

31 mars 2008

Rapport final présenté au ministère des Transports du Québec et à la Ville de Montréal

Consultation publique sur l'intégration urbaine du projet de modernisation de la rue Notre-Dame

Rapport 1 : secteur du projet à l'ouest de la rue Dickson



TABLE DES MATIÈRES

1.	MISE EN CONTEXTE	3
1.1.	Décret.....	3
1.2.	Mandat de Convergence.....	3
1.3.	Rapports de la consultation publique.....	4
2.	PROCESSUS DE CONSULTATION	5
2.1.	Journées d'information	5
2.2.	Soirées de consultation publique.....	5
2.3.	Mémoires.....	5
2.4.	Présentation publique des mémoires	5
3.	OBJETS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE	6
4.	FAITS SAILLANTS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE	7
5.	JOURNÉES D'INFORMATION.....	9
5.1.	Déroulement.....	9
5.2.	Présences.....	9
5.3.	Sujets de préoccupation	10
5.4.	Résultats du sondage.....	11
6.	SOIRÉES DE CONSULTATION PUBLIQUE	12
6.1.	Déroulement.....	12
6.2.	Présences.....	13
6.3.	Commentaires généraux à l'égard du projet.....	13
6.4.	Commentaires concernant le secteur à l'ouest de la rue Dickson	15
6.4.1.	Transports actif et collectif	15
6.4.2.	Parcs, espaces publics et patrimoine bâti.....	16
6.4.3.	Qualité des milieux de vie	18
6.4.4.	Autres commentaires et suggestions.....	20
7.	MÉMOIRES.....	22
7.1.	Déroulement.....	22
7.2.	Mémoires reçus	22
7.3.	Présences.....	22
7.4.	Commentaires généraux à l'égard du projet.....	22
7.5.	Commentaires concernant le secteur à l'ouest de la rue Dickson	28
7.5.1.	Transports actif et collectif	28
7.5.2.	Parcs, espaces publics et patrimoine bâti.....	30
7.5.3.	Qualité des milieux de vie	34
7.5.4.	Autres commentaires et recommandations.....	40

Annexe 1 : Décret 1130-2002

Annexe 2 : Communiqué de presse du 20 novembre 2007

Annexe 3 : Lettre d'invitation aux journées d'information

Annexe 4 : Publications dans les journaux locaux

Annexe 5 : Feuillet d'information et calendrier des activités

Annexe 6 : Liste des participants aux soirées de consultation publique

Annexe 7 : Liste des mémoires déposés

Annexe 8 : Horaires de présentation des mémoires

Annexe 9 : Résultats du sondage auprès des participants aux journées d'information

1. MISE EN CONTEXTE

1.1. Décret

La tenue d'une consultation publique sur l'intégration urbaine du projet de modernisation de la rue Notre-Dame découle du décret gouvernemental 1130-2002. Ce décret concerne la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministère des Transports pour la réalisation du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, entre la rue Amherst et l'échangeur de l'autoroute 25, sur le territoire de la Ville de Montréal. De façon spécifique, la tenue de cette consultation publique vise à répondre aux conditions 3 et 4 du décret :

Condition 3 : Consultation publique sur l'intégration urbaine du projet à l'ouest de la rue Dickson

« Le ministre des Transports doit déposer au ministre de l'Environnement le rapport de la consultation publique qui sera réalisée conjointement avec la Ville de Montréal sur l'intégration urbaine du projet. Ce rapport doit traiter notamment des aménagements des parcs et des espaces publics, des éléments patrimoniaux, de la piste multifonctionnelle ainsi que des mesures d'atténuation du bruit. Ce rapport doit être déposé auprès du ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement »

Condition 4 : Consultation publique sur l'intégration urbaine du projet à l'est de la rue Dickson

« Pour le tronçon de l'avenue Souigny situé à l'est de la rue Dickson et comprenant l'échangeur de l'autoroute 25, le ministre des Transports doit consulter la Ville de Montréal et la population concernée sur les aménagements, la piste multifonctionnelle et les mesures d'atténuation du bruit. Le rapport de cette consultation doit être déposé auprès du ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement »

1.2. Mandat de Convercité

L'agence Convercité a été mandatée par le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal pour organiser une consultation publique en vue de répondre aux conditions 3 et 4 du décret 1130-2002.

L'objectif poursuivi par Convercité était de favoriser la participation du plus grand nombre possible de citoyens, organismes, groupes et entreprises afin de leur permettre d'exprimer leurs opinions sur le projet.

Quant au mandat spécifique de Convercité, il consiste à colliger et faire rapport des commentaires, suggestions et recommandations formulés par les participants lors de la consultation publique. L'agence Convercité n'a pas le mandat de faire des recommandations au ministère des Transports et à la Ville de Montréal pour la suite du dossier.

1.3. Rapports de la consultation publique

Afin de répondre aux conditions 3 et 4 du décret 1130-2002, le contenu des différentes activités de la consultation publique a été départagé en fonction de deux territoires : le secteur à l'ouest de la rue Dickson et le secteur à l'est de la rue Dickson. Par conséquent, la synthèse de la consultation publique fait l'objet de deux rapports distincts :

- Rapport 1 : secteur du projet à l'ouest de la rue Dickson
- Rapport 2 : secteur du projet à l'est de la rue Dickson

Ces rapports sont rédigés selon la même structure. Dans un premier temps, ils rappellent les étapes du processus de consultation, précisent les objets de la consultation publique et en présentent les faits saillants. Les sections suivantes décrivent en détail le déroulement et les résultats des différentes activités de la consultation publique, à savoir, les journées d'information, les soirées de consultation ainsi que le dépôt et la présentation des mémoires.

Les commentaires, suggestions et recommandations formulés par les participants se retrouvent dans la section 6 (soirées de consultation publique) et dans la section 7 (mémoires). Afin de faciliter la compréhension de l'information, les propos des participants sont d'abord regroupés en fonction des éléments qui concernent le projet dans son ensemble (sections 6.3 et 7.4) et ensuite, en fonction de ceux qui concernent plus précisément l'intégration urbaine du projet (sections 6.4 et 7.5). Seules les sections 6.4 et 7.5 diffèrent d'un rapport à l'autre.

Le présent rapport traite plus particulièrement du secteur à l'ouest de la rue Dickson, en vue de répondre à la condition 3 du décret.

2. PROCESSUS DE CONSULTATION

Le processus de consultation comportait quatre grandes étapes, soit des journées d'information, des soirées de consultation publique, l'appel et la réception de mémoires et la présentation publique des mémoires.

Ce processus, les dates retenues, le déroulement des différentes activités et l'objet de la consultation publique ont été annoncés publiquement et affichés sur le site web du projet (www.projetnotredame.qc.ca) dès le 20 novembre 2007, au moment de la conférence de presse organisée conjointement par le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal.

2.1. Journées d'information

Ces journées d'information avaient pour objectif de présenter aux citoyens, organismes, groupes et entreprises concernés, le projet conjoint du ministère des Transports du Québec et de la Ville de Montréal pour la modernisation de la rue Notre-Dame. Elles avaient également pour but de mieux cerner les préoccupations du milieu relativement au projet et, en exposant les informations pertinentes, de faciliter la contribution des participants aux soirées de consultation publique.

2.2. Soirées de consultation publique

Ces soirées de consultation avaient pour objectif de mieux cerner les préoccupations des participants et de permettre au plus grand nombre possible de personnes d'exprimer leurs opinions, principalement autour des éléments relatifs à l'intégration urbaine du projet.

2.3. Mémoires

Cette étape visait à permettre aux personnes, groupes, organismes et entreprises d'exprimer en détail et par écrit leurs points de vue sur l'intégration urbaine du projet.

2.4. Présentation publique des mémoires

Finalement, cette activité visait à permettre aux participants ayant transmis un mémoire écrit d'exposer publiquement leurs préoccupations, suggestions et recommandations à l'égard du projet.

3. OBJETS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

Afin de faciliter la consultation et de s'assurer de répondre aux conditions 3 et 4 du décret 1130-2002, les sujets de discussion proposés lors de la consultation publique ont été regroupés autour de 3 grands thèmes :

Transports actif (piétons et cyclistes) et collectif

Ce thème permettant, entre autres, d'aborder les sujets suivants :

- La fonctionnalité des aménagements liés à la piste cyclable et au sentier piétonnier ;
- Les liens avec le réseau cyclable existant ;
- La desserte locale en transport collectif ;
- La sécurité des déplacements.

Parcs, espaces publics et patrimoine bâti

Ce thème permettant, entre autres, d'aborder les sujets suivants :

- L'aménagement, l'accessibilité et la sécurité des parcs et des espaces publics (les parcs Bellerive, Morgan, Champêtre et Dézéry) ;
- La mise en valeur des éléments patrimoniaux et leur accessibilité (le pôle patrimonial du Pied-du-Courant – qui comprend l'Esplanade des Patriotes, l'ancienne station de pompage Craig, l'ancienne Prison du Pied-du-Courant – la Tonnellerie et l'ancienne Caserne Letourneux).

Qualité des milieux de vie

Ce thème permettant, entre autres, d'aborder les sujets suivants :

- L'aménagement du parc linéaire et les mesures d'atténuation du bruit relié à la circulation automobile ;¹
- La qualité de l'air ;
- Les interfaces entre la rue Notre-Dame et les quartiers limitrophes (accès et apaisement de la circulation sur le réseau local.)

¹ De façon précise, les participants ont été invités à indiquer l'option qu'ils favorisaient, entre une butte ou un écran vertical, afin d'atténuer le bruit relié à la circulation routière pour le secteur compris entre la rue Alphonse-D.-Roy et l'avenue Bourbonnière.

4. FAITS SAILLANTS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

Bien que l'objet de cette consultation publique concerne l'intégration urbaine du projet, plusieurs participants ont, avant tout, voulu profiter de l'occasion pour contester le concept routier élaboré conjointement par le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal. De fait, ils affirment que le projet ne répond pas à leurs attentes car ils considèrent qu'il est d'abord conçu pour soutenir l'activité industrielle et desservir les banlieues, au détriment des populations riveraines. Les enjeux de santé publique et les questions reliées à la place qu'occupe l'automobile en milieu urbain sont au cœur des préoccupations soulevées. Ainsi, plusieurs participants questionnent la nécessité d'élargir l'emprise de l'infrastructure routière et revendiquent plutôt d'accorder davantage d'espace au transport collectif.

Des commentaires positifs à l'égard du projet

Néanmoins, le projet et certaines de ses composantes reçoivent des appuis. Certains participants considèrent que le projet favorisera une amélioration de la desserte des pôles économiques grâce à l'amélioration de la fluidité de la circulation routière. Ils accueillent également avec intérêt la réalisation d'un lien cyclable métropolitain ainsi que l'intégration et le développement projeté du site de la Canadian Steel Foundries et du bâtiment de la Tonnellerie. Plusieurs estiment que les voies réservées au transport en commun représentent un gain important et, de façon générale, on accueille favorablement les efforts de mise en valeur du patrimoine et l'intégration d'espaces verts au projet. La mise en place de mesures d'apaisement de la circulation et la création de quartiers verts font non seulement l'unanimité, mais l'implantation de ces mesures est souhaitée par les participants avant même le début des travaux et ce, pour tous les secteurs limitrophes au projet.

Des attentes

Les attentes des participants face au projet de modernisation de la rue Notre-Dame s'expliquent par un contexte historique qui remonte aux expropriations et aux démolitions des années 1970. Elles s'appuient aussi sur les grandes politiques adoptées ou rendues publiques récemment par la Ville de Montréal, dans le cadre, entre autres, du Plan d'urbanisme, du Plan de transport, du Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise et de la Charte du piéton. Finalement, les attentes reposent en grande partie sur le projet de boulevard urbain que la Ville de Montréal a présenté dans le cadre des audiences publiques menées par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en 2002.

Conséquemment, plusieurs participants considèrent que le projet est surdimensionné et demandent au ministère des Transports du Québec et à la Ville de Montréal de réviser le projet. Certains revendiquent plutôt un axe routier comptant deux voies de circulation par direction et l'implantation d'un service de transport collectif rapide et efficace pour relier Repentigny au centre-ville. Pour plusieurs, un concept de boulevard urbain qui intègre la mise en place d'un tramway ou tram-train représente la solution optimale.

Les participants à la consultation publique demandent que la modernisation de la rue Notre-Dame concoure à améliorer la qualité de vie dans les quartiers limitrophes dans des domaines tels que la pollution de l'air et sonore, la circulation de transit, le camionnage sur le réseau local, l'enclavement des quartiers, la desserte locale en transport collectif et les accès au fleuve, en plus de stimuler le développement économique. Ils veulent s'assurer que le projet s'inscrit dans une vision globale du transport et du développement urbain, tout en répondant aux objectifs de développement durable. Parmi les requêtes et les solutions formulées par les participants, certaines débordent donc du cadre géographique du projet et d'autres, interpellent d'autres intervenants que les deux promoteurs du projet comme, par exemple, les arrondissements, le Port de Montréal, l'industrie du camionnage, la Société de transport de Montréal et l'Agence métropolitaine de transport.

Des demandes d'information

Par ailleurs, plusieurs participants disent manquer d'information pouvant justifier le projet. Ainsi, ils se questionnent sur les données et les modèles prévisionnels utilisés concernant les débits et les débordements de circulation et insistent sur la réalisation d'études portant sur la qualité de l'air et sur les niveaux sonores anticipés. Ils souhaitent également obtenir des données quantitatives sur le camionnage (enquêtes origine-destination et études portant sur le camionnage de transit) et demandent que les promoteurs cherchent des solutions de rechange à ce moyen de transport, notamment en mettant à contribution le Port de Montréal. Ils veulent également comprendre les liens entre le projet de modernisation de la rue Notre-Dame et les autres projets routiers tels que le parachèvement de l'A-30 et la construction du pont de l'A-25.

Des garanties demandées

La mise en oeuvre du projet a soulevé plusieurs interrogations. Ainsi, on anticipe les possibles dépassements budgétaires et on demande des garanties relativement à la réalisation des aménagements prévus et pouvant permettre une meilleure intégration du projet aux quartiers limitrophes. Par ailleurs, des commerçants exigent des compensations pour les pertes financières envisagées lors de la réalisation des travaux. Qu'ils soient citoyens, représentants de groupes ou d'entreprises, tous les participants appréhendent les nuisances liées au chantier. Ils demandent d'être informés et rassurés quant aux mesures qui seront mises en place pour atténuer les impacts négatifs pendant la réalisation du projet tels les débordements de la circulation de transit sur le réseau local, les nuisances sonores et la pollution de l'air, les difficultés d'accès aux pôles industriels, la diminution des valeurs foncières des immeubles situés à proximité des travaux et la dégradation générale de la qualité de vie des riverains.

La mise en place d'un comité de suivi

Plusieurs participants demandent la mise en place imminente d'un comité de suivi, formé de divers représentants du milieu et des promoteurs, afin, notamment, de maintenir les communications avec la population et les entreprises, de les consulter au besoin, de faciliter la mise en place des mesures d'atténuation avant, pendant et après les travaux et de leur permettre de participer au monitoring des indicateurs de pollution de l'air et sonore et de la circulation.

Un questionnement sur la consultation publique

Enfin, plusieurs participants ont jugé que la consultation avait une portée trop restrictive parce qu'elle concernait des éléments du projet jugés secondaires. Plusieurs se sont également questionnés sur la pertinence d'attribuer le mandat de l'organisation de la consultation à une firme privée et auraient préféré que ces consultations soient confiées au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) ou à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).

5. JOURNÉES D'INFORMATION

5.1. Déroulement

Deux journées d'information ont été organisées afin que les groupes, entreprises, organismes et citoyens puissent prendre connaissance du projet et s'informer sur les différentes composantes les concernant particulièrement.

En plus d'être annoncées sur le site web du projet depuis le 20 novembre 2007, ces journées d'information ont été annoncées par le biais d'une invitation distribuée en porte-à-porte à quelque 42 000 ménages, commerces et entreprises des quartiers riverains. Des annonces ont aussi été publiées dans les journaux de quartier Le Flambeau et Le VM Ville-Marie & Vieux-Montréal. Les organismes et groupes susceptibles d'être intéressés par le projet ainsi que les entreprises ayant pignon sur la rue Notre-Dame et celles des secteurs industriels limitrophes ayant plus d'une vingtaine d'employés ont reçu une invitation par la poste et un rappel par courrier électronique.

