



**MÉMOIRE SUR LE PROJET DE MODERNISATION
DE LA RUE NOTRE-DAME
COMITÉ ZIP JACQUES-CARTIER
janvier 2002**

Le Comité de la Zone d'intervention prioritaire (ZIP) Jacques-Cartier est une table de concertation régionale multisectorielle dont les mandats sont la protection et la conservation du milieu fluvial, la réhabilitation des milieux perturbés et le recouvrement des usages du fleuve Saint-Laurent. Le Comité ZIP, incorporé depuis 1996, est formé d'individus et d'organismes intéressés par le devenir du Saint-Laurent. Son conseil d'administration réunit des représentants de groupes de citoyens, de municipalités, d'institutions, d'industries, de groupes environnementaux et d'organismes d'intérêt socio-économique.

C'est dans le cadre de ses mandats de protection et d'accessibilité au fleuve Saint-Laurent que le Comité ZIP Jacques-Cartier s'est penché sur le projet du ministère des Transports du Québec (MTQ) visant la *Modernisation de la rue Notre-Dame*. Au niveau de l'accessibilité au fleuve, le projet prévoit le réaménagement de parcs situés à proximité du fleuve. Deux des parcs concernés font déjà l'objet de projets d'aménagement, dans le *Plan d'action et de réhabilitation écologique* du Comité ZIP. En ce sens, le projet du MTQ présente un avantage pour le Comité ZIP Jacques-Cartier, en augmentant les accès visuels au fleuve, par l'aménagement de ces parcs et du square Dézéry. Ces mesures d'atténuation n'éliminent toutefois pas certaines préoccupations suscitées par le projet de la rue Notre-Dame.

Ce projet prévoit l'élargissement de la rue Notre-Dame de quatre à six voies et l'ajout de deux autres voies de desserte, à l'est de la rue Fullum, ceci en vue d'augmenter la fluidité du trafic. Mais cet aménagement aura aussi pour conséquence une augmentation du trafic, laquelle pourrait de plus être supérieure à celle prévue par le MTQ, si le projet d'un pont prolongeant l'autoroute 25 jusqu'à Laval est réalisé. Par ailleurs, le Comité ZIP s'interroge sur la pérennité de l'intervention telle que proposée : en effet, il a été souvent démontré qu'une intervention visant à augmenter la fluidité du

trafic perd son efficacité après peu d'années. Le problème d'engorgement de la rue Notre-Dame risque donc de n'être que temporairement résolu, avec le projet actuel.

Par ailleurs, l'augmentation du trafic aura pour effet d'augmenter la pollution atmosphérique, laquelle se déposera, à plus ou moins long terme, en milieu aquatique. De plus, une grande part de cette pollution est formée de gaz à effets de serre. Ces derniers sont considérés être responsables du réchauffement de la planète et on les soupçonne aussi d'être liés à la baisse des niveaux d'eau du fleuve. Cette baisse du niveau d'eau présente des risques pour la santé humaine et pour celle de l'écosystème et a déjà eu des effets néfastes sur plusieurs usages du fleuve (eau potable, navigation commerciale ou de plaisance, autres activités nautiques).

Sur cet aspect, et dans la perspective de l'atteinte des engagements de Kyoto et du respect des principes de développement durable, le Comité ZIP Jacques-Cartier recommande :

- que le projet favorise davantage le développement du transport en commun est-ouest, par exemple en mettant en place un service de type d'un système léger sur rail ; le projet actuel, avec ses voies réservées aux autobus qui ne sont pas en sites propres tout au long du trajet, n'offrira pas une alternative suffisante pour favoriser le transport en commun ;
- que le projet s'insère dans un développement plus élaboré du transport en commun sur l'ensemble de l'île de Montréal et que soient mis en place des moyens visant à réduire le transport individuel, tel que des voies réservées au covoiturage, sur toutes les voies d'accès à l'île de Montréal.

Par ailleurs, l'élargissement important de la surface imperméable qu'implique le projet conduira à une augmentation du volume des eaux de ruissellement, lesquelles charrient d'importantes quantités de contaminants de toutes sortes. Suivant une directive du ministère québécois de l'Environnement, dans le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, les eaux de ruissellement seront directement rejetées au fleuve sans traitement, sauf au début des fortes pluies. Actuellement, les eaux de ruissellement de la rue Notre-Dame sont drainées dans un réseau d'égout unitaire et sont donc traitées à la station d'épuration. Étant donné l'augmentation du trafic prévu, la quantité de contaminants transportés par les eaux de ruissellement sera plus importante qu'actuellement et ces contaminants seront directement rejetés au fleuve.

Sur cet aspect, le Comité ZIP Jacques-Cartier recommande :

- l'usage en continu de bassins de rétention et de sédimentation pour les eaux de ruissellement ; ces eaux devraient être retournées au fleuve après la sédimentation des particules en suspension et le retrait des huiles et graisses et autres flottants ;
- les eaux de ruissellement rejetées après sédimentation devraient en tout temps respecter les normes sur les rejets chimiques aux réseaux d'égouts pluviaux, du Règlement 87 de la CUM.
- la disposition des sédiments recueillis devrait respecter la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés* et le *Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés*.

Marc Garon
Président
Comité ZIP Jacques-Cartier