaminants émis dans une voie en dépression ? Comment en tient-on compte dans le modèle ?
175. Section 6.1.1 – Monoxyde de carbone (CO) : Au tableau 6.1, quelle est la localisation des stations de la CUM mentionnées à la note 3 portant sur la concentration maximale de CO pour les stations les plus rapprochées ?
176. Section 6.1.4 – Matières particulaires, page 6-6. On mentionne que la norme PM₁₀ a été dépassée à l'échangeur Décarie en 1998. En fait, il s'agit du critère pan canadien.
177. Section 6.3.1 – Changements climatiques & Section 7.1 Conclusions : Que peut-on conclure à l'échelle du Québec et du Canada sur cet aspect en particulier, par rapport aux contributions des véhicules automobiles aux émissions de gaz à effet de serre ?
178. Section 6.3.2 – Ozone troposphérique : « De façon générale, sur le territoire de la CUM, le projet devrait avoir peu d'impact. Les véhicules additionnels que l'on retrouvera sur la rue Notre-Dame seront retranchés ailleurs sur le territoire de la CUM. » Cette hypothèse peut-elle être appuyée par des cas similaires de réaménagement d'un réseau routier qui aurait été documenté ?

179. Section 7.1 Conclusions: L'étude conclut que la réalisation du projet entraînera, selon les secteurs, soit une diminution, soit une légère augmentation de la concentration des COV dans l'air ambiant. Le secteur du boulevard Pie IX fait exception, les concentrations pourraient augmenter au maximum de 50 % pour les habitations les plus rapprochées des voies de circulation. L'impact n'a pu être évalué de façon absolue, les COV ne faisant pas l'objet de normes. Il est donc recommandé de traiter la problématique des COV par le biais d'une analyse des effets sur la santé qui pourra, au besoin, être appuyée par une campagne d'échantillonnage. Compte tenu de l'absence de normes, l'évaluation des impacts du projet sur les concentrations actuelles de COV pourrait être réalisée en comparant les niveaux estimés aux critères de qualité de l'air du MENV dont nous joignons une copie.

180. Sur l'île et la région de Montréal, les impacts sur la qualité de l'air sont négligeables, en autant que l'on s'assure du fait que l'amélioration de la fluidité sur certaines artères ne constitue pas un incitatif à une augmentation du nombre de déplacements en automobile supérieure aux prévisions utilisées dans le modèle. Même si cet aspect relève davantage de la Ville de Montréal, quels sont les moyens concrets qui pourraient être mis en place pour atteindre cet objectif ?

Annexe 2

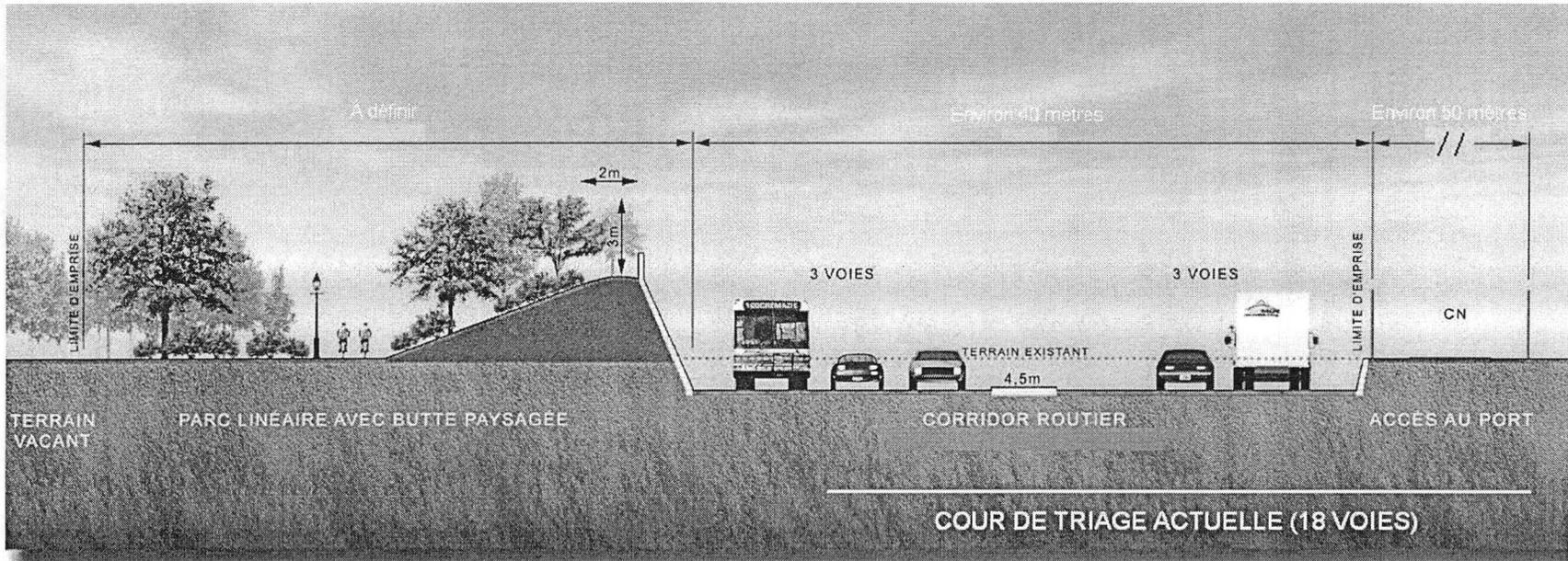


COUR DE TRIAGE DU CN
VARIANTE

Cient
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
 DIRECTION TERRITORIALE
 DE MONTRÉAL

AVANT-PROJET PRÉLIMINAIRE DE LA
 MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME
 ENTRE L'A-25 ET L'A-720

 DESSAU SOPRIN		Dessau-Soprin inc. <small>750, Square Victoria, Bureau 310 Montréal (Québec) Canada, J2Y 2T7 Tél. (416) 394-3600 - Téléc. (416) 394-3622</small>	
Préparé J.-M. Jarry	Chargé de projet J. Hardy Ing.	Discipline IT	
Dessiné M. Rodrigue	Vérifié J. Hardy Ing.	Échelle 1:3000	Date 01-08-17
Projet 04.0.0.6.7	Lot 2.4.0.1	Disc. ITCR	No Dessin 04.0.A



Variante CN

Proposition de butte antibruit
 (le raccordement aux rues Ontario et Sainte-Catherine n'est pas montré)

Annexe 3



Canadien National

Canadian National

Joseph Trouvé
Directeur
Développement corporatif

Manager
Corporate development

935, de La Gauchetière ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 2M9
Téléphone: (514) 399-~~2128~~ *5342*
Télécopieur: (514) 399-8823

935 de La Gauchetière Street West
Montreal, Quebec
Canada H3B 2M9
Telephone: (514)-399-2158
Facsimile: (514) 399-8823

Le 8 octobre 1999

M. Claude Paquet
Direction de l'Île de Montréal
Tour de la Bourse
800 Place Victoria
13^e étage
CP 395
Montréal
H4Z 1J2

Cher monsieur Paquet,

Ceci fait suite à notre conversation de cet après-midi au sujet des aménagements routiers et ferroviaires dans le secteur de la cour de Longue-Pointe.

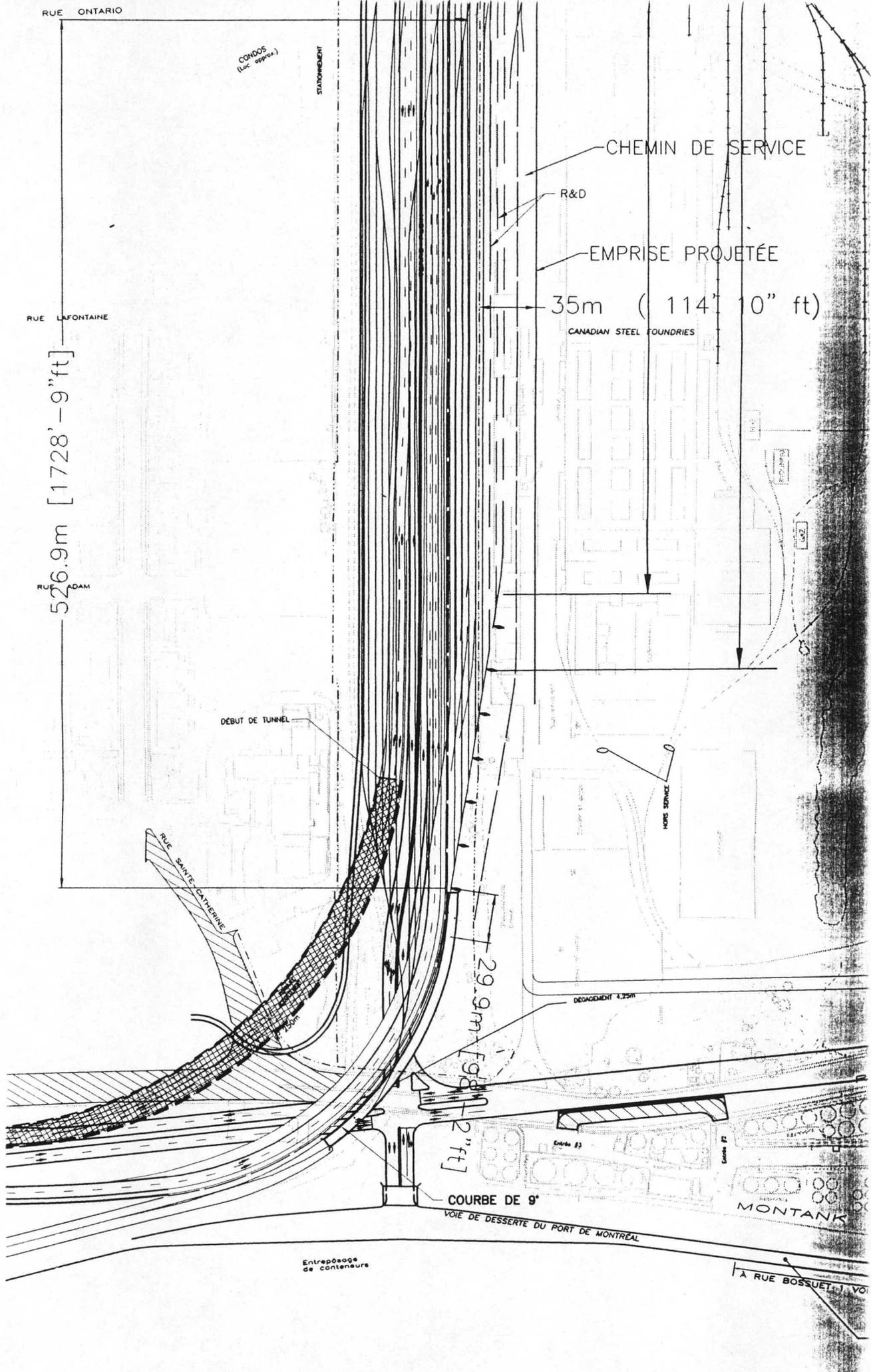
Il me fait donc plaisir de vous faire parvenir le plan des voies ferrées requises par CN dans ce secteur, de façon à permettre de desservir à long terme le Port de Montréal.

Nous restons à votre disposition pour revoir le tout plus en détail ainsi que les prochaines étapes requises pour la mise en place de ces aménagements.

Veuillez agréer, cher monsieur Paquet, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Joseph Trouvé





RUE ONTARIO

CONDOS
(loc. approx.)

STATIONNEMENT

CHEMIN DE SERVICE

R&D

EMPRISE PROJÉTÉE

35m (114' 10" ft)

CANADIAN STEEL FOUNDRIES

RUE LAFONTAINE

526.9m [1728' - 9" ft]

RUE ADAM

DEBUT DE TUNNEL

RUE SAINTE-CATHERINE

HOUS SERVICE

29.9m [98' 2" ft]

DEGAGEMENT 4.25M

2" ft

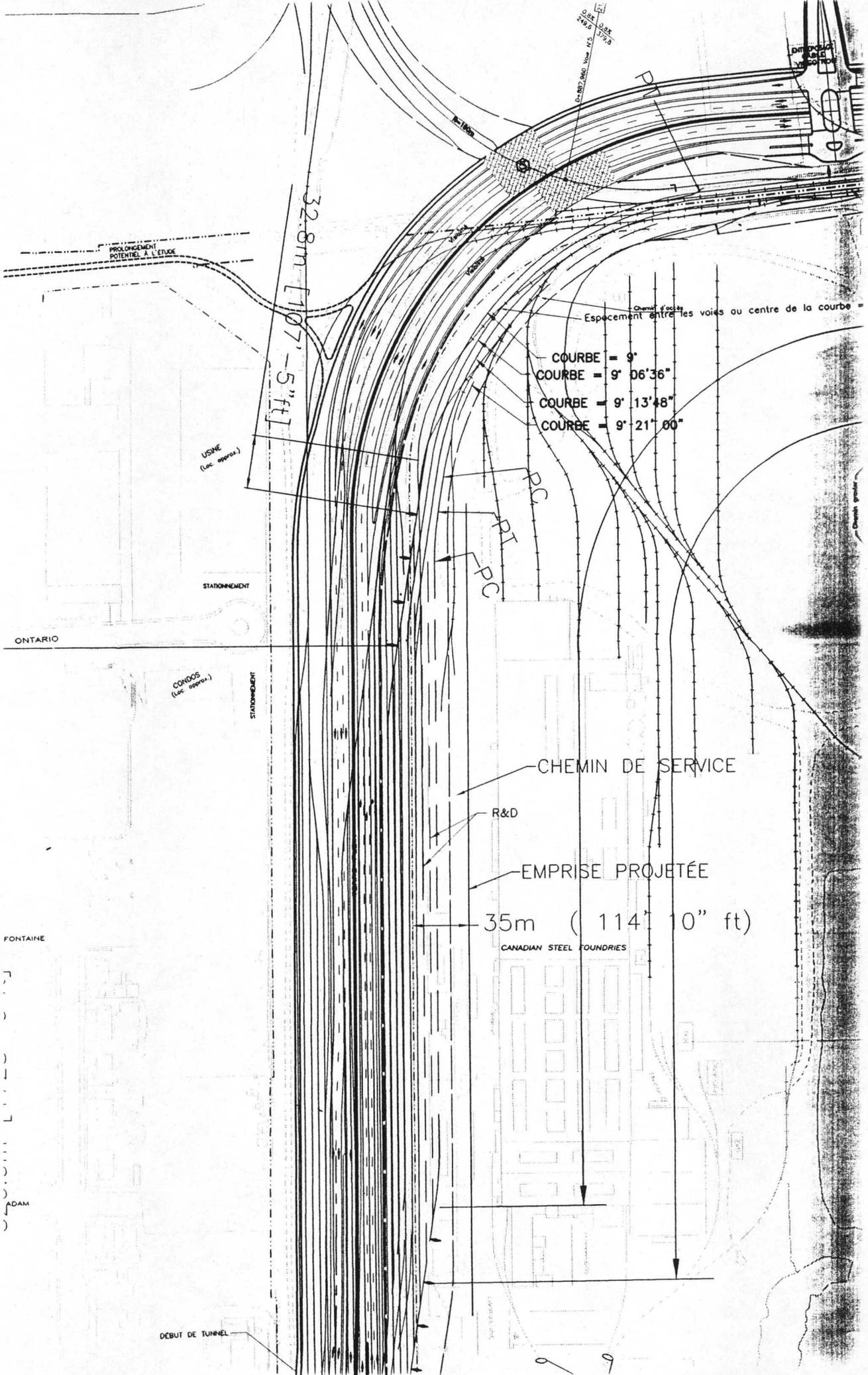
COURBE DE 9°

VOIE DE DESSERTE DU PORT DE MONTRÉAL

MONTANK

Entreposage de conteneurs

A RUE BOSSUET - VOIE



32.8m [107'-5"ft]

- COURBE = 9°
- COURBE = 9° 06'36"
- COURBE = 9° 13'48"
- COURBE = 9° 21' 00"

PC
PI
PC

CHEMIN DE SERVICE
R&D
EMPRISE PROJETÉE
35m (114' 10" ft)

CANADIAN STEEL FOUNDRIES

FONTAINE

ADAM

DEBUT DE TUNNEL

0.000 240.000 1000.000
0.000 240.000 1000.000

PROJETS
Y. G. S. P.

Chemin g. 1000



1 Copie S.M. Borel
Référé: C. P. P.
→ Jean Bouché

Canadian National

Canadien National

François C. Hébert
Vice-Président
Corporate Development

Vice-président
Développement corporatif

935 de La Gauchetière Street West
Floor 11
Montreal, Quebec H3B 2M9
Telephone: (514) 399-4333
Facsimile: (514) 399-8823

935, rue de La Gauchetière ouest
11e étage
Montréal (Québec) H3B 2M9
Téléphone: (514) 399-4333
Télécopieur: (514) 399-8823

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
Direction de l'Île-de-Montréal
29 NOV. 2000
R
E
C
U
DIRECTEUR

Le 20 novembre 2000

Monsieur Liguori Hinse
Sous-ministre adjoint
Direction générale de Montréal et de l'Ouest
Ministère des Transports du Québec
800, Place Victoria, 20e étage
Case postale 333
Montréal (Québec)
H4Z 1H9

Ministère des Transports du Québec Direction de l'Île-de-Montréal			
	Voir	Vu	Copie
Directeur	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Liaisons partenaires et usagers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Inventaires et plan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Projets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Exploitation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Centre Anjou et tunnel LHL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Centre Turcot et tunnel VM	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Centre gestion circulation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Soutien à la gestion	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Cher Liguori,

Je donne suite à notre rencontre du mois dernier au cours de laquelle nous avons revu les projets d'accès ferroviaires au Port de Montréal ainsi que celui du tracé de l'autoroute Ville-Marie.

Depuis le début de 1999, les divers intéressés ont effectué des évaluations de leurs besoins respectifs, tant du côté routier que portuaire ou ferroviaire. Diverses propositions ont aussi été revues en commun, de façon à en arriver à une solution qui convienne à tous.

Dans les circonstances, je crois utile de vous faire parvenir le document ci-joint qui résume la position de CN jusqu'à maintenant dans ce dossier. J'apprécierais recevoir votre accord avec cette proposition, suite à quoi je pourrais demander à nos aviseurs légaux de préparer les ententes appropriées.

Monsieur Liguori Hinse
Le 20 novembre 2000
Page 2

Ce premier accord constitue pour la Province et CN la base sur laquelle nous pourrions mener à terme ces importants projets de transport pour la région montréalaise. Entretiens, je demeure disponible pour revoir le tout avec vous.

Veillez agréer, Cher Liguori, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le vice-président
Développement corporatif,



François C. Hébert

Accepté :

Date :

C.c. Claude Mongeau
Keith L. Heller
Alain Thauvette

VENTE DE PROPRIÉTÉS FERROVIAIRES À LONGUE-POINTE

OPTION A – CN obtient des droits de passage sur les voies CP entre le Port de Montréal et Parsley.

1. CN:

1.1. Vend à la Province pour un montant de \$3.3 M, tous les terrains de la cour de Longue-Pointe ainsi que ceux de la partie abandonnée de l'antenne Longue-Pointe situés à l'ouest du PM 8.8, le tout d'une superficie approximative de 24.51 acres et tel qu'illustré au plan ci-joint. Les terrains sont vendus "tel quel".

1.2. Remet à la Province les études environnementales de Phase I qu'il a en sa possession.

1.3. Est responsable de la préparation des documents de transfert des terrains, à ses frais.

1.4. Pour assurer le maintien de son exploitation ferroviaire, conserve une servitude perpétuelle d'exploitation à titre gratuit sur une superficie de terrains suffisante à l'aménagement déjà proposé par CN de 5 voies ferrées ainsi que d'un chemin d'accès dans la partie est de la cour de Longue-Pointe. Ceci nécessite l'acquisition immédiate par la Province d'une lisière de terrain adjacente à la limite est de la cour de triage.

1.5. Fournit l'assistance technique nécessaire à la planification et à l'appel d'offre relative à l'aménagement des 5 voies ferrées qui seront nécessaires à son exploitation ferroviaire, tel que déterminé par CN.

1.6. Conserve l'antenne Hochelaga située au nord de la cour de Longue-Pointe pour desservir ses clients.

2. LA PROVINCE:

2.1. Achète de CN pour un montant de \$3.3 M tous les terrains vendus par CN et d'acquiescer à l'offre de passage.

- 2.2. Est responsable de l'arpentage des propriétés, à ses frais.
- 2.3. Acquiert immédiatement et à ses frais, une lisière de terrain adjacente à la limite est de la cour de Longue-Pointe.
- 2.4. Accorde à CN une servitude perpétuelle d'exploitation ferroviaire pour permettre l'aménagement du faisceau de 5 voies ferrées et du chemin d'accès.
- 2.5. Effectue le démantèlement des voies en place à la cour de Longue-Pointe, construit les 5 voies ferrées à même le matériel récupéré, le tout à ses frais et remet à CN le reste du matériel ferroviaire provenant du démantèlement. Ces travaux dont le coût est estimé à \$7.0 M sont aux frais de la Province.
- 2.6. Construit à ses frais la structure nécessaire au maintien de l'accès CN à l'antenne Hochelaga, située au nord de la cour de Longue-Pointe.

3. CN et LA PROVINCE:

- 3.1. Planifient les travaux de réaménagement de façon à ne pas interrompre les activités d'interchange entre CN et le Port de Montréal à Longue-Pointe.
- 3.2. Collaborent pour que CN obtienne des droits de passage perpétuels sur les voies de CP, à des conditions semblables à celles qui s'appliquent dans l'industrie ferroviaire pour des cas identiques.

OPTION B – CN n'obtient pas de droits de passage sur les voies CP entre le Port de Montréal et Parsley.

4. CN:

4.1. Vend à la Province pour un montant de \$3.3 M, tous les terrains de la cour de Longue-Pointe ainsi que ceux de la partie abandonnée de l'antenne Longue-Pointe situés à l'ouest du PM 8.8, le tout d'une superficie approximative de 24.51 acres et tel qu'illustré au plan ci-joint. Les terrains vendus sont vendus "tel quel".

4.2. Remet à la Province les études environnementales de Phase I qu'il a en sa possession.

4.3. Est responsable de la préparation des documents de transfert des terrains, à ses frais.

4.4. Pour assurer le maintien de son exploitation ferroviaire, conserve une servitude d'exploitation perpétuelle à titre gratuit sur une superficie de terrains suffisante à l'aménagement déjà proposé par CN de 8 voies ferrées ainsi que d'un chemin d'accès dans la partie est de la cour de Longue-Pointe. Ceci nécessite l'acquisition immédiate par la Province d'une lisière de terrain adjacente à la limite est de la cour de triage.

4.5. Fournit l'assistance technique nécessaire à la planification et à l'appel d'offre relative à l'aménagement des 8 voies ferrées qui seront nécessaires à son exploitation ferroviaire, tel que déterminé par CN.

4.6. Conserve l'antenne Hochelaga située au nord de la cour de Longue-Pointe pour desservir ses clients.

5. LA PROVINCE:

5.1. Achète de CN pour un montant de \$3.3 M tous les terrains vendus par CN et décrits antérieurement.

5.2. Est responsable de l'arpentage des propriétés, à ses frais.

5.3. Acquiert immédiatement et à ses frais, une lisière de terrain adjacente à la limite est de la cour de Longue-Pointe.

5.4. Accorde à CN une servitude perpétuelle pour permettre l'aménagement du faisceau de 8 voies ferrées et du chemin d'accès.

5.5. Effectue le démantèlement des voies en place à la cour de Longue-Pointe, construit les 8 voies ferrées à même le matériel récupéré, le tout à ses frais et remet à CN le reste du matériel ferroviaire provenant du démantèlement. Ces travaux dont le coût total est estimé à \$11.5 M, sont aux frais de la Province.

Il est entendu que tant que CN peut utiliser l'accès ouest (Forfar) au Port de Montréal, seulement 5 des 8 voies ferrées sont construites. Dès le moment où CN ne peut plus se servir de l'accès ouest, la Province construit les 3 voies additionnelles, étant entendu que 2 de ces voies ont une longueur de quelque 10,000'.

5.6. Construit à ses frais les infrastructures nécessaires pour maintenir l'accès CN à l'antenne Hochelaga, située au nord de la cour de Longue-Pointe.

6. CN et LA PROVINCE:

6.1. Planifient les travaux de réaménagement de façon à ne pas interrompre les activités d'interchange entre CN et le Port de Montréal à Longue-Pointe.



DESCRIPTION:

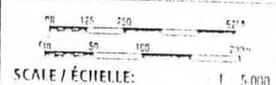
Cour Longue-Pointe
Montréal (Québec)

THIS IS NOT A PLAN OF SURVEY
CECI N'EST PAS UN PLAN D'ARDENTAGE

MILEAGE / MILLIAIRE: As Shown
DATE: Nov 19 / 2000

**Cour Longue-Pointe
Montréal (Québec)**

Cour Longue-Pointe
Antenne Longue-Pointe abandonnée



SUBDIVISION: Joliette (206)
SPUR / ANTENNE:

Canadian
National
Railway
Properties Inc. Propriétés
ferroviaires du
Canadien
National Inc.



Annexe 4

RÉGIE RÉGIONALE
DE LA SANTÉ ET DES
SERVICES SOCIAUX
DE MONTRÉAL-CENTRE

Télécopieur: (514) 286-5698

Montréal, le 29 août 1995

Monsieur Pierre-André Dugas
Directeur de l'île de Montréal
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
770, boul. Henri-Bourassa Ouest
Montréal (Québec)
H3L 1P5

OBJET: Centre de soins prolongés de Montréal
Prolongement de l'autoroute 720
N/dossier: 79-C-20521

Monsieur,

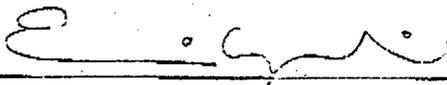
En suivi des échanges que nous avons eus avec M. Jean-Michel Boisvert de votre ministère sur le cheminement du projet en titre, nous vous informons avoir reçu les conclusions d'un rapport d'évaluation professionnelle établissant à 12,2 M \$ la valeur de l'indemnité due dans un contexte d'expropriation du Centre de soins prolongés de Montréal (280 lits) par le ministère des Transports.

Par ailleurs, une relocalisation dans un immeuble neuf de même capacité sur un terrain à acquérir commandera des investissements nettement supérieurs à ce montant; ainsi, à ce stage-ci du dossier, nous considérons primordial que les responsables du ministère de la Santé soient instruits de la situation afin qu'ils puissent faire connaître les orientations qu'ils comptent privilégier dans le contexte de la transformation du réseau.

La Régie régionale considère toujours très sérieusement l'hypothèse mise de l'avant par votre Ministère et confirme sa disponibilité à organiser une rencontre tripartite pour discuter de cet important dossier à une date dont nous pourrions convenir avec nos partenaires.

Recevez, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Le coordonnateur
du secteur construction


Emile J. Gosselin, architecte
(514) 286-5567
EJG/ca

c.c.: Me Lucie Dionne, MSSS M. Michel Vézina, RRM
M. Serge Tétreault, MSSS M. Robert Demers, RRM
M. Jean-Michel Boisvert, MT
3725, RUE SAINT-DENIS, MONTRÉAL (QUÉBEC) H2X 3L9

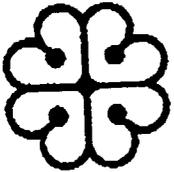

Ville de Montréal

Service de l'urbanisme

303, rue Notre-Dame Est
Montréal H2Y 3Y8

Le 28 mai 1996

Monsieur Michel Vézina
Directeur
Immobilisations et finances
Régie régionale de la santé et
des services sociaux de Montréal-Centre
3725, rue Saint-Denis
Montréal (Québec)
H2X 3L9



Objet : Suites de la réunion du 16 avril 1996 du comité conjoint
RRSSMC/Ville de Montréal

Monsieur,

Lors de la dernière réunion du comité conjoint Régie régionale de la santé/Ville de Montréal sur la réhabilitation des établissements de santé, nous avons convenu d'évaluer le potentiel de développement des terrains de stationnement de l'Hôpital Sainte-Jeanne-d'Arc à des fins résidentielles. Vous trouverez ci-joint l'évaluation faite par le Service de l'habitation de la Ville de Montréal, en collaboration avec le Service de l'urbanisme.

Il s'agit, bien entendu, d'une étude préliminaire qui établit à environ 1 770 000 \$ la valeur des terrains disponibles à des fins de construction, soit 6 574 m², selon une valeur optimale de 25 \$/pi² (269 \$/m²). Cette superficie ne comprend pas une partie des terrains qui serait utilisée à des fins de parc et de stationnement souterrain au sud de l'établissement. Près de 250 logements pourraient être construits sur ces terrains pour une valeur économique d'un peu plus de 24 millions de dollars.

... 2

M. Michel Vézina

-2-

Le 28 mai 1996

Par ailleurs, lors de cette même rencontre du 16 avril dernier, il a aussi été question du transfert des patients du Centre de soins prolongés, situé dans le quartier Maisonneuve, vers le centre hospitalier Reine-Élisabeth, dans la perspective où ce centre hospitalier serait démolit pour faire place au boulevard Ville-Marie.

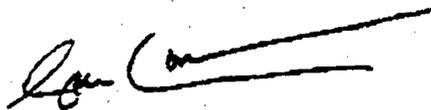
La Ville de Montréal a déjà signifié son désaccord quant au tracé du prolongement de ce boulevard auprès du ministère des Transports. Ce tracé proposé représente un empiétement sur le quartier résidentiel en plus d'entraîner la démolition du centre hospitalier qui a encore une valeur utile, en plus d'avoir des qualités architecturales et patrimoniales reconnues.

Il faudrait, à notre avis, que la Régie de la santé évalue des scénarios de réutilisation de cet établissement, que ce soit à des fins de santé, de services sociaux ou à d'autres fins.

Nous pourrions reprendre les discussions sur ces deux dossiers avant la fin du mois de juin, comme nous en avons convenu lors de la dernière réunion. J'attends donc votre appel afin de fixer une date de rencontre.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations les plus distinguées.

Le directeur associé,



Serge Carreau

pièce jointe (1)

cc : M^{me} Claire Saint-Arnaud, conseillère municipale, Ville de Montréal

MM. Pierre Ouellet, directeur, Service de l'urbanisme, Ville de Montréal
Conrad Sauvé, président du Conseil d'administration, RRSSMC
Marcel Villeneuve, directeur général, RRSSMC

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 175 967