Cette activité a eu lieu les 4 et 5 décembre 2007 à la Maison de la culture Maisonneuve, située au 4200 rue Ontario Est. Ces journées se sont déroulées en deux temps :

- En après-midi (entre 13 h et 15 h), l'activité s'adressait principalement aux groupes, organismes et entreprises. Dans un premier temps, les chargés de projet du ministère des Transports et de la Ville de Montréal ont fait une présentation du projet sur support Power Point. Par la suite, une période de question d'une durée d'une heure était allouée aux personnes présentes. Une fois cette activité terminée, les participants pouvaient demeurer sur place pour consulter les nombreux documents mis à leur disposition (plans, croquis, simulations sonores, etc.) et s'adresser à des professionnels du ministère des Transports, de la Ville de Montréal, de la Société de transport de Montréal ou du consortium Dessau-SNC-Lavalin, pour clarifier ou discuter d'éléments précis du projet.
- En soirée (entre 16 h et 21 h), l'activité s'adressait d'abord aux citoyens. Cette activité prenait la forme d'une « porte-ouverte » permettant aux personnes de consulter les nombreux documents mis à leur disposition (projection animée, plans, croquis, simulations sonores, etc.) et de s'adresser à des professionnels du ministère des Transports, de la Ville de Montréal, de la Société de transport de Montréal ou du consortium Dessau-SNC-Lavalin, pour clarifier ou discuter d'éléments précis du projet. Au total, une trentaine de professionnels étaient sur place pour répondre aux questions des participants.

Un feuillet d'information présentant le projet ainsi qu'un calendrier des différentes activités ont été remis à l'ensemble des participants. Finalement, à la sortie, tous les participants ont été invités à répondre à un sondage portant sur divers aspects du projet.

5.2. Présences

Le 4 décembre 2007, pour la session de l'après-midi dédiée aux groupes, organismes et entreprises, 47 personnes se sont inscrites et en soirée, 73 personnes ont participé dont 79% à titre de résidants.

Le 5 décembre 2007, pour la session en après-midi dédiée aux groupes, organismes et entreprises, 40 personnes se sont inscrites et en soirée, 72 personnes ont participé, dont 88% à titre de résidants.

Ainsi, quelque 230 personnes ont participé aux journées d'information des 4 et 5 décembre 2007.

5.3. Sujets de préoccupation

À partir d'informations transmises par les professionnels ayant participé aux journées d'information, il est possible de résumer ainsi les principales préoccupations des participants :

Transports actif et collectif :

- Les gains en transport en commun pour les gens du quartier ;
- Les perspectives éventuelles d'utilisation de systèmes légers sur rails ou de tramways ;
- La place du covoiturage ;
- L'aménagement d'une piste cyclable à côté de voies de circulation à haut débit ;

Parcs, espaces publics et patrimoine bâti :

- L'accessibilité au parc Bellerive ;
- Les vues sur le fleuve ;
- L'entretien et la sécurité des parcs proposés dans le cadre du projet ;
- L'avenir du projet d'école de maçonnerie pour la Tonnellerie, étant donné que l'immeuble sera tronqué ;

Qualité des milieux de vie :

- La circulation anticipée sur la rue Notre-Dame ;
- L'impact du projet sur la circulation locale et l'apaisement de la circulation ;
- L'accessibilité aux quartiers, commerces et industries ;
- Le bruit et la qualité de l'air ;

Autres sujets de préoccupation soulevés lors des journées d'information :

- Les débits de circulation utilisés pour les simulations ;
- Le camionnage ;
- Les développements au sud de la rue Notre-Dame ;
- Les travaux, leurs impacts et les mesures transitoires ;
- Le coût / budget du projet ;
- L'impact sur la valeur des propriétés ;
- Les terrains à proximité des infrastructures (acquisitions, expropriations, emprises, développements possibles) ;
- Le développement durable.

5.4. Résultats du sondage

Convercité a mené un sondage auprès des participants aux journées d'information afin de mieux connaître leurs perceptions à l'égard du projet et, plus spécifiquement, à l'égard des éléments faisant l'objet de la consultation.

Le sondage portait sur les aspects suivants :

- Le niveau de satisfaction à l'égard du projet et de ses composantes
- Les principales préoccupations des participants à l'égard du projet
- La mesure d'atténuation du bruit privilégiée pour le secteur compris entre la rue Alphonse-D.-Roy et l'avenue Bourbonnière
- L'activité d'information et la consultation publique
- Les caractéristiques des participants (profil et origine)

140 participants ont répondu au sondage (taux de réponse d'environ 60%) et les faits saillants de ce sondage sont les suivants :

À propos de l'activité d'information

- Plus de 8 répondants sur 10 sont satisfaits des journées d'information
- 1 répondant sur 2 aurait souhaité obtenir plus d'informations par rapport à certains éléments du projet

À propos du projet

- 1 répondant sur 2 est satisfait du projet en général
- Près de 50% des répondants sont satisfaits du concept routier du projet
- 6 répondants sur 10 affirment être satisfaits des aspects relatifs aux parcs
- 1 répondant sur 3 croit que le projet va améliorer la qualité de vie des résidents des quartiers limitrophes
- 9 répondants sur 10 se disent préoccupés par divers aspects du projet

À propos des consultations publiques à venir

- 7 répondants sur 10 prévoient participer aux consultations publiques de janvier 2008
- C'est le cas de plus de 70% des répondants résidant dans Hochelaga-Maisonneuve

Les résultats globaux du sondage sont présentés en annexe.

6. SOIRÉES DE CONSULTATION PUBLIQUE

6.1. Déroulement

Pour faciliter la participation du plus grand nombre, des soirées de consultation ont été organisées dans trois quartiers différents :

- le 16 janvier 2008, à la Maison de la culture Mercier (8105, rue Hochelaga)
- le 21 janvier 2008, au Centre Saint-Pierre (1212, rue Panet)
- le 24 janvier 2008, à la Maison de la culture Maisonneuve (4200, rue Ontario Est)

Le déroulement et les sujets abordés ont été les mêmes à chaque endroit, tout en permettant de mettre une emphase particulière sur la portion du projet spécifique au quartier où se déroulait la consultation.

Les soirées débutaient par une présentation du projet sur support Power Point faite par les chargés de projets du ministère des Transports du Québec et de la Ville de Montréal. Suivait ensuite une période de questions pour clarifier des éléments de la présentation ou du projet. Ensuite, les participants étaient répartis en groupes (tables rondes) d'une quinzaine de personnes afin de leur permettre d'émettre des commentaires et d'échanger des points de vue. À partir des trois grands thèmes présentés à la section 3 du présent rapport, les participants étaient invités à indiquer si les aménagements proposés contribuent à l'intégration urbaine du projet et à identifier les mesures qui pourraient contribuer à améliorer la relation entre le projet et les quartiers limitrophes. Les participants étaient finalement invités à signaler tout autre élément de préoccupation. De retour en plénière, une brève synthèse des commentaires reçus en tables rondes clôturait la soirée.

Les échanges des tables rondes ont été animés et encadrés par des professionnels relevant de l'agence Convergence afin de s'assurer que tous les participants aient un temps de parole. Des secrétaires étaient également attitrés à chaque table ronde et aux plénières pour noter l'ensemble des commentaires, questions et préoccupations des participants.

Pour chacune de ces soirées, le déroulement était le suivant :

- 18 h 30 : Début des inscriptions
- 19 h : Mot de bienvenue et présentation du déroulement de la soirée
- 19 h 10 : Présentation du projet par les promoteurs
- 19 h 35 : Présentation des thèmes de discussion et période de questions
- 20 h : Déplacement des participants aux tables de discussions
- 20 h 10 : Discussions en tables rondes
- 21 h 40 : Pause
- 22 h : Synthèse des discussions en tables rondes et mot de clôture

En plus d'être annoncées sur le site web du projet depuis le 20 novembre 2007, ces soirées de consultation publique ont été annoncées par le biais d'une invitation distribuée en porte-à-porte à quelque 42 000 ménages, commerces et entreprises des quartiers riverains. Des annonces ont aussi été publiées dans les journaux de quartier Le Flambeau, Le VM Ville-Marie & Vieux-Montréal et le journal L'Édition. De plus, un rappel a été adressé par courrier électronique aux organismes et groupes susceptibles d'être intéressés par le projet ainsi qu'aux entreprises ayant pignon sur la rue Notre-Dame et à celles des secteurs industriels limitrophes ayant plus d'une vingtaine d'employés.

6.2. Présences

Le 16 janvier 2008, à la Maison de la culture Mercier, 57 personnes se sont inscrites et de ce nombre, 33 ont participé aux tables rondes.

Le 21 janvier 2008, au Centre Saint-Pierre, 64 personnes se sont inscrites et de ce nombre, 51 ont participé aux tables rondes.

Le 24 janvier 2008, à la Maison de la culture Maisonneuve, 170 personnes se sont inscrites et de ce nombre, 136 ont participé aux tables rondes.

Sur un total de 290 inscriptions, on dénombre la participation de quelque 265 individus.

6.3. Commentaires généraux à l'égard du projet

Les opinions face au projet ont évolué depuis les journées d'information tenues les 4 et 5 décembre 2007. La couverture médiatique et la mobilisation d'un certain nombre d'opposants au projet expliquent, entre autres, la cristallisation des débats autour de la santé publique et de la place accordée à l'automobile à Montréal et dans les quartiers centraux.

Santé publique, qualité de vie et environnement

De manière générale, les participants aux tables rondes se sont dits inquiets des effets du projet sur la santé et l'environnement et demandent que les documents sur la qualité de l'air et les impacts prévisibles sur la santé de la population soient rendus publics avant les débuts de la réalisation du projet.

Pour eux, il est clairement démontré par la Direction de la santé publique de Montréal que le projet est très préoccupant pour la santé, notamment des enfants et des personnes âgées. Ils craignent que l'augmentation de la circulation sur la rue Notre-Dame signifie une augmentation des particules fines, une diminution de la qualité de l'air et une contribution aux problèmes de smog à Montréal. Plusieurs participants sont également inquiets des impacts sonores du projet et affirment que la situation actuelle est déjà inacceptable.

Certains craignent, par ailleurs, que le projet fasse augmenter le nombre d'îlots de chaleur. D'autres s'inquiètent du fait que le béton qui sera installé pour l'infrastructure n'ait pas la même capacité que le sol pour l'absorption et la rétention des eaux de pluie, ce qui aura un impact sur la qualité de l'eau du fleuve. Plusieurs affirment que le projet va à l'encontre de la Loi sur le développement durable.

Infrastructure et circulation

Pour plusieurs, le projet n'offre pas d'intérêt pour les quartiers limitrophes et il vise d'abord à répondre aux besoins des gens de l'est de l'Île, de la banlieue et du Port de Montréal.

En terme de fluidité, plusieurs affirment que le projet ne réglera le problème qu'à court terme. Selon eux, l'axe sera congestionné à nouveau cinq ans après sa construction. On craint, en outre, que la convergence de tous les projets routiers en cours de réalisation ne surcharge le réseau déjà fortement sollicité et que les quartiers limitrophes se trouvent à nouveau envahis par la circulation de transit. On doute aussi que la vitesse de circulation sur la rue Notre-Dame puisse être limitée à 60 km / heure.

Par conséquent, plusieurs souhaitent des mesures concrètes pour diminuer l'achalandage automobile à Montréal. On juge que l'infrastructure proposée est surdimensionnée et qu'elle favorisera un trafic induit. Plusieurs affirment qu'il s'agit d'un projet d'autoroute et revendiquent plutôt un boulevard urbain avec moins de voies de circulation automobile, permettant de retisser la trame urbaine.

De l'avis de certains participants, le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal devraient développer et appliquer des orientations globales en matière de transport collectif plutôt que de travailler sur des solutions ponctuelles. Bien que les efforts consentis dans le cadre du projet proposé en matière de transport collectif soient appréciés par plusieurs, de nombreux participants les jugent insuffisants et peu novateurs. Plusieurs demandent un transport collectif confortable et rapide pouvant être davantage compétitif par rapport à l'automobile. Plusieurs demandent, de façon plus précise, d'implanter une ligne de tram-train ou un tramway de Pointe-aux-Trembles (ou même Repentigny) jusqu'au centre-ville de Montréal et de développer des mesures incitatives pour l'utilisation du transport collectif (stationnements incitatifs, instauration d'un système de péage en fonction du nombre de passagers, etc.).

Finalement, certains déplorent que le concept routier ne permette pas d'accès directs au fleuve mais seulement des percées visuelles. Ils estiment que les promoteurs surévaluent la valeur économique du Port de Montréal par rapport au potentiel de développement urbain des berges.

Camionnage et activités industrielles

Des participants mentionnent que la modernisation de la rue Notre-Dame vise principalement à répondre aux besoins du camionnage et anticipent que le projet stimulera le transport des marchandises par camion.

Pour plusieurs, on doit plutôt repenser le transport des marchandises pour l'ensemble de l'île de Montréal. Ils demandent de réaliser les études pertinentes à cet effet et d'analyser des solutions de rechange pour diminuer les impacts du camionnage de transit et des activités de transbordement du Port de Montréal. Parmi les solutions proposées, mentionnons la possibilité de remettre en fonction les oléoducs existants, de limiter les entrées et sorties au site du Port de Montréal et de brancher la voie de circulation interne du port au réseau routier supérieur, de développer un lieu de transbordement près de la rue De Boucherville, de rouvrir les voies de chemins de fer existantes pour du transbordement et de réaliser le prolongement de l'A-30.

Certains participants souhaitent que le Port de Montréal fasse des concessions et devienne un meilleur voisin. Par ailleurs, certains souhaitent que les activités portuaires déménagent, tandis que d'autres doutent fortement de cette solution et de ses conséquences sur l'activité économique de l'est de Montréal.

Autres commentaires

Pour plusieurs participants, la Ville de Montréal tient un double discours : elle souhaite réduire le nombre de véhicules mais, dans les faits, elle augmente le nombre de voies de circulation. Ils arguent que le projet va à l'encontre des grandes orientations (Plan d'urbanisme, Plan de transport, Politique du patrimoine, Stratégie d'inclusion, Loi sur le développement durable, Accord de Kyoto.).

Les quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Sainte-Marie ont un historique difficile (expropriations, destructions d'immeubles, conséquences sur la vitalité économique du secteur). Plusieurs craignent que ce soient encore les populations « pauvres » qui souffriront du développement routier.

Plusieurs déplorent le manque d'information technique sur le projet (débits de circulation, résultats d'enquêtes origine-destination, données sur le camionnage, le bruit, la pollution atmosphérique et les effets sur la santé).

Finalement, à plusieurs reprises, il a été mentionné que l'organisation de la consultation publique aurait dû être confiée au Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE) ou à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). Par ailleurs, plusieurs ont déploré que la consultation n'ait pas permis de discuter du concept routier dans son ensemble.

6.4. Commentaires concernant le secteur à l'ouest de la rue Dickson

6.4.1. Transports actif et collectif

La fonctionnalité des aménagements liés à la piste cyclable et au sentier piétonnier

Certains participants apprécient qu'il soit prévu que la piste cyclable soit éclairée et ouverte à l'année. Par contre, pour les gens qui souhaitent circuler rapidement, la voie cyclable proposée est trop sinueuse. D'autres, encore, jugent nocif pour la santé et inintéressant d'avoir une piste cyclable en bordure d'une voie de circulation à haut débit.

Plusieurs affirment que la piste cyclable n'est pas sécuritaire et on craint, de façon générale, une augmentation de la criminalité le long du tracé. Les participants demandent ainsi d'éviter à tout prix de créer des lieux isolés le long du parc linéaire.

Certains anticipent que les traversées de la piste cyclable vis-à-vis le pont Jacques-Cartier et aux intersections des rues Alphonse-D.-Roy, Frontenac et Viau seront particulièrement conflictuelles (cyclistes / automobilistes). Certains demandent d'aménager des tunnels aux intersections majeures pour éliminer les dangers de traverse et augmenter la fluidité des déplacements. La sécurité des déplacements sur la piste cyclable de la rue Bennett semble aussi être un enjeu.

Quant au tracé, certains souhaiteraient que la piste cyclable passe plutôt au centre du quartier et d'autres suggèrent que :

- la piste cyclable soit prolongée sur le boulevard De Maisonneuve à partir de la rue Berri vers l'est et bifurque sur la rue Sainte-Catherine par la suite ;
- la piste cyclable longe plutôt le fleuve et les parcs ;
- la piste cyclable soit implantée plus au nord, sur la rue De Rouen, par exemple ;
- les conditions cyclables soient améliorées sur les rues Lafontaine et Adam ;
- une piste cyclable soit aménagée sur la rue Sainte-Catherine pour apaiser le trafic.

Les liens avec le réseau cyclable existant

La connexion de la piste cyclable avec les pistes existantes est appréciée par plusieurs. Certains s'interrogent toutefois sur le lien cyclable qui existera pour relier les terrains de la Canadian Steel Foundries étant donné qu'on ne connaît pas la nature du développement qui s'y fera.

La desserte locale en transport collectif

De l'avis de plusieurs participants, le transport collectif sur la rue Notre-Dame et l'interconnexion avec le réseau local ne sont pas optimaux ; ils souhaiteraient plutôt l'implantation d'un tramway ou d'un tram-train reliant Repentigny au centre-ville de Montréal.

Certains demandent de permettre le covoiturage sur la voie réservée. D'autres déplorent que la voie réservée ne soit pas en site propre car on y anticipe certains problèmes ; s'il y a un accident, on craint qu'elle serve de voie d'accotement ou de contournement ou encore, que les automobilistes s'en servent pour faire des dépassements par la droite. Ils anticipent aussi des problèmes de circulation sur la voie réservée lorsque la neige s'y entassera.

Pour ce qui est des autobus express sur la rue Notre-Dame, on suggère d'implanter des arrêts aux intersections majeures que sont les rues Viau, Pie-IX et Davidson.

Plusieurs affirment que le transport en commun doit être amélioré à l'intérieur des quartiers limitrophes, notamment dans Hochelaga-Maisonneuve. La portion sud du quartier semble particulièrement mal desservie. Ils suggèrent :

- d'améliorer la desserte vers certains points névralgiques du quartier (ex. : Hôpital Maisonneuve-Rosemont) ;
- de mieux relier le sud du quartier aux stations de métro ;
- d'augmenter la fréquence de passage des autobus du circuit 34 (qui relie les stations de métro Papineau et Viau, via la rue Sainte-Catherine) ;
- d'implanter des lignes d'autobus en circuits circulaires ou en « 8 », qui permettraient une desserte des différents équipements et activités du quartier.

La sécurité des déplacements

Pour améliorer la sécurité des déplacements, on suggère de revoir les arrêts et la configuration des trottoirs pour mieux les adapter aux personnes à mobilité réduite et de hausser le nombre de brigadiers scolaires dans le quartier.

6.4.2. Parcs, espaces publics et patrimoine bâti

L'aménagement, l'accessibilité et la sécurité des parcs et espaces publics

De nombreux participants déplorent le manque d'entretien et les problèmes de sécurité et de criminalité dans les parcs situés au sud des quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Sainte-Marie. Ils demandent des garanties pour que non seulement les fonds nécessaires à la réalisation des aménagements soient disponibles, mais aussi pour que les problématiques de sécurité, d'animation et d'entretien puissent être résolues à long terme.

Parc Bellerive

Selon certains intervenants, l'aménagement du parc Bellerive n'est pas efficace car il demeure inaccessible. Bien qu'un participant mentionne que l'accès au parc sera plus sécuritaire, d'autres déplorent que le seul accès possible se fasse par une passerelle car on croit qu'elle aura un effet dissuasif. Plusieurs proposent plutôt d'aménager une dalle pour relier le parc Bellerive au côté nord de la rue Notre-Dame. Enfin, certains suggèrent d'éliminer la chute à neige pour agrandir le parc.

Unification des parcs Morgan et Champêtre

Plusieurs voient d'un bon œil le regroupement des parcs Morgan et Champêtre car il pourrait favoriser la mise en valeur du Théâtre Sans Fil et la tenue d'événements majeurs. L'agrandissement des terrains sportifs est aussi généralement bien accueilli.

D'autre part, de nombreuses préoccupations sont exprimées. Certains s'interrogent sur :

- l'impact de voies de circulation à haut débit et en tranchée sur la santé et la sécurité des usagers du parc ;
- la sécurité et l'entretien d'un parc aussi grand ;
- la poursuite possible des activités extérieures du Théâtre Sans Fil ;
- l'accessibilité du parc pour les personnes à mobilité réduite ;
- le potentiel et la durée de vie de la dalle qui joindra les deux parcs ;
- le chemin que devront emprunter les véhicules d'urgence qui se rendront au parc Champêtre ou en sortiront ;
- la disponibilité des budgets pour le réaménagement des parcs ;
- la nécessité de réaliser une « autoroute » pour regrouper les parcs Morgan et Champêtre.

D'autres, encore, ne sont pas favorables à l'unification des parcs parce qu'ils évaluent que le parc Champêtre se trouvera davantage isolé et qu'il sera plus difficile d'accès. Certains considèrent qu'il n'est pas approprié d'avoir des voies de circulation à haut débit entre les deux parcs. Enfin, certains sont contre l'idée de créer un parc à caractère régional car cela porterait atteinte au caractère historique et patrimonial du parc Morgan.

Concernant l'aménagement des parcs, certains participants demandent de prévoir une desserte en transport en commun appropriée au caractère régional du parc et d'aménager des espaces de stationnement pour accueillir des autobus nolisés desservant le Théâtre Sans Fil et le Théâtre Denise-Pelletier. D'autres se préoccupent de la sécurité des lieux et proposent d'aménager plusieurs accès pour désenclaver le site ou encore, pour augmenter la surveillance naturelle, de permettre l'implantation de commerces au pourtour du parc et la construction d'immeubles sur les terrains à acquérir à l'est du parc Champêtre plutôt que d'y implanter de nouveaux équipements sportifs.

Parc Jos-Montferrand

Des participants affirment que les sorties prévues de chaque côté du parc vont dévaloriser la qualité de vie de cet espace public.

La mise en valeur des éléments patrimoniaux et leur accessibilité

Pôle patrimonial du Pied-du-Courant (Esplanade des Patriotes, ancienne station de pompage Craig et ancienne Prison du Pied-du-Courant)

Plusieurs se questionnent sur l'utilisation réelle qui sera faite de cet espace.

Tonnellerie

Quelques participants se disent déçus qu'un projet routier entraîne la démolition d'une partie d'un bâtiment à forte valeur patrimoniale. On affirme que la cheminée de la Tonnellerie devrait être conservée. Selon un participant, il faut conserver l'immeuble et l'intégrer à un espace vert. Par ailleurs, le projet de l'Institut national de la pierre est considéré comme intéressant parce qu'il devrait permettre, entre autres, de créer un projet structurant pour la rue Sainte-Catherine.²

6.4.3. Qualité des milieux de vie

L'aménagement du parc linéaire et les mesures d'atténuation du bruit lié à la circulation automobile

Les propos des participants ne permettent pas de dégager clairement une option préférentielle, entre une butte et un écran vertical, pour le secteur compris entre la rue Alphonse-D.-Roy et l'avenue Bourbonnière car plusieurs personnes défavorables au projet dans son ensemble ont refusé de se prononcer sur cette question.

Néanmoins, parmi ceux qui se sont prononcés, on perçoit une très légère préférence pour l'aménagement d'une butte, à condition qu'on y plante des arbres. Ainsi, ils préfèrent une butte parce qu'ils considèrent que des murs :

- vont à l'encontre de l'intégration urbaine ;
- seront exposés aux graffitis ;
- créeront un effet d'enclavement ;
- bloqueront les vues vers le fleuve ;
- accentueront l'effet de tranchée de la route ;
- amplifieront plutôt le son et le répercuteront ;
- vont à l'encontre de la condition 15 du décret interdisant de limiter la portée du champ visuel.

² L'Institut national de la pierre (INP) propose de mettre sur pied un centre de formation dans le domaine de la maçonnerie et de la pierre de taille. En plus d'accueillir le centre de formation, l'immeuble de la Tonnellerie logerait aussi des commerces reliés aux activités du centre et des résidences étudiantes. L'entreprise LM Sauvé et l'Université McGill sont les deux partenaires fondateurs de l'INP.

D'autre part, certains participants sont favorables à l'aménagement de murs architecturaux car :

- ils devraient permettre de préserver davantage la végétation existante ;
- ils devraient être plus performants en hiver, contrairement à des arbres qui perdent alors leurs feuilles ;
- ils sont considérés comme étant plus efficaces pour atténuer le bruit.

Finalement, certains affirment que s'il y avait moins de voies de circulation, il n'y aurait pas de raison d'aménager des buttes ou des murs et que, peu importe l'option retenue, elle morcellerait l'espace public. D'autres souhaitent que le niveau de bruit après la réalisation du projet se situe sous le seuil actuel.

La qualité de l'air

L'augmentation de la circulation dans le secteur apparaît pour plusieurs comme un risque pour la santé. On trouve à proximité du projet plusieurs résidences pour personnes âgées, un centre de soins de longue durée et des écoles, ce qui soulève des inquiétudes relatives aux conséquences sur la santé de ces populations. Plusieurs demandent de conserver le couvert végétal sur la rue Notre-Dame et affirment qu'il importe de conserver les acquis (arbres, pistes cyclables, sentiers piétonniers, bandes vertes). On considère de plus qu'il est important d'avoir des espaces verts durant les périodes de chaleur accablante.

Les interfaces entre la rue Notre-Dame et les quartiers limitrophes

Des participants expriment certaines craintes face à un enclavement encore plus important du quartier. On estime que le nombre limité d'accès à la rue Notre-Dame aura pour effet de concentrer la circulation automobile sur quelques axes seulement. Par exemple, l'incapacité des automobilistes de tourner à gauche depuis la rue Notre-Dame vers les quartiers limitrophes les obligera à transiter par la rue Frontenac puis par la rue Sainte-Catherine, engendrant ainsi beaucoup de circulation de transit au cœur des quartiers résidentiels. Certains appréhendent également que cette situation ne défavorise les artères commerciales du quartier Hochelaga-Maisonneuve.

Selon des résidents de la rue Viau, il ne faut pas y favoriser l'accessibilité au quartier en permettant la circulation à double sens sur la rue Viau, car cette artère est résidentielle. De plus, on devrait l'interdire aux camions.

Finalement, des participants estiment que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame ne tient pas compte des projets de développement des sites de Radio-Canada, de l'ancienne gare-hôtel Viger et des Portes Sainte-Marie, ni de ceux des autres espaces appelés à devenir disponibles entre le Faubourg Québec et le pont Jacques-Cartier. Pour un autre participant, il faudrait recouvrir l'autoroute Ville-Marie entre la rue Amherst et le pont Jacques-Cartier.

Les mesures d'apaisement de la circulation

De manière générale, les participants se soucient des débordements automobiles dans les quartiers limitrophes. Certains déplorent le manque d'information permettant d'anticiper les débits de circulation dans les quartiers et, par conséquent, de déterminer les mesures d'apaisement à mettre de l'avant. Ils déplorent aussi que la question des quartiers verts ne soit pas détaillée car il s'agit d'un élément intéressant du projet

Selon plusieurs participants, l'application des mesures d'apaisement de la circulation devrait s'amorcer avant le début des travaux car les quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Sainte-Marie ne peuvent accueillir plus de trafic qu'en ce moment.

Des zones précises ont été identifiées comme étant problématiques. Des participants :

- s'inquiètent de la sécurité sur le boulevard Pie-IX et de la diminution de la qualité de vie que pourra engendrer le projet ;
- dénotent une trop grande présence du camionnage autour de la station de métro Frontenac ;
- s'inquiètent que la circulation automobile puisse augmenter sur la rue De Lorimier ;
- considèrent qu'il y a déjà trop de trafic sur les rues Adam et Sainte-Catherine et que la vitesse y est actuellement trop élevée ;
- manifestent des inquiétudes en ce qui concerne les débits de circulation sur la rue Leclaire.

Impacts sur le développement urbain

Plusieurs participants désirent voir un développement résidentiel sur le site de la Canadian Steel Foundries. Les participants ne veulent pas y voir se développer des commerces de grande envergure. Certains sont en faveur d'une ouverture des rues Sainte-Catherine et Ontario jusqu'au boulevard de l'Assomption, de manière à intégrer le secteur à la trame de rues existantes. Plusieurs souhaitent une consultation publique et un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour ce site.

D'autre part, on craint que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame fasse diminuer les valeurs foncières des propriétés situées à proximité de l'axe routier.

6.4.4. Autres commentaires et suggestions

Relations avec la communauté

Plusieurs participants demandent la formation d'un comité de suivi avec, notamment, l'implication des représentants de citoyens, d'entreprises, du secteur commercial, des promoteurs, du milieu communautaire et du milieu de la santé.

Nuisances pendant les travaux

Certains se disent inquiets des impacts des travaux et de la poussière pendant la construction, de même que des conditions de vie détériorées. Plusieurs craignent aussi un transit majeur dans les quartiers limitrophes pendant les travaux. On souligne ainsi l'importance d'une surveillance accrue de la circulation automobile dans le quartier durant la période de construction.

Autres

Certaines personnes souhaitent que les espaces publics et la rue Notre-Dame demeurent accessibles aux piétons pendant les feux d'artifice.

Plusieurs demandent que les promoteurs, avant de débiter la construction du projet, offrent des garanties aux citoyens concernant l'acquisition des terrains à l'est du parc Champêtre, l'ouverture des rues Ontario et Sainte-Catherine vers l'est jusqu'au boulevard de l'Assomption et la disponibilité des sommes nécessaires à l'aménagement des parcs et des pôles patrimoniaux.

Certains suggèrent que le ministère des Transports du Québec rétrocède l'emprise qui a été expropriée à la Ville de Montréal pour favoriser un développement public.

7. MÉMOIRES

7.1. Déroulement

Les citoyens, les groupes, les organismes et les entreprises ont eu la possibilité de déposer un mémoire dans le cadre de cette consultation publique. Ceux qui le désiraient ont aussi pu en faire une présentation publique.

La date limite pour le dépôt des mémoires était le 30 janvier 2008, à 16 h et les intéressés avaient jusqu'au 2 février 2008 pour signifier leur intention de présenter leur mémoire publiquement.

Les présentations publiques ont eu lieu les 6 et 7 février 2008, à la Maison de la culture Maisonneuve. C'est l'agence Convercité, par l'entremise d'un panel de trois personnes, qui a accueilli les propos des participants. Des représentants du ministère des Transports du Québec et de la Ville de Montréal étaient également sur place pour écouter les commentaires et recommandations des participants. Les participants disposaient de 10 minutes pour présenter le contenu de leur mémoire. Une période de questions, de 5 minutes, suivait pour clarifier des éléments de la présentation ou du mémoire écrit.

Toute l'information pertinente au dépôt et à la présentation publique des mémoires a été diffusée sur le site internet du projet, dès le 20 novembre 2007, en plus d'être diffusée dans l'ensemble des outils de communication et rappelée de vive voix lors des différentes activités de la consultation.

7.2. Mémoires reçus

Au total, 54 mémoires ont été déposés et 36 ont fait l'objet d'une présentation publique. Certains mémoires ont reçu l'appui formel d'autres organismes ou citoyens. La liste complète des mémoires déposés est jointe en annexe ainsi que l'horaire des présentations publiques des 6 et 7 février 2008.

Seuls les mémoires des auteurs ayant autorisé leur diffusion sont disponibles pour consultation sur le site web du projet (www.projetnotredame.qc.ca).

7.3. Présences

La présentation des mémoires était ouverte au public et aux médias. Quelque 90 personnes et 10 représentants des médias y ont assisté.

7.4. Commentaires généraux à l'égard du projet

Dans la majorité des cas, les mémoires posent avant tout un constat général sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Les prises de position sur le projet sont ensuite appuyées par des argumentaires plus ou moins détaillés, selon les cas. Finalement, la plupart des mémoires proposent des modifications ou des ajustements en ce qui concerne plus spécifiquement l'objet de la consultation publique, à savoir, l'intégration urbaine du projet.

Globalement, il est possible de classer les 54 mémoires reçus de cette façon :

- 14 mémoires sont plutôt ou totalement en accord avec le projet
- 38 mémoires sont plutôt ou totalement en désaccord avec le projet
- 2 mémoires ne prennent pas position face au projet

Éléments favorables au projet dans son ensemble

Une douzaine de mémoires affirment la nécessité de moderniser la rue Notre-Dame en raison des problèmes de congestion routière et de débordement du trafic de transit sur les rues résidentielles, problèmes qui, de surcroît, nuisent à la qualité de vie des riverains. Certains voient dans ce projet une occasion unique de contribuer au développement et à la revitalisation urbaine des quartiers limitrophes.

De façon générale, les auteurs apprécient la volonté d'intégrer au projet des aménagements favorisant les déplacements actifs et collectifs et des mesures d'apaisement de la circulation sur le réseau local, notamment l'implantation de quartiers verts, ainsi que l'intention de créer et de mettre en valeur les parcs, lieux publics et sites patrimoniaux.

Au moins cinq mémoires affirment que le projet présenté, en plus de s'attarder aux préoccupations environnementales (considérations concernant le bruit, la qualité de l'air et l'intégration au milieu), répondra aux objectifs visés, à savoir, améliorer la fluidité de la circulation et réduire le trafic de transit dans les secteurs résidentiels.

L'Arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve souligne d'ailleurs dans son mémoire que le projet, grâce à des éléments tels que la diminution de la circulation sur les rues locales, l'intégration de pistes cyclables et piétonnières, l'augmentation des espaces sportifs et de loisirs et l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation, concorde bien avec les grandes orientations du Plan d'action famille (2008-2010). Selon l'Arrondissement, le projet apparaît également en accord avec le chapitre de l'arrondissement du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et, plus spécifiquement, avec l'objectif 10 « rendre le réseau routier plus sécuritaire et convivial pour les piétons et les cyclistes tout en améliorant la quiétude des milieux résidentiels ».

D'autres soulignent encore que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame contribuera certainement à la revitalisation économique et sociale de l'est de Montréal, un secteur qui en a bien besoin³. Ils expliquent que le projet améliorera non seulement le transport des marchandises, et par conséquent, la compétitivité industrielle mais qu'il améliorera aussi la sécurité des sites industriels de l'est de Montréal. Finalement, quelques mémoires soulignent l'urgence de débiter les travaux sans autre délai.

³ Ces mémoires comptent celui de l'Association industrielle de l'est de Montréal, de la Société de développement économique RDP-PAT-ME, du Collège de Maisonneuve, de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal, de Mabe Canada et de Dubo électrique.

Éléments de préoccupation à l'égard du projet dans son ensemble

Si la modernisation de la rue Notre-Dame représente une opportunité extraordinaire de développement et de revitalisation urbaine, la majorité des mémoires⁴ soulignent que le projet présenté par le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal ne constitue pas la bonne solution pour y parvenir.

Santé publique, qualité de vie et environnement

À l'image des commentaires émis lors des soirées de consultation, les éléments concernant la santé publique et la qualité de vie sont au cœur des préoccupations soulevées par les mémoires face au projet. S'appuyant sur les propos de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, plus de 25 mémoires soulignent que le transport urbain constitue un enjeu majeur parce que les impacts négatifs sur la santé sont nombreux : morbidité, problèmes cardiorespiratoires, traumatismes, obésité. Ces mémoires déplorent l'augmentation de la capacité routière parce qu'elle favorisera l'utilisation de l'automobile, aggravant ainsi les problèmes de santé publique, notamment des populations déjà lourdement touchées par ces problématiques.

Deux mémoires questionnent les gains réels pour les riverains qui devront subir les impacts des travaux pendant des années (poussière, bruit, désordre de la circulation automobile) pour obtenir, au final, le maintien du niveau de bruit actuel qui est déjà jugé inacceptable.

Un autre intervenant craint que le projet n'accroisse les îlots de chaleur portant ainsi atteinte à la qualité de vie des riverains et des utilisateurs du parc linéaire. Finalement, le mémoire du Comité ZIP Jacques-Cartier, qui s'attarde davantage aux questions environnementales, anticipe que l'augmentation du trafic aura pour effet d'augmenter la pollution atmosphérique, laquelle se déposera éventuellement en milieu aquatique. Il ajoute que les gaz à effet de serre sont soupçonnés d'être liés à la baisse des niveaux d'eau du fleuve, ce qui présente des risques pour la santé humaine et les écosystèmes. Le mémoire souligne aussi que l'élargissement de la surface imperméable conduira à une augmentation du volume des eaux de ruissellement drainant d'importantes quantités de contaminants de toutes sortes, qui seront directement jetées au fleuve.

Infrastructure et circulation

Plus de vingt mémoires affirment que l'augmentation de la capacité routière prévue sur la rue Notre-Dame favorisera un trafic induit, notamment parce que l'artère sera raccordée à l'A-25 et au futur pont vers Laval. On juge que le projet est surdimensionné et que l'allocation de six voies de circulation pour les automobiles risque de contribuer à l'étalement urbain et d'accentuer l'urbanisation de la couronne nord-est. Plusieurs considèrent que le projet favorisera la banlieue au détriment des quartiers centraux.

Une quinzaine de mémoires soulignent que le projet ne règlera pas de façon satisfaisante et durable les problèmes qui ont motivé son élaboration et risque plutôt de les aggraver (congestion de la circulation, trafic de transit sur le réseau local, qualité de vie des riverains). Plusieurs questionnent la légitimité des objectifs ayant orienté l'élaboration du projet et déplorent le manque de données sur les débits de circulation, les polluants, le bruit et la qualité de l'air qui leur auraient permis de mieux cerner la problématique. D'autres anticipent que le projet aura des répercussions au-delà du quadrilatère

⁴ Parmi les mémoires affirmant que le projet proposé ne constitue pas la bonne solution, celui de la Table pour l'aménagement du Centre-Sud a reçu l'appui de douze organismes et celui de l'Association Habitat Montréal, l'appui de 56 personnes.

identifié au décret et demandent que l'ensemble des quartiers limitrophes au projet soit ciblé pour la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation.

Une dizaine de mémoires qualifient le concept de projet autoroutier et interpellent la Ville de Montréal afin qu'elle poursuive la réalisation d'un boulevard urbain, tel qu'elle l'avait demandé en 2002 dans le cadre des audiences du BAPE. Quelques mémoires déplorent l'incohérence qui semble exister entre les solutions adoptées, d'une part, pour le projet de modernisation de la rue Notre-Dame et, d'autre part, pour le réaménagement de l'autoroute Bonaventure en axe urbain.

Pour ces raisons, une vingtaine de mémoires considèrent que le projet va à l'encontre de politiques et d'outils de planification dont le Plan stratégique de développement durable, la Charte du piéton, le Plan de transport de la Ville de Montréal, le Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la Région métropolitaine de Montréal 2001-2021 ainsi qu'à l'encontre de la Loi sur le développement durable.

Attentes face au projet dans son ensemble

Santé publique, qualité de vie et environnement

Plusieurs mémoires mentionnent que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame ne doit pas servir prioritairement les banlieues. Ils spécifient que le projet doit être structurant pour les quartiers qu'il traverse et qu'il doit se concrétiser par une amélioration notable de la circulation pour les résidents et les entreprises qui y sont installées. Certains demandent que la qualité de vie des résidents soit autant considérée que les besoins des industries dans l'analyse du projet : tout nouveau projet devrait concourir à améliorer la qualité de vie des riverains.

Un mémoire revendique que le projet prévoit l'application de toutes les mesures de diminution du bruit, de contrôle de la vitesse de circulation et de réduction de la capacité routière que permettront les avancées techniques et légales dans les années à venir (contrôle des véhicules, photo-radar, transport en commun efficace, obligations relatives au covoiturage, au contrôle des charges des camions, etc.). Certains sont plus explicites et demandent que la vitesse de circulation maximale soit établie à 50 km / heure le jour et à 40 km / heure la nuit, et que tous les moyens soient mis en œuvre pour s'assurer du respect des limites de vitesse (présence policière, gestion des feux de circulation, photo-radar).

Finalement, le mémoire du Comité ZIP Jacques-Cartier revendique l'usage en continu de bassins de rétention et de sédimentation pour les eaux de ruissellement et que les eaux de ruissellement rejetées après sédimentation respectent en tout temps les normes sur les rejets chimiques aux réseaux d'égouts pluviaux prévus au Règlement 87 de la CUM. De plus, il demande que la disposition des sédiments recueillis respecte la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés et le Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés du gouvernement du Québec.

Infrastructure et circulation

Une trentaine de mémoires mentionnent que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame devrait miser davantage sur le transport collectif et viser une diminution de la circulation automobile. En faisant référence à des projets réalisés dans d'autres grandes villes, plusieurs incitent le ministère des Transports et la Ville de Montréal à entreprendre le virage visant à réduire la dépendance à l'automobile. Plus globalement, certains mémoires proposent que le projet fasse partie d'un développement plus élaboré du transport collectif sur l'ensemble du territoire montréalais et

demandent de mettre en place les moyens visant à réduire le transport individuel (diminution du nombre de voies dédiées à l'automobile, mesures fiscales et tarifaires, limitation du stationnement).

Ainsi, une vingtaine de mémoires appuient l'idée d'une voie réservée au transport collectif dans chaque direction mais demandent de maintenir la capacité routière à deux voies automobiles par direction. Ils revendiquent également un transport collectif plus confortable, fréquent et efficace afin d'en assurer l'attrait auprès des usagers. Pour plusieurs, l'implantation d'un tramway ou tram-train reliant Repentigny à la station de métro Berri-UQAM représente la solution optimale.

Afin de maintenir la capacité routière à deux voies automobiles par direction, une quinzaine de mémoires suggèrent des pistes de solution pour diminuer le camionnage sur la rue Notre-Dame : restreindre les heures de circulation, limiter les types de camion pouvant y circuler, remettre en fonction les oléoducs existants, mettre en place un centre de distribution des marchandises, connecter les entrées et sorties du Port de Montréal au réseau supérieur et utiliser la voie de service sur le site du Port de Montréal pour les camions à destination du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. Un mémoire suggère que le nouveau pont de l'A-25 soit réservé au transport en commun et au transport des marchandises tandis qu'un autre propose d'instaurer un moratoire sur toute augmentation de la capacité routière. D'autres suggèrent aussi de compléter la rocade autoroutière vers la rive-nord et la rive-sud pour écarter toute circulation de transit qui n'a pas affaire sur l'île de Montréal.

Une vingtaine de mémoires revendiquent l'aménagement d'un boulevard urbain à l'image du projet présenté par la Ville de Montréal dans le cadre des audiences du BAPE en 2002. Un mémoire propose plutôt de concevoir un corridor routier permettant d'utiliser les voies de circulation de façon bidirectionnelle et d'intégrer l'infrastructure dans un corridor vert. En plus d'améliorer la qualité de vie, ce *Corridor Vert Notre-Dame* créerait une expérience paysagère intéressante pour les automobilistes.

De façon plus marginale, une personne demande que le concept de voies rapides en tranchée soit retenu parce que cette solution procurerait une meilleure qualité de l'environnement sonore tandis que d'autres revendiquent plutôt que les tronçons en tranchée ou en dépression soient recouverts de dalles-jardins afin de minimiser l'effet de cicatrice.

Intégration urbaine

Une dizaine de mémoires demandent que le projet permette de retisser la trame urbaine et serve à « réhumaniser » l'espace sacrifié à l'automobile. Certains demandent d'ailleurs de déplacer les activités portuaires et industrielles afin de rendre les berges accessibles et de permettre un développement au sud de la rue Notre-Dame. L'Association Habitat Montréal spécifie que si ce projet n'est pas réaliste à court terme en raison de la présence du Port de Montréal et de l'importance et de la nature de la circulation sur cet axe, les promoteurs devraient néanmoins s'engager à inscrire cette vision dans le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Par ailleurs, le mémoire déposé par Louise Harel et Réal Ménard mentionne que les citoyens ont signifié, lors de la consultation populaire de trois jours tenue en 2000 à l'instigation du Collectif en aménagement urbain, leur volonté non seulement de maintenir mais de développer la vocation industrielle et portuaire au sud de la rue Notre-Dame en cherchant à réduire au maximum les effets de débordement dans les rues résidentielles du quartier.

Actions souhaitées

Plusieurs mémoires demandent que des études soient réalisées avant de concrétiser le concept routier. La liste des analyses et études demandées inclut :

- une enquête origine / destination (O/D) pour tracer un portrait de la situation du camionnage et des besoins réels;
- une analyse des alternatives possibles pour le camionnage (restrictions des heures de circulation, remise en fonction des oléoducs existants, branchement des entrées et sorties du Port de Montréal au réseau routier supérieur, utilisation de la voie de service à l'intérieur du Port de Montréal, etc.) ;
- une révision du plan de camionnage, en particulier le camionnage de transit et le transport de matières dangereuses dans le quartier Centre-Sud et les accès au pont Jacques-Cartier ;
- l'élaboration d'un plan de camionnage à l'échelle de l'île de Montréal ;
- l'évaluation du nombre de véhicules supplémentaires qui transiteront dans Mercier-Est;
- la projection des effets attendus de la rocade autoroutière qui sera complétée sur la rive-nord et sur la rive-sud de Montréal ;
- la réalisation, dès maintenant, de l'étude prévue à la condition 5 du décret 1130-2002 : « *Le ministre des Transports doit déposer auprès du ministre de l'Environnement une étude dans laquelle il proposera les moyens visant à améliorer l'offre de transport alternative à l'automobile sur l'Île de Montréal. Cette étude doit être déposée au plus tard cinq ans suivant la mise en service de la rue Notre-Dame modernisée* ».

Finalement, une dizaine de mémoires recommandent que le projet soit redéfini à partir d'une démarche participative pouvant inclure des experts (en ingénierie, en urbanisme et en santé) ainsi que des citoyens et promoteurs de grands projets immobiliers riverains du projet. L'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal propose aussi d'instaurer, en phase de planification, un processus participatif d'évaluation des impacts potentiels sur la santé (*Health impact assessment*). Deux autres mémoires revendiquent que la Direction de la santé publique agisse comme l'interlocuteur privilégié en terme de santé publique dans le cadre de ce projet et qu'elle évalue les impacts avant, pendant et après les travaux.

Commentaires sur la consultation publique

Certains mémoires déplorent que la consultation publique n'ait pas porté sur le concept routier dans son ensemble mais plutôt sur des aspects jugés d'ordre cosmétique. Une dizaine de mémoires mentionnent qu'il aurait fallu ouvrir le débat sur la place du transport dans nos collectivités et dans l'aménagement urbain, tout en plaçant les principaux déterminants de la santé au cœur de la réflexion. Malgré le scepticisme affiché, certains mémoires disent souhaiter que la présente consultation publique soit *néanmoins* utile et qu'elle incite les promoteurs à répondre aux attentes des citoyens.

De façon plus marginale, les autres critiques émises à l'égard de la consultation publique sont :

- le temps alloué à la période de questions et aux présentations des mémoires jugé insuffisant ;
- le peu de place aux débats et aux échanges ;
- un questionnement sur l'impartialité de l'agence Convergence parce qu'elle a été mandatée par les promoteurs du projet.

Finalement, un mémoire revendique que le gouvernement convoque de nouvelles audiences publiques du BAPE car le projet actuel est différent de celui présenté en 2001-2002.

7.5. Commentaires concernant le secteur à l'ouest de la rue Dickson

7.5.1. Transports actif et collectif

La fonctionnalité des aménagements liés à la piste cyclable et au sentier piétonnier

Vélo Québec accueille favorablement la proposition de concevoir une piste cyclable et un sentier piétonnier distincts parce que cet aménagement accroîtra le confort des usagers et minimisera les possibilités de conflits entre piétons et cyclistes. Un autre mémoire souligne que la piste cyclable participera de manière significative à la requalification des secteurs situés aux environs et à l'est du Marché Maisonneuve car il y existe plusieurs espaces vacants ou propices à être développés.

Quelques mémoires demandent que la piste cyclable, le sentier piétonnier et les arrêts d'autobus soient examinés à la lumière des exigences de la sécurité urbaine : on s'inquiète qu'il y ait plusieurs endroits tout au long du parcours où la possibilité de voir ou d'être vu soit réduite à cause des talus, des virages ou de la végétation. À cet égard, les voies piétonne et cyclable autour de la Tonnellerie et près du boulevard Pie-IX sont des endroits ciblés dans un mémoire, ainsi que la passerelle située près du boulevard de l'Assomption.

Quant à l'intégration aux quartiers limitrophes, Vélo Québec demande d'assurer le lien du sentier piétonnier et de la piste cyclable avec toutes les rues se raccordant à la rue Notre-Dame et avec toutes les rues locales se terminant en cul-de-sac ou en tournebride vis-à-vis le parc linéaire. Deux mémoires demandent que la piste cyclable soit reliée aux parcs Morgan / Champêtre. On souhaite qu'un parcours en direction du belvédère soit aménagé et que le tracé à l'intérieur du parc soit conçu pour éviter tout conflit entre les divers types d'usagers ; l'éclairage et la signalisation du réseau devraient permettre aux cyclistes d'emprunter des sentiers balisés et sécuritaires. Également, un mémoire demande de prévoir un accès à pied ou à vélo aux édifices situés au sud de la rue Notre-Dame ainsi qu'au Port de Montréal, pour les employés et les visiteurs qui y sont admis.

Un mémoire demande d'accroître le couvert végétal du parc linéaire afin d'assurer tout au long du parcours le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons. Quelques mémoires s'inquiètent du passage de la piste cyclable à proximité d'un important axe routier et questionnent la qualité de l'air et les niveaux de bruit pour les usagers. Un mémoire revendique d'ailleurs que soit démontrée, avant le début du projet, l'efficacité des mesures d'atténuation du bruit pour les usagers des sentiers piétonnier et cyclable. Deux mémoires suggèrent plutôt que la piste cyclable soit implantée sur une artère plus centrale du quartier. Dans son mémoire, la SDC Promenade Sainte-Catherine Est exige d'être consultée sur le tracé final.

Les liens avec le réseau cyclable existant

Un mémoire apprécie que le projet permette la continuité d'un lien cyclable métropolitain. Toutefois, deux autres mémoires réclament que l'extension du réseau ne soit pas conditionnelle à la réalisation du projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

La desserte locale en transport collectif

D'un point de vue général, une trentaine de mémoires réclament que le projet améliore l'offre en transport collectif, tant en termes de quantité que de qualité (rapidité, confort, fiabilité). Pour plusieurs, l'implantation d'un tramway ou tram-train reliant Repentigny à la station de métro Berri-UQAM représente la solution optimale.

Cinq mémoires déplorent qu'il n'y ait pas d'arrêt possible sur les voies réservées dans l'axe Notre-Dame, favorisant ainsi les gens de la banlieue au détriment des résidents des quartiers limitrophes. Une dizaine de mémoires doutent de la fonctionnalité et des gains réels sur les temps de parcours des voies réservées, compte tenu qu'elles ne sont pas en site propre. En effet, on craint qu'il y ait des conflits d'utilisation, car ces voies devront composer avec les autres véhicules en certains points du parcours en plus d'être utilisées comme voies de contournement et d'accotement lors d'accidents ou pendant les périodes de déneigement. Finalement, pour maximiser les transports collectifs dans l'axe de la rue Notre-Dame, au moins cinq mémoires recommandent d'étudier la possibilité de permettre le covoiturage sur la voie réservée.

Au niveau de la desserte locale, une dizaine de mémoires souhaitent que le transport collectif soit amélioré dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve, notamment pour les déplacements est-ouest à l'intérieur du quartier. La portion sud du quartier semble particulièrement mal desservie. On souhaite que les besoins locaux soient articulés au plan régional de transport collectif. Certains mémoires proposent des mesures pour améliorer la desserte locale, soit :

- implanter un nouveau circuit d'autobus pour desservir les principaux services et attraits du quartier Hochelaga-Maisonneuve ainsi que le réseau de résidences pour les aînés;
- maintenir la ligne d'autobus 22 qui permet d'accéder aux entreprises situées sur la rue Dickson (on s'inquiète du maintien de ce service en raison du débranchement de la rue Dickson au nord de l'avenue Souigny. On suggère aussi de prolonger la rue Ontario vers l'est, jusqu'à Dickson afin d'y assurer un service de transport en commun).
- améliorer le transport en commun sur la rue Ontario, notamment en augmentant la fréquence de passage de l'autobus 125 ;
- améliorer le transport en commun sur la rue Sainte-Catherine (la SDC Promenade Sainte-Catherine Est et la CDEST sont toutefois contre l'implantation d'une voie réservée sur cette artère, ni pendant, ni après les travaux).

Finalement, l'Arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve exige que toutes les mesures qui incitent à l'utilisation du transport en commun et qui sont susceptibles d'avoir un impact négatif sur le quartier Hochelaga-Maisonneuve durant les travaux, soient mises en place après que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame aura été complété (ou aussitôt que les voies réservées sur la rue Notre-Dame seront disponibles) afin que de telles mesures n'occasionnent pas de nuisances supplémentaires sur les milieux de vie du quartier. Par exemple, le mémoire considère que l'aménagement d'une voie réservée sur la rue Sainte-Catherine, même temporaire, nuira considérablement aux activités commerciales de cette artère. On propose plutôt, en attendant la fin des travaux, de rabattre les autobus sur les nombreuses stations de métro du secteur.

La sécurité des déplacements

Un mémoire affirme que les restrictions de virage aux intersections de la rue Notre-Dame, en période de pointe, amélioreront la fluidité et que les mesures modernes de contrôle de la circulation aideront à diminuer la vitesse moyenne de circulation. On ajoute que l'installation d'un muret au centre de l'axe diminuera les risques de chocs frontaux.

Deux mémoires demandent de porter une attention particulière au boulevard Pie-IX car on y anticipe une circulation accrue. Un mémoire précise que dans la portion comprise au sud de la rue Hochelaga, on compte deux écoles primaires, une école secondaire et un centre d'éducation populaire, et selon les brigadiers scolaires, il semble déjà difficile d'y assurer la sécurité des usagers.

7.5.2. Parcs, espaces publics et patrimoine bâti

L'aménagement, l'accessibilité et la sécurité des parcs et espaces publics

Parc linéaire

Quelques mémoires mentionnent que le parc linéaire risque d'amplifier les problèmes de criminalité connus au sud du quartier Hochelaga-Maisonneuve. On demande donc d'accroître les interactions entre le parc linéaire et le quartier (boucles, places, points de vue, etc.) et d'apporter une attention particulière aux aménagements pour assurer la sécurité des personnes : éclairage, sélection et disposition de la végétation, proximité de lieux pouvant offrir de l'aide, etc.

Un autre mémoire souhaite que le parc linéaire devienne non seulement un axe de transit sécuritaire et mieux adapté, mais également une véritable destination tant pour le quartier qu'à l'échelle régionale. En ce sens, on souhaite une signalisation distinctive, des panneaux d'interprétation et des points d'animation le long du parcours afin de bonifier les équipements de transit.

Parc Dézéry

Un mémoire demande de prévoir les mesures nécessaires afin d'assurer la sécurité des usagers du parc Dézéry car aucune activité au sud de ce parc ne peut lui assurer une surveillance naturelle.

Parc Bellerive

Quelques mémoires déplorent que le parc Bellerive soit isolé par des voies de circulation à haut débit. On craint une sous-utilisation du parc et de la passerelle qui pourrait engendrer un sentiment d'insécurité, voire de réels problèmes de sécurité. Certains suggèrent, pour les piétons et les cyclistes, la création d'accès directs via une dalle-jardin au-dessus des voies de circulation (les traverses seraient ainsi plus sécuritaires et conviviales). Un mémoire ajoute que si la passerelle doit demeurer, il serait important qu'elle se situe au centre du parc et non à sa limite ouest afin de mieux desservir les usagers et d'offrir une surveillance naturelle plus constante. Un autre mémoire demande d'éliminer la chute à neige pour agrandir le parc Bellerive dans cette section.

Unification des parcs Morgan et Champêtre

Une dizaine de mémoires affirment être en accord avec l'unification des parcs Morgan et Champêtre. Néanmoins, le mémoire des Amis du parc Morgan considère que le projet entrave l'objectif poursuivi par l'organisme de faire reconnaître l'importance historique et patrimoniale du parc Morgan. Il demande de ne pas amalgamer le parc Morgan dans un grand ensemble régional et insiste pour que les parcs Morgan et Champêtre soient toujours considérés comme deux lieux distincts. Un autre mémoire remet en question l'intérêt d'un parc au-dessus de voies de circulation à haut débit. Un autre mémoire suggère plutôt d'intégrer les parcs Morgan et Champêtre dans un cadre plus vaste de *Corridor Vert Notre-Dame* et de faire passer le tronçon routier en surface.

Quant aux arguments en faveur de l'unification des deux parcs, quelques mémoires notent que le projet permettra d'augmenter la superficie de cet espace vert, d'améliorer ses accès et de le rendre plus sécuritaire. D'autres soulignent que l'unification offre l'occasion de consolider les installations sportives du parc Champêtre, de mettre en valeur les percées visuelles sur le fleuve et de contribuer à la revitalisation de la rue Sainte-Catherine.

D'autre part, quelques mémoires remettent en question la sécurité d'un parc aussi grand car aucune maison, aucun commerce ne l'encadre. On souhaite que les organismes concernés par les questions de sécurité urbaine, notamment Tandem Montréal et la Table de sécurité de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve, soient consultés pendant la phase de conception. Pour ajouter à la sécurité du parc, d'autres proposent de prévoir de l'animation. L'Arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve propose, par exemple, que soit développé, en partenariat avec le Port de Montréal, un centre d'interprétation des activités portuaires. Le mémoire explique que si un grand plan d'eau, tel qu'illustré au plan d'aménagement du parc Champêtre, peut renforcer le lien avec le fleuve, la qualité première de ce grand espace résidera d'abord dans la programmation des activités et des points d'intérêts qui y seront proposés. On demande de prévoir des installations et des aménagements appropriés qui permettent l'organisation d'activités diverses, notamment des spectacles ou d'autres événements culturels sur les espaces dégagés dans l'axe du kiosque du parc Morgan. L'Arrondissement précise que cette esplanade doit faire l'objet d'une étude plus approfondie en terme de programmation et souhaite être partie prenante dans l'établissement de cette planification. D'autres mémoires demandent d'impliquer le milieu afin d'établir un concept d'aménagement et d'animation qui prenne en compte le potentiel de l'axe récréo-culturel constitué du Marché Maisonneuve, du boulevard Morgan, du Théâtre Denise-Pelletier, des parcs Morgan / Champêtre et du Théâtre sans Fil. Dans son mémoire, la SDC Promenade Sainte-Catherine Est demande d'être associée à l'aménagement de ces parcs.

Si un mémoire considère que l'unification des parcs rendra l'ancienne Caserne Letourneux plus accessible, deux autres mémoires demandent d'étendre la dalle-parc jusqu'à la rue Letourneux afin de mieux intégrer l'ancienne caserne. Un mémoire interpelle les promoteurs afin que la conception de la dalle structurale au-dessus de la rue Notre-Dame tienne bien compte des contraintes techniques visant à assurer la faisabilité et la qualité des aménagements en surface (capacité portante, infrastructures et drainage, irrigation, profondeur des fosses pour arbres, etc.). On demande également d'étudier la possibilité d'avoir des espaces sportifs et de loisirs sur cette dalle.

L'Arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve revendique que les coûts de réaménagement des parcs, incluant les acquisitions requises, la démolition des bâtiments industriels et la décontamination des sols, soient inclus dans le budget du projet de

modernisation de la rue Notre-Dame et que les délais de réalisation ne compromettent pas le financement qui pourrait être accordé par le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport. Quelques mémoires demandent d'être rassurés quant à la capacité d'entretenir et d'animer les parcs Morgan / Champêtre. Un autre suggère que 1% de la valeur du projet soit consacré à l'intégration d'œuvres d'art au projet.

Parc Morgan

Le mémoire des Amis du parc Morgan recommande de conserver le dénivelé du parc Morgan et son aménagement clôturé. Il propose, en outre, de prévoir pour l'animation et l'appropriation du parc, des tables à pique-nique, un accès internet sans fil, un filet de badminton, une patinoire, la tenue de concerts et d'autres activités sociales et culturelles ainsi que la présence d'un jardinier. Il demande aussi de rouvrir les vespasiennes et le kiosque ainsi que d'interdire l'installation de tout panneau-réclame à moins de 500 mètres du parc.

D'autre part, l'Arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve recommande, pour le parc Morgan, de moderniser le mobilier et les équipements, de mettre en valeur le kiosque, d'assurer le remplacement des frênes qui sont malades, de maintenir les aires de jeux pour enfants au parc Morgan afin qu'elles soient plus accessibles aux familles du quartier et d'y localiser les jeux d'eau.

Parc Champêtre

Plusieurs recommandations émanent du mémoire de l'Arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve :

- le parc Champêtre doit être agrandi vers l'est afin de maintenir, au moins au niveau actuel, l'offre de services en terrains sportifs. De plus, le niveau actuel d'offre de terrains sportifs doit être maintenu avant, pendant et après les travaux ;
- il semble que le terrain de football s'insère étroitement entre le prolongement de l'avenue William-David et la limite est actuelle du parc et que l'emprise nécessaire à l'implantation d'équipements tels que gradins, bancs des joueurs, tableau indicateur, tours d'éclairage, sentiers et accès, nécessitera plus d'espace que ce qui est illustré aux plans. Les mêmes préoccupations s'appliquent aux deux terrains de soccer relocalisés sur les terrains à acquérir ;
- la construction d'un nouveau chalet de parc et d'une aire de stationnement est souhaitable pour desservir le côté est du parc Champêtre. Ces services devront répondre aux besoins des utilisateurs de l'ensemble des équipements qui seront mis à la disposition des associations sportives et du public ;
- l'aire d'exercice pour chiens, située à l'est du boulevard Pie-IX, devra être relocalisée (superficie actuelle \pm 15 000 pieds carrés) ;
- parce qu'elle deviendra non fonctionnelle, la surface de la jauge à végétaux, située au coin sud-ouest de la rue Notre-Dame et de l'avenue Letourneux, devra être relocalisée en 2008, soit avant le début des travaux du secteur des parcs Morgan et Champêtre, prévus pour 2009. L'espace requis pour l'installation d'un site d'entreposage d'arbres est de 8 000 mètres carrés. Les coûts relevant de cette relocalisation devront être associés aux coûts du projet ;
- une passerelle pour piétons serait souhaitable à l'extrémité est projetée du parc Champêtre pour sécuriser les usagers à l'intérieur d'un périmètre de marche acceptable et faciliter l'accessibilité avec le côté nord de la rue Notre-Dame;

- un concours de design pourrait être organisé pour l'aménagement du belvédère du parc Champêtre.

Par ailleurs, le Théâtre Sans Fil, qui occupe l'ancienne caserne Letourneux, demande dans son mémoire :

- de prévoir un accès direct à la caserne à partir du boulevard Pie-IX pour les voitures, les piétons et les autobus, de même que des espaces de stationnement (l'actuel dépôt pour arbres et plantes pourrait être réaménagé, du moins en partie, à cet effet) ;
- d'aménager une scène extérieure et une pente naturelle gazonnée pouvant accueillir 1500 spectateurs durant l'été ;
- d'intégrer au projet, l'aménagement paysager du terrain devant la Caserne (servant actuellement de chute à neige) et d'un jardin pouvant servir de station de repos aux utilisateurs de la piste cyclable, le réaménagement de la tour de la caserne en observatoire et centre d'interprétation du quartier et du fleuve ainsi que l'illumination de la caserne.

Finalement, un autre mémoire demande de transférer la propriété du parc Champêtre à l'administration centrale de la Ville de Montréal.

La mise en valeur des éléments patrimoniaux et leur accessibilité

Pôle patrimonial du Pied-du-Courant (Esplanade des Patriotes, ancienne station de pompage Craig et ancienne Prison du Pied-du-Courant)

Un mémoire appréhende que l'Esplanade des Patriotes soit peu utilisée car elle sera ceinturée de voies à haut débit de circulation. Il recommande alors d'améliorer le lien formel entre l'Esplanade des Patriotes et le parc Bellerive en créant un large corridor piéton entre les deux sites. Un autre mémoire déplore que l'ensemble patrimonial du Pied-du-Courant, qui comprend la station de pompage Craig, ne soit pas totalement inclus dans le périmètre du quartier Sainte-Marie faisant actuellement l'objet d'un programme particulier d'urbanisme (PPU).

Tonnellerie

Trois mémoires soulèvent l'importance stratégique de la Tonnellerie. On souhaite que tout projet de développement contribue à préserver et à mettre en valeur le caractère patrimonial du bâtiment. On souhaite que le projet soit structurant pour le quartier et qu'il favorise l'activité économique de la rue Sainte-Catherine, notamment en incluant des fonctions mixtes et en établissant un lien fort avec le parc linéaire. Deux mémoires présentent le projet de l'Institut national de la pierre comme étant un projet pouvant répondre à l'ensemble de ces objectifs⁵. L'Arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve est en principe d'accord avec la démolition partielle du bâtiment de la Tonnellerie mais demande qu'une attention particulière soit portée au contexte physique du bâtiment, autant au cadre bâti qu'au parc linéaire, y compris l'intégration de la piste cyclable. L'aménagement paysager du terrain entourant le bâtiment devra aussi contribuer à sa mise en valeur. Le mémoire ajoute que s'il semble possible et avantageux à des fins sécuritaires d'aménager un virage en U au-dessus

⁵ L'Institut national de la pierre (INP) propose de mettre sur pied un centre de formation dans le domaine de la maçonnerie et de la pierre de taille. En plus d'accueillir le centre de formation, l'immeuble de la Tonnellerie logerait aussi des commerces reliés aux activités du centre et des résidences étudiantes. L'entreprise LM Sauvé et l'Université McGill sont les deux partenaires fondateurs de l'INP.

des voies de l'axe Notre-Dame afin de désengorger l'intersection du boulevard Pie-IX et les voies de service, la visibilité du bâtiment de la Tonnellerie et les conditions de sa mise en valeur devront être prises en considération dans le scénario choisi.

Finalement, un mémoire réclame que la mise en valeur des éléments patrimoniaux ne soit pas conditionnelle à la réalisation du projet.

Accès au fleuve

Si quelques mémoires soulignent que l'aménagement de deux belvédères pour augmenter les accès visuels au fleuve est grandement apprécié, d'autres réclament que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame laisse davantage de possibilités d'accès physique au fleuve advenant une modification des activités industrielles et portuaires.

Un mémoire recommande de faire un aménagement qui permette l'ouverture éventuelle de la rue Papineau vers le fleuve et, par conséquent, de prévoir l'aménagement de la rue Papineau en fonction d'un grand axe nord-sud vers le fleuve avec, notamment, l'élargissement des trottoirs de chaque côté.

7.5.3. Qualité des milieux de vie

L'aménagement du parc linéaire et les mesures d'atténuation du bruit lié à la circulation automobile

Peu de mémoires abordent la question du choix possible entre une butte et un écran vertical pour la portion du projet comprise entre la rue Alphonse-D.-Roy et l'avenue Bourbonnière :

- trois mémoires spécifient ne pas vouloir de murs antibruit ;
- Vélo Québec recommande, pour les sections où la chaussée routière reste au niveau du sol, de retenir l'option d'une butte antibruit plutôt que d'un mur architectural qui exposerait les cyclistes à plus de bruit ;
- un autre mémoire conclut que peu importe l'option, mur ou butte, la mesure sélectionnée coupera totalement le quartier du fleuve ;
- un mémoire demande d'instaurer un programme de suivi du bruit pour identifier les problèmes et assurer les solutions appropriées;
- le mémoire de l'Arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve souligne que peu importe la solution qui sera retenue, butte ou mur, ces aménagements devront s'intégrer de façon harmonieuse à l'environnement immédiat et contribuer à mettre en valeur le quartier (protection des percées visuelles sur le fleuve et la Rive-Sud, mise en évidence des immeubles et secteurs urbains limitrophes) car les choix qui seront faits auront des répercussions sur la qualité générale du projet et l'image du territoire visé. Il propose par ailleurs de lancer un concours de design visant spécifiquement les aménagements des mesures d'atténuation du bruit ;
- pour sa part, la CDEST propose d'intégrer des solutions mixtes (mur et butte) en fonction des problématiques rencontrées tout au long du tracé. Lorsqu'il y aura des murs, il faudra les végétaliser pour éviter le vandalisme et penser à y intégrer des œuvres d'art et panneaux d'information. Également, les murs ne devront pas créer de zones d'insécurité et d'isolement et devront permettre les vues vers le fleuve.

Un seul mémoire aborde le secteur du boulevard de l'Assomption. Il demande de prévoir dès maintenant, en prévision du développement résidentiel qui pourrait voir le jour sur le site de la Canadian Steel Foundries, l'emprise nécessaire à l'aménagement d'un corridor vert agissant comme zone tampon pour atténuer le bruit et filtrer l'air.

La qualité de l'air

Cet élément est traité dans la section 7.4 du présent rapport.

Les interfaces entre la rue Notre-Dame et les quartiers limitrophes

Une dizaine de mémoires formulent des propositions concernant les accès au site de la Canadian Steel Foundries (CSF) :

- tous ces mémoires demandent d'inclure un accès au site de la CSF via le prolongement, en desserte locale, de l'avenue Souigny. Selon ces mémoires, cette rue doit bifurquer (ou être connectée) vers le sud pour rejoindre la rue Ontario et la rue Sainte-Catherine. Un mémoire réclame que ces raccordements soient développés dès le début des travaux de la rue Notre-Dame afin que les rues Ontario et Sainte-Catherine bénéficient rapidement des retombées possibles ;
- un mémoire s'oppose toutefois à ce que la rue Ontario soit raccordée au réseau supérieur, c'est-à-dire à l'axe Souigny, et propose plutôt que des aménagements visant à réduire la largeur de la rue soient prévus pour la portion à l'est du Marché Maisonneuve ;
- un autre propose de prolonger les rues La Fontaine et Adam vers l'est afin de les raccorder à une future rue centrale nord-sud au centre du site de la CSF ;
- finalement, un mémoire demande de clarifier les modalités d'accès au site de la CSF, à partir du prolongement du boulevard de l'Assomption.

Quatre mémoires traitent des accès aux quartiers limitrophes et aux artères commerciales :

- un mémoire souligne qu'on ne doit pas laisser pour compte la fonction d'accès aux quartiers limitrophes depuis la rue Notre-Dame. Ainsi, les liens entre les réseaux de circulation locale et régionale doivent être bien intégrés et, pour ce faire, le mémoire propose de mettre à contribution l'expertise des acteurs locaux ;
- afin de contribuer à la vitalité économique de la rue Sainte-Catherine, un mémoire suggère d'envisager des accès supplémentaires à partir de la rue Notre-Dame (par exemple : introduire une circulation à double sens sur la rue Davidson entre les rues Sainte-Catherine et Notre-Dame et / ou permettre le virage à gauche sur la rue Alphonse-D.-Roy) ;
- les mémoires de la CDEST et de la SDC Promenade Ontario suggèrent d'aménager une boucle permettant le virage à gauche pour accéder à l'avenue Bourbonnière depuis la rue Notre-Dame en direction est ;
- deux mémoires demandent de procéder à une évaluation et à une surveillance des impacts du projet sur le boulevard Pie-IX afin que les véhicules en direction sud, en attente d'accéder à la rue Notre-Dame, n'entravent pas l'intersection de la rue Sainte-Catherine.

Le secteur des rues Viau et Saint-Clément soulève aussi des préoccupations :

- l'Arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve réclame que l'introduction d'une circulation à double sens sur la rue Viau soit davantage analysée afin d'en mesurer les véritables impacts sur le quartier et de conclure sur sa faisabilité.
- le mémoire déposé par un groupe de citoyens habitant sur la rue Viau souligne que le projet fera de cette artère une entrée et sortie de la rue Notre-Dame et rendra les traverses piétonnes dangereuses. Ils arguent que la rue n'est pas assez large pour accueillir davantage de circulation et revendiquent que les stationnements sur rue soient conservés, même aux heures de pointe. On ajoute que le projet va amplifier une problématique déjà observée : c'est-à-dire l'utilisation de la ruelle (nord-sud) entre les rues Viau et Saint-Clément par les automobilistes qui veulent éviter les feux de circulation. La qualité de vie et la sécurité des enfants s'en trouveront davantage compromises. De plus, le mémoire souligne que le fait de déconnecter la rue Saint-Clément de la rue Notre-Dame et de modifier la rue Viau privilégie les citoyens d'une rue aux dépens de ceux d'une autre. Il suggère plutôt de débrancher la rue Viau de la rue Notre-Dame et de la raccorder à la rue Saint-Clément. Selon le mémoire, cette option permettrait d'améliorer l'aménagement du parc linéaire, d'éviter la coupe massive d'arbres et d'améliorer la qualité de vie des résidents des rues Viau et Saint-Clément. Pour que les gens du quartier puissent accéder à la rue Notre-Dame, le mémoire suggère de conserver le raccord existant entre la rue Sainte-Catherine et la rue Notre-Dame car la largeur de la rue y est suffisante et qu'en l'absence de résidences, aucun stationnement sur rue n'y est nécessaire. On reconnaît la présence du Centre de soins prolongés Grace Dart mais le mémoire mentionne qu'en 2002, l'administration du centre a présenté un mémoire suggérant son expropriation, permettant ainsi d'utiliser le terrain pour l'aménagement de l'autoroute.
- d'autre part, un autre mémoire affirme être en accord avec le débranchement de la rue Saint-Clément de la rue Notre-Dame mais être en désaccord avec le raccordement des rues Saint-Clément et Théodore car, pour ce faire, il faudrait abattre une dizaine d'arbres matures, empiéter sur la butte actuelle et, surtout, se rapprocher des immeubles situés aux extrémités des deux rues. La rue étant suffisamment large, le mémoire suggère plutôt d'aménager un fer à cheval pour fermer le sud de la rue Saint-Clément. On affirme que cette proposition est facilement réalisable et à moindre coût que ce que prévoit le plan actuel.

Deux mémoires demandent de mieux intégrer les grands projets de développement :

- Le mémoire de CBC / Radio-Canada affirme que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame compromet le projet de développement sur son site. Le problème est relié à la configuration proposée de deux bretelles qui occuperaient les deux côtés de la rue Viger (nord et sud) pour la majorité du tronçon entre les rues Papineau et Amherst. Ce faisant, ces bretelles rendraient pratiquement impossible le prolongement prévu des rues Beaudry et Alexandre-de-Sève entre le boulevard René-Lévesque et la rue Viger, une intervention que le mémoire qualifie d'essentielle pour assurer l'intégration du site de Radio-Canada à la grille des rues avoisinantes. De plus, elles exerceraient un impact négatif majeur sur les valeurs foncières de tout le secteur, compromettant ainsi la faisabilité du projet de développement proposé. Le mémoire revendique plutôt l'aménagement d'une dalle-jardin (parc linéaire) entre le Palais des congrès et le pont Jacques-Cartier. Selon le mémoire, les coûts supplémentaires de construction seraient contrebalancés par le potentiel de développement accru des sites adjacents et, par conséquent, par les retombées fiscales que récupérerait la Ville de Montréal. Sans faire

de propositions précises, le mémoire suggère que des mécanismes novateurs de financement puissent être explorés.

- Un mémoire demande de concentrer les bretelles d'entrée et de sortie aux endroits qui ne nuisent pas à la possibilité de recouvrement de la rue Notre-Dame et de coordonner leurs emplacements avec le développement des grands projets situés à proximité (CHUM, Radio-Canada, Viger, Porte Sainte-Marie). Par exemple, il faudrait déplacer vers l'ouest les rampes d'accès prévues devant Radio-Canada et tenir compte de l'éventuelle modification du site de la brasserie Molson et d'autres espaces au sud de la rue Notre-Dame.

Concernant le camionnage :

- L'Arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve demande de conserver l'accès et la fonctionnalité de la chute à neige Lasalle car un changement de site représenterait une dépense supplémentaire qui affecterait le budget annuel de fonctionnement de l'arrondissement d'environ 700 000 \$. Il demande que le site demeure opérationnel 24 heures par jour pendant la durée des travaux sur la rue Notre-Dame et précise que les camions devront avoir accès au site en provenance de l'est ou de l'ouest de la rue Notre-Dame ainsi que du boulevard Pie-IX. Le mémoire spécifie aussi que l'arrondissement ne devrait pas être responsable des coûts inhérents à l'indisponibilité du site pendant les travaux. Tel qu'illustré dans le plan d'ensemble du projet, une rue est projetée au sud de la rue Notre-Dame entre le boulevard Pie-IX et l'avenue Letourneux. Le mémoire demande que la largeur et la configuration de cette rue permettent la circulation à double sens de camions avec des longueurs de plus de 45 pieds de benne. Également, plusieurs nouvelles ruelles (5) sont proposées dans le plan d'ensemble pour la circulation projetée. À cet égard, l'arrondissement désire maintenir une concertation avec les promoteurs en regard des aménagements proposés et des pistes de solutions possibles face aux contraintes de stationnement dans les secteurs concernés.
- Deux mémoires proposent d'ouvrir un accès à la rue Papineau afin de faciliter l'évacuation vers l'ouest des camions reliés aux activités du Port de Montréal. Ils expliquent qu'entre 500 et 1000 camions pourraient ainsi éviter d'utiliser la rue Notre-Dame.
- Un autre mémoire dénombre 18 points d'accès à la rue Notre-Dame à partir des installations portuaires et des usines adjacentes. Il propose de réduire ce nombre en utilisant la voie de circulation bidirectionnelle située à l'intérieur des installations portuaires, ce qui permettrait d'éliminer plusieurs feux de circulation sur la rue Notre-Dame.
- Un mémoire déplore que le projet ne tente pas de réduire le camionnage sur le pont Jacques-Cartier.

Des suggestions diverses :

- De façon plus marginale, un mémoire suggère de relier directement la fin de l'autoroute Ville-Marie avec le pont Jacques-Cartier. Deux mémoires suggèrent de greffer la rue Notre-Dame au boulevard René-Lévesque et un autre suggère de modifier les rues Saint-Antoine et Viger pour qu'elles ressemblent davantage à des rues de quartier. Finalement, un mémoire recommande de faire passer le corridor routier de la rue Notre-Dame le long du port, à l'extrémité sud du parc Champêtre.

Les mesures d'apaisement de la circulation

Une vingtaine de mémoires insistent sur les problèmes de circulation de transit dans les quartiers limitrophes. Un mémoire note que les feux de circulation prévus sur la rue Notre-Dame, le débranchement de la rue Saint-Clément, l'implantation d'une piste cyclable sur la rue Saint-Clément, le détournement des voies d'autobus vers la rue Viau et la présence du parc linéaire en tant que zone tampon sont autant d'éléments contribuant à améliorer les problématiques actuelles. Toutefois, quelques mémoires déplorent que les mesures nécessaires à l'implantation des quartiers verts n'aient pas été davantage précisées lors des consultations publiques.

Si la plupart des mémoires souhaitent que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame permette de régler la problématique de la circulation de transit, certains doutent que le projet réussisse à corriger cette situation car ils estiment que le volume de trafic pourrait être important sur les artères qui servent de voies pour sortir ou accéder à la rue Notre-Dame (telles Bourbonnière, Frontenac, du Havre) et que les débordements pourront se poursuivre. Un mémoire explique que les effets du projet sur la circulation de transit seront au mieux marginaux et, au pire, négatifs car, en raison de l'interdiction de virer à gauche aux heures de pointe, les automobilistes qui circulent sur la rue Notre-Dame en direction est et qui désirent accéder aux quartiers limitrophes, devront emprunter la rue Frontenac ou le boulevard Pie-IX, pour ensuite transiter à travers le quartier. Finalement, un autre mémoire affirme qu'en augmentant le nombre de voies de circulation sur la rue Notre-Dame, on augmentera le nombre de véhicules et il y en aura toujours qui tenteront de se frayer un chemin sur des routes moins congestionnées, c'est-à-dire dans les quartiers résidentiels.

La vingtaine de mémoires qui traitent de cet aspect demandent que des mesures d'apaisement soient implantées dès maintenant et ce, dans une perspective globale de quartier et non pas en quelques points réputés « dangereux ». Un mémoire interpelle la Ville de Montréal et le ministère des Transports afin que la réduction de la circulation sur les rues du quartier fasse l'objet d'un engagement solennel de la part des promoteurs du projet. Plusieurs commentaires et suggestions ont été émis pour le quartier Hochelaga-Maisonneuve :

- les mesures d'apaisement devraient cibler en priorité les zones où se trouvent les établissements scolaires ;
- des mémoires identifient certaines artères comme étant propices à l'application de mesures d'apaisement (Pierre-de-Coubertin, Rouen, Adam, Sainte-Catherine, Ontario, Pie-IX, Viau, Saint-Clément, de l'Assomption, Hochelaga et Sherbrooke) ;
- on demande de porter une attention aux mesures d'apaisement à mettre en place sur le boulevard Pie-IX aux intersections des rues Ontario et Sainte-Catherine ;
- on suggère d'ajouter des feux de circulation pour réduire la vitesse automobile sur la rue Sainte-Catherine ;
- finalement, le mémoire de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal indique que les intersections à risque sont largement distribuées sur le territoire et qu'elles sont déjà documentées dans une étude.

Certains mémoires déplorent que des mesures d'atténuation de la circulation de transit sur le réseau local ne soient pas prévues pour l'ensemble des quartiers qui bordent le projet de modernisation de la rue Notre-Dame :

- trois mémoires demandent d'étendre la zone de mesures d'apaisement de la circulation à tous les faubourgs ainsi qu'à l'ouest de la rue Delorimier, voire, jusqu'à la rue Sanguinet ;
- on demande d'introduire des mesures particulières d'apaisement de la circulation pour les axes nord-sud (notamment sur les rues d'Iberville et Frontenac) ;
- on demande que la mise en place de quartiers verts s'étende jusqu'au boulevard de l'Assomption.

Des mémoires formulent des suggestions concernant la problématique du camionnage :

- éliminer le camionnage sur la rue Ontario ;
- interdire au camionnage de transit toutes les artères est-ouest des quartiers limitrophes ;
- envisager de faire circuler les camions sur la voie du Port de Montréal ;
- brancher le site du Port de Montréal au réseau supérieur (l'A-25 à l'est) et à la rue Papineau pour réduire le transit sur la rue Notre-Dame.

Enfin, quelques mémoires demandent de mettre en place une démarche participative et de concertation pour l'élaboration de la programmation des mesures d'apaisement. Plus précisément, l'Arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve désire être étroitement associé à la définition du programme de ces mesures, à l'échéancier de réalisation pendant la construction de la rue Notre-Dame, ainsi qu'à la définition des responsabilités relatives à la réalisation et au financement. Le mémoire ajoute qu'il importe d'intégrer le financement des mesures d'apaisement au budget du projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

Impacts sur le développement urbain

Six mémoires affirment que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame contribuera à la revitalisation économique et sociale de l'est de Montréal. Ils considèrent que le projet améliorera le transport des marchandises, la compétitivité industrielle et la sécurité des sites industriels.

Une dizaine de mémoires traitent du développement du site de la Canadian Steel Foundries (CSF) parce qu'il représente un important potentiel de développement pour ce secteur de la ville. Ils souhaitent que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame permette de conclure une entente avec le CN afin de déplacer la gare de triage, étape nécessaire au développement du site. Ils voient dans ce projet un levier pour favoriser le développement économique des artères commerciales Sainte-Catherine et Ontario, en autant que les usages permis soient complémentaires à l'activité commerciale existante dans le quartier. À cet égard, différentes propositions sont émises : développement mixte, habitation à forte densité, logements sociaux pour répondre aux besoins locaux, etc. Quelques mémoires suggèrent d'ailleurs de réaliser un plan particulier d'urbanisme (PPU) afin d'ouvrir la réflexion et le débat public sur ces questions.

Des mémoires se préoccupent des coûts reliés à la décontamination et aux infrastructures du site de la Canadian Steel Foundries. À cet égard, l'Arrondissement Mercier—Hochelaga-Maisonneuve revendique qu'aucun coût ne lui soit imputé. Creccal Investments, à qui appartient une portion importante des sites à développer, souhaite convenir rapidement d'ententes avec les autorités gouvernementales concernées afin d'établir le partage des

responsabilités et d'obtenir les autorisations nécessaires en matière de zonage pour le développement du site.

Environ cinq mémoires se préoccupent de la vitalité des artères commerciales du quartier Hochelaga-Maisonneuve, plus particulièrement de la rue Sainte-Catherine Est. Ils craignent que la limitation des accès au quartier depuis la rue Notre-Dame ainsi que la période des travaux ne fragilisent davantage cette artère. Certains mémoires revendiquent alors la création, à même les budgets de réalisation du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, d'un fonds d'aide qui sera destiné au soutien des commerçants. La CDEST chiffre ce fonds de revitalisation et d'intégration urbaine à 10 M \$ (2 M \$ par année / 5 ans) tandis que la SDC Promenade Sainte-Catherine Est demande 3 M \$ / année pour toute la durée des travaux. Un autre mémoire propose de rendre la rue Sainte-Catherine Est semi-commerciale pour diminuer le nombre d'espaces commerciaux en permettant leur conversion à des fins résidentielles.

Cinq mémoires se soucient également des impacts que pourrait avoir le projet de modernisation de la rue Notre-Dame sur la diminution des valeurs foncières des habitations riveraines au projet. Ces inquiétudes reposent sur l'important taux de vacance des logements qui pourrait survenir durant la période des travaux de construction et qui pourrait se maintenir après la mise en service de l'infrastructure.

7.5.4. Autres commentaires et recommandations

Relations avec la communauté

Une douzaine de mémoires demandent au ministère des Transports et à la Ville de Montréal de mettre sur pied un comité de suivi afin d'informer adéquatement la population et les entreprises des quartiers limitrophes et de limiter les impacts négatifs tout au long de la réalisation du projet. On suggère notamment que :

- ce comité soit formé dès maintenant ;
- ce comité ait pour objectif de s'assurer que la population et les entreprises soient informées adéquatement du déroulement des travaux, que les plaintes formulées soient prises en compte et que les mesures correctrices nécessaires soient mises en place ;
- les éléments de suivi comprennent le bruit, la pollution de l'air, les poussières, les vibrations, une étude d'impact sur la santé, la circulation et les mesures d'apaisement de la circulation ;
- le comité inclut, par exemple, des représentants des groupes communautaires, des citoyens, des élus, de la Direction de la santé publique et des entreprises.

De façon plus spécifique, certains souhaitent participer à ce comité de suivi :

- l'Arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve, compte tenu de ses responsabilités et à titre d'institution qui offre des services de première ligne;
- l'entreprise Dubo électrique propose de représenter le point de vue des entreprises du secteur Dickson;
- la CDEST, compte tenu de son expertise et de sa représentativité du milieu. La CDEST offre également ses services afin d'agir à titre de mandataire pour la gestion d'un Fonds de revitalisation et d'intégration urbaine (tel que demandé par certains mémoires).

Nuisances pendant les travaux

Des mémoires se préoccupent plus spécifiquement des impacts (poussières et vibrations) pendant la phase de réalisation des travaux et des mesures d'atténuation qui seront mises en place, notamment en ce qui concerne la circulation. À cet effet, des mémoires suggèrent :

- d'organiser un colloque pour connaître spécifiquement les besoins des entreprises (périodes d'achalandage, etc.) afin de dresser un plan de circulation transitoire visant à limiter les impacts sur l'activité industrielle ;
- d'organiser, avec le concours du comité de suivi (décrit au point précédent), une démarche consultative pour élaborer un plan de circulation pendant les travaux (identifier les zones sensibles du quartier telles que les écoles, les parcs, les résidences pour personnes âgées et centres de soins de longue durée) et appliquer les mesures nécessaires (limitation de la vitesse, brigadiers, présence accrue de la police, panneaux d'affichage, éducation auprès des enfants dans les écoles du quartier) ;
- de soumettre le plan de circulation transitoire à une consultation de la population locale avant le début des travaux de construction ;
- de mettre en ligne un système d'information mis à jour sur une base très régulière pour indiquer les rues barrées et les déviations afin de rendre ces informations facilement accessibles ;
- d'étudier la possibilité de conclure une entente avec le Port de Montréal pour aménager une voie de contournement durant le chantier de construction ;
- de maintenir en activité la voie cyclable pendant toute la durée des travaux (si nécessaire, la nouvelle piste cyclable dans l'axe de l'avenue Souigny pourrait servir d'option de rechange à la piste cyclable de la rue Notre-Dame, entre la limite ouest de la rue Notre-Dame et la rue Dickson) ;
- de renforcer les transports collectifs et actifs vers le centre-ville pendant les travaux.

Autres

Un mémoire demande aux promoteurs de s'assurer que la conception du mail central de la rue Notre-Dame et de l'avenue Souigny ainsi que les conditions de plantation et le choix des végétaux permettent la survie et le bon développement de ce couvert végétal à long terme. Le mémoire demande également que l'entretien de cet espace soit assuré par le ministère des Transports.

Annexe 1
Décret 1130-2002

Décret 1130-2002

CONCERNANT la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports pour la réalisation du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, entre la rue Amherst et l'échangeur de l'autoroute 25, sur le territoire de la Ville de Montréal

---ooo0ooo---

ATTENDU QUE la section IV.1 du chapitre I de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) prévoit une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement pour certains projets de construction, certains ouvrages, certaines activités, certaines exploitations, ou certains travaux exécutés suivant un plan ou un programme, dans les cas prévus par règlement du gouvernement ;

ATTENDU QUE le gouvernement a édicté le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) et ses modifications subséquentes ;

ATTENDU QUE le paragraphe e) de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement assujettit à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement tout projet de construction, de reconstruction ou d'élargissement, sur une longueur de plus d'un kilomètre, d'une route ou autre infrastructure routière publique prévue pour quatre voies de circulation ou plus, ou dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 mètres ou plus ;

ATTENDU QUE le ministre des Transports a l'intention de moderniser la rue Notre-Dame, entre la rue Amherst et l'échangeur de l'autoroute 25, sur une longueur de 8,7 kilomètres prévue pour quatre voies de circulation ou plus et dans une emprise qui possède une largeur moyenne de plus de 35 mètres ;

ATTENDU QUE le ministre des Transports a déposé auprès du ministre de l'Environnement, le 6 mars 2000, un avis de projet conformément aux dispositions de l'article 31.2 de la Loi sur la qualité de l'environnement ;

ATTENDU QUE le ministre des Transports a déposé auprès du ministre de l'Environnement, le 30 mars 2001, une étude d'impact concernant ce projet, conformément aux dispositions de l'article 31.2 de la Loi sur la qualité de l'environnement ;

ATTENDU QUE cette étude d'impact a été rendue publique par le ministre de l'Environnement, le 25 septembre 2001, conformément aux dispositions de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement ;

ATTENDU QUE le dossier a franchi l'étape d'information et de consultation publiques prévue par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement ;

ATTENDU QUE, durant la période d'information et de consultation publiques, des demandes d'audience publique ont été adressées au ministre de l'Environnement relativement à ce projet ;

ATTENDU QUE le ministre de l'Environnement a confié un mandat d'enquête et d'audience publique au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement ;

ATTENDU QU'une audience publique sur ce projet a été tenue du 19 au 22 novembre 2001 et du 14 au 24 janvier 2002 ;

ATTENDU QUE le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a soumis au ministre de l'Environnement son rapport d'enquête et d'audience publique, le 19 mars 2002 ;

ATTENDU QUE le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement conclut que ce projet devrait être réexaminé de concert avec la Ville de Montréal ;

ATTENDU QUE le ministre des Transports a apporté des modifications à son projet à la suite des résultats des travaux d'un comité conjoint ministère des Transports – Ville de Montréal ;

ATTENDU QUE le ministre des Transports et le maire de la Ville de Montréal, lors du Sommet de Montréal tenu le 5 juin 2002, ont annoncé que ce projet modifié reconnaît la rue Notre-Dame comme un axe stratégique de transport multimodal qui vise l'amélioration de la qualité de vie du milieu en mettant l'accent sur l'intégration urbaine, le transport en commun et qu'il prévoit des mesures d'apaisement de la circulation ;

ATTENDU QUE le ministre des Transports a déposé auprès du ministre de l'Environnement, le 10 juillet 2002, des documents complémentaires modifiant le projet proposé ;

ATTENDU QUE le ministre des Transports a l'intention de consulter la population, conjointement avec la Ville de Montréal, sur les aménagements favorisant l'intégration urbaine de ce projet ;

ATTENDU QUE le ministère de l'Environnement a produit son rapport sur l'analyse environnementale de ce projet ;

ATTENDU QUE cette analyse environnementale indique que la qualité de vie dans les quartiers limitrophes de la rue Notre-Dame est actuellement affectée négativement par la congestion routière, que le projet aurait pour effet d'améliorer à court terme la qualité de vie par une réduction de la congestion routière et par l'aménagement d'espaces urbains, de voies cyclables et de transport en commun, et que l'augmentation de la capacité routière nette dans ce secteur n'est pas souhaitable ;

ATTENDU QUE cette analyse environnementale conclut que ce projet est acceptable à certaines conditions ;

ATTENDU QUE l'article 31.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement prévoit que le gouvernement peut, à l'égard d'un projet soumis à la section IV.1 du chapitre I de cette loi, délivrer un certificat d'autorisation pour la réalisation du projet avec ou sans modification et aux conditions qu'il détermine ou refuser de délivrer le certificat d'autorisation ;

ATTENDU QU'il y a lieu de délivrer un certificat d'autorisation en vertu de l'article 31.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement en faveur du ministre des Transports relativement au projet de modernisation de la rue Notre-Dame, entre la rue Amherst et l'échangeur de l'autoroute 25, sur le territoire de la Ville de Montréal ;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole, à l'Environnement et à l'Eau et ministre de l'Environnement :

QU'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur du ministre des Transports relativement au projet de modernisation de la rue Notre-Dame, entre la rue Amherst et l'échangeur de l'autoroute 25, sur le territoire de la Ville de Montréal, aux conditions suivantes :

CONDITION 1 : CONDITIONS ET MESURES APPLICABLES

Réserve faite des conditions prévues au présent certificat d'autorisation, la modernisation de la rue Notre-Dame, entre la rue Amherst et l'échangeur de l'autoroute 25, sur le territoire de la Ville de Montréal doit être conforme aux modalités et mesures prévues dans les documents suivants :

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Modernisation de la rue Notre-Dame, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec, Chapitre 1 : mise en contexte, version finale*, par Dessau Soprin inc., Roche Deluc et Roche, août 2001, 39 pages ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Modernisation de la rue Notre-Dame, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec, Chapitre 1 : mise en contexte, annexes, version finale*, par Dessau Soprin inc., Roche Deluc et Roche, août 2001, pagination multiple ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Modernisation de la rue Notre-Dame, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec, Chapitre 2 : description du milieu récepteur, version finale*, par Dessau Soprin inc., Roche Deluc et Roche, août 2001, 146 pages et 25 annexes ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Modernisation de la rue Notre-Dame, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec, Chapitre 3 : description du projet, version finale*, par Dessau Soprin inc., Roche Deluc et Roche, août 2001, 25 pages et 7 annexes ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Modernisation de la rue Notre-Dame, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec, Chapitre 4 : analyse des impacts, version finale*, par Dessau Soprin inc., Roche Deluc et Roche, août 2001, 88 pages et 6 annexes ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Modernisation de la rue Notre-Dame, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec, Chapitre 5 : mesures d'urgence, version finale*, par Dessau Soprin inc., Roche Deluc et Roche, août 2001, 8 pages ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Modernisation de la rue Notre-Dame, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec, Chapitre 6 : programme de surveillance et de suivi, version finale*, par Dessau Soprin inc., Roche Deluc et Roche, août 2001, 8 pages ;

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Modernisation de la rue Notre-Dame, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec, Questions et commentaires du ministère de l'Environnement, version finale*, par Dessau Soprin inc., Roche Deluc et Roche, juillet 2001, 24 pages et 4 annexes ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Modernisation de la rue Notre-Dame, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec, Résumé, version finale*, par Dessau Soprin inc., Roche Deluc et Roche, septembre 2001, 71 pages ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Modernisation de la rue Notre-Dame, Suite de l'audience publique sur l'environnement*, par M. Daniel Robert, du ministère des Transports et M. Jean Hardy, de Dessau Soprin inc., 10 juillet 2002, 14 pages et 19 plans ;
- Lettre de M. Paul-André Fournier, du ministère des Transports, à M^{me} Linda Tapin, du ministère de l'Environnement, concernant des compléments d'information sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, datée du 12 juillet 2002, 3 pages et 1 annexe ;
- Note technique de M. Jean Hardy et M^{me} Dominique Leclerc, de Dessau-Soprin inc., à M. Daniel Robert, du ministère des Transports, concernant l'évaluation préliminaire des niveaux sonores projetés, datée du 9 juillet 2002, 3 pages ;
- Lettre de M. Paul-André Fournier, du ministère des Transports, à M^{me} Linda Tapin, du ministère de l'Environnement, Réponses aux questions du ministère de l'Environnement du 16 et 21 août 2002 concernant des compléments d'information sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, datée du 3 septembre 2002, 1 page et 5 annexes.

Si des indications contradictoires sont contenues dans ces documents, les plus récentes prévalent ;

CONDITION 2 : Étude de circulation

Le ministre des Transports doit déposer au ministre de l'Environnement la mise à jour des études de circulation du projet au moment de la demande de certification d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement ;

CONDITION 3 : CONSULTATION PUBLIQUE SUR L'INTÉGRATION URBAINE DU PROJET À L'OUEST DE LA RUE DICKSON

Le ministre des Transports doit déposer au ministre de l'Environnement le rapport de la consultation publique qui sera réalisée conjointement avec la Ville de Montréal sur l'intégration urbaine du projet. Ce rapport doit traiter notamment des aménagements des parcs et des espaces publics, des éléments patrimoniaux, de la piste multifonctionnelle ainsi que des mesures d'atténuation du bruit. Ce rapport doit être déposé auprès du ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement ;

CONDITION 4 : CONSULTATION PUBLIQUE SUR L'INTÉGRATION URBAINE DU PROJET À L'EST DE LA RUE DICKSON

Pour le tronçon de l'avenue Souigny situé à l'est de la rue Dickson et comprenant l'échangeur de l'autoroute 25, le ministre des Transports doit consulter la Ville de Montréal et la population concernée sur les aménagements, la piste multifonctionnelle et les mesures d'atténuation du bruit. Le rapport de cette consultation doit être déposé auprès du ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement ;

CONDITION 5 : AMÉLIORATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT ALTERNATIVE À L'AUTOMOBILE

Le ministre des Transports doit déposer auprès du ministre de l'Environnement une étude dans laquelle il proposera les moyens visant à améliorer l'offre de transport alternative à l'automobile sur l'Île de Montréal. **Cette étude doit être déposée au plus tard cinq ans suivant la mise en service de la rue Notre-Dame modernisée ;**

CONDITION 6 : MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Le ministre des Transports, en concertation avec la Ville de Montréal, doit proposer et réaliser un programme de suivi pour évaluer, après deux, cinq et dix ans suivant la mise en service de la rue Notre-Dame modernisée, l'efficacité des mesures d'apaisement de la circulation comme moyen de maintenir le statu quo en matière de capacité routière nette disponible dans le quadrilatère formé par l'autoroute 25, la rue Sherbrooke, l'avenue De Lorimier et la rue Notre-Dame. Ce programme de suivi doit inclure les moyens pour mettre en place les correctifs nécessaires pour atteindre l'objectif précité. Ce programme doit être déposé au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les rapports de suivi doivent être déposés auprès du ministre de l'Environnement au plus tard 6 mois après chacune des échéances précitées ;

CONDITION 7 : PARCS ET ESPACES PUBLICS

Le ministre des Transports doit réserver les montants nécessaires qui serviront à l'aménagement des parcs, espaces publics et aménagements patrimoniaux ainsi qu'à l'intégration urbaine du projet, pour les éléments qui relèvent de sa responsabilité. Pour l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, le ministre des Transports doit déposer les grandes orientations et les objectifs prévus quant à l'aménagement des parcs et espaces publics et les responsabilités respectives du ministère des Transports et de la Ville de Montréal quant à la réalisation et au suivi de ces aménagements. Ces aménagements devront comprendre des axes verts (coulées vertes) pénétrant dans les quartiers limitrophes, prioritairement dans le quartier Hochelaga. Ces coulées vertes devront être jumelées et s'intégrer aux mesures d'apaisement de la circulation prévues par la Ville de Montréal.

Dans la conception de ces aménagements, le ministre des Transports doit prendre en compte la sécurité publique, particulièrement celle des femmes et des enfants.

Le ministre des Transports doit déposer auprès du ministre de l'Environnement une étude de suivi sur l'utilisation et la fonctionnalité des parcs et espaces publics. Ce suivi doit s'étendre sur une période minimale de trois ans suivant la mise en service de la rue Notre-Dame modernisée, au terme de laquelle un rapport de suivi sera déposé auprès du ministre de l'Environnement. Ce rapport devra permettre d'identifier certains correctifs pouvant être apportés ;

CONDITION 8 : PISTE MULTIFONCTIONNELLE

Le ministre des Transports doit réaliser, en collaboration avec la Ville de Montréal, le raccordement de la piste multifonctionnelle de la rue Notre-Dame à la piste du boulevard René-Lévesque.

Dans l'axe de la rue Souigny, le ministre des Transports doit procéder à l'acquisition de la voie ferrée du Canadien National afin de permettre le raccordement de la piste multifonctionnelle au marché Maisonneuve.

Dans l'axe de la rue Souigny, le ministre des Transports doit réaliser, à partir de la rue Haig, une piste multifonctionnelle permettant de traverser l'autoroute 25 ;

CONDITION 9 : STATION DE POMPAGE CRAIG ET ESPLANADE DES PATRIOTES

Le ministre des Transports doit élaborer une solution permettant de créer un pôle patrimonial à l'endroit de l'Esplanade des Patriotes et de mettre en valeur la station de pompage Craig. De plus, les aménagements doivent permettre l'accessibilité piétonnière vers le parc Bellerive et la station de pompage Craig. Cette solution doit permettre de conserver intégralement la station de pompage Craig et ses équipements ;

CONDITION 10 : TONNELLERIE

Le ministre des Transports doit élaborer une solution permettant de mettre en valeur le caractère patrimonial de la tonnellerie ;

CONDITION 11 : FONCTIONNALITÉ DES AMÉNAGEMENTS POUR LES DÉPLACEMENTS NON MOTORISÉS

Le ministre des Transports doit déposer, auprès du ministre de l'Environnement, une étude de suivi sur la fonctionnalité de la piste multifonctionnelle et des aménagements pour les déplacements non motorisés, en particulier pour les traversées (piétons, cyclistes, usagers du transport en commun). Les principales mesures et méthodes de l'étude doivent être présentées au moment de la demande de certification d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement ainsi que les principes qui encadreront la prise de décision quant à la nécessité d'une intervention. Cette étude devra permettre de modifier certains éléments des aménagements après une période minimale d'utilisation de trois ans par la population ;

CONDITION 12 : TRAITEMENT ARCHITECTURAL

Le ministre des Transports, en concertation avec la Ville de Montréal, doit présenter les moyens pour assurer un traitement architectural des ouvrages d'art des sections en tranchées de façon à améliorer leur intégration au cadre bâti et aménagé ainsi qu'au paysage. Ces informations doivent être présentées au moment de la demande de certification d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement ;

CONDITION 13 : AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS ET INTÉGRATION VISUELLE

Le ministre des Transports doit élaborer et réaliser un programme de suivi de l'aménagement paysager portant sur l'efficacité des mesures mises en place pour assurer l'intégration visuelle du projet au paysage. Ce programme d'une durée minimale de cinq ans doit être déposé auprès du ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Un rapport final sur l'état des lieux doit être déposé auprès du ministre de l'Environnement au plus tard six mois après la fin du programme ;

CONDITION 14 : BRUIT EN PHASE CONSTRUCTION

Le ministre des Transports doit établir les mesures d'atténuation à mettre en place pendant les travaux de construction dans les secteurs résidentiels, institutionnels et récréatifs. Ce programme doit inclure les niveaux de bruit à respecter. Ce programme doit être déposé auprès du ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Les rapports de suivi devront être déposés annuellement pendant la durée des travaux ;

CONDITION 15 : BRUIT EN PHASE EXPLOITATION

Le ministre des Transports doit déposer auprès du ministre de l'Environnement la mise à jour des études sur les niveaux de bruit estimés en phase exploitation lors de la demande de certification d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Le ministre des Transports doit élaborer des mesures d'atténuation permettant de réduire le niveau de bruit à 55 dB (A) L_{eq} (24 h) ou au niveau du bruit ambiant actuel, si celui-ci dépasse 55 dB (A), auquel cas il devient le seuil maximum à respecter dans les secteurs résidentiels, institutionnels et récréatifs. Pour ce faire, le ministre des Transports doit fournir au ministre de l'Environnement une évaluation sonore des niveaux de bruit (modélisation et cartographie isophonique) perçus aux zones sensibles au bruit en tenant compte des différentes mesures d'atténuation proposées. Les détails relatifs à l'aménagement et à la conception des écrans acoustiques ou autres mesures d'atténuation (murs, matériaux, buttes, aménagements paysagers, insonorisation des bâtiments) doivent être identifiés et montrés au plan. Le ministre des Transports ne pourra implanter de murs limitant la portée du champ visuel le long de la rue Notre-Dame.

Le ministre des Transports doit élaborer et réaliser un programme de suivi des niveaux sonores après un an, cinq ans et dix ans suivant la mise en service de la rue Notre-Dame modernisée pour s'assurer de la nécessité et de l'efficacité des mesures d'atténuation appropriées et prendre toutes les mesures nécessaires pour respecter les seuils mentionnés ci-haut. Le programme de suivi doit être présenté au ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les rapports de suivi doivent être transmis au ministre de l'Environnement au plus tard trois mois après chaque série de mesures.

CONDITION 16 : QUALITÉ DE L'AIR

Le ministre des Transports doit présenter au ministre de l'Environnement, au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, une étude de l'impact du projet de modernisation de la rue Notre-Dame sur la qualité de l'air. Cette étude doit inclure les résultats des mesures des particules (TSP, PM_{10} et $PM_{2,5}$) analysées au poste Hochelaga-Maisonneuve en fonction des conditions météorologiques. L'étude doit tenter d'identifier les sources ayant le plus d'influence sur le poste d'échantillonnage.

Le ministre des Transports doit poursuivre les mesures d'échantillonnage au poste Hochelaga-Maisonneuve, et ce, pour une période minimale de trois ans suivant la mise en service de la rue Notre-Dame modernisée. Les mesures de suivi devront inclure la mesure des composés organiques volatils (COV) incluant le benzène. Au terme de cette période de trois ans, l'opportunité de poursuivre l'exploitation de ce poste de mesure doit être évaluée et un rapport doit être déposé auprès du ministre de l'Environnement ;

CONDITION 17 : SOLS CONTAMINÉS

Le ministre des Transports doit gérer les sols contaminés de façon à prioriser la valorisation et la réutilisation des sols par un traitement adéquat de ceux-ci lorsque les technologies le permettent. L'enfouissement des sols contaminés dans les lieux existants ou leur exportation hors du Québec ne devra être envisagée qu'en dernier recours ;

CONDITION 18 : EAUX DE SURFACE

Le ministre des Transports doit, sur l'ensemble des travaux projetés, favoriser la construction d'un réseau d'égout pluvial séparé muni de bassins de rétention et de sédimentation permettant d'acheminer les eaux de ruissellement au milieu récepteur (le fleuve Saint-Laurent) en respectant les normes de rejet dans un cours d'eau prévues au Règlement relatif aux rejets dans les réseaux d'égout et les cours d'eau de la Communauté métropolitaine de Montréal. Lorsque le rejet des eaux de ruissellement au milieu récepteur n'est pas possible, la construction de bassin de rétention avant le rejet à l'intercepteur d'égout unitaire de la Ville de Montréal doit permettre de ne pas augmenter les débordements lors des pluies d'une récurrence de cinq ans et plus fréquente et d'une durée correspondant au temps de concentration du bassin de drainage à la structure de régulation de l'intercepteur ;

CONDITION 19 : SURVEILLANCE

Le ministre des Transports doit déposer au ministre de l'Environnement des rapports de surveillance environnementale faisant état du déroulement des travaux et de l'efficacité des mesures d'atténuation appliquées. Ces rapports doivent être déposés annuellement et le dernier doit l'être au plus tard six mois après la fin des travaux de construction.

Annexe 2

Communiqué de presse du 20 novembre 2007

Projet de modernisation de la rue Notre-Dame Québec et Montréal donnent le feu vert au début des travaux

Montréal, le 20 novembre 2007 – La ministre des Transports et ministre responsable de la région de la Mauricie, madame Julie Boulet, le ministre du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation, ministre du Tourisme et ministre responsable de la région de Montréal, monsieur Raymond Bachand, le maire de Montréal, monsieur Gérald Tremblay et le responsable du transport collectif au comité exécutif de la Ville de Montréal, monsieur André Lavallée ont donné aujourd'hui le coup d'envoi du projet de modernisation de la rue Notre-Dame pour lequel le ministère des Transports et la Ville de Montréal entreprendront les travaux dès 2008.

Début des travaux de réalisation

Dès le mois de décembre 2007, un exercice de consultation publique relatif aux mesures d'atténuation du bruit et aux aspects d'intégration urbaine, tels que l'aménagement de la piste cyclable et du sentier piétonnier, des parcs, des espaces publics et éléments patrimoniaux sera amorcé. Ce programme de consultation, qui comprend des séances d'information, de consultations publiques et de présentations de mémoires, se poursuivra en janvier et février 2008. Les résultats de ces consultations permettront de finaliser les mesures d'intégration de cet important axe de transport à son milieu.

Au début de 2008 on procédera à la réalisation des plans et devis finaux du secteur Souigny pour entreprendre les travaux dans ce secteur à la fin de l'été 2008. La seconde phase de construction, qui débutera en 2009, comprendra notamment le déplacement des services publics ainsi que certains aménagements dans le secteur de l'intersection Pie-IX et des parcs Morgan et Champêtre. L'ensemble des travaux s'échelonnera sur une période de six ans. De l'ordre de 750 M\$, le budget prévu pour ces travaux de construction sera partagé entre le ministère des Transports du Québec, à hauteur de 625 M\$, et la Ville de Montréal, à hauteur de 125 M\$.

« Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame confirme notre capacité d'innover et de développer un projet adapté aux besoins multiples et répondant aux préoccupations de demain. Confirmant le caractère stratégique de la rue Notre-Dame en matière de déplacement des personnes et des marchandises, la future artère intègre à la fois une infrastructure routière performante comprenant des voies réservées aux autobus et un corridor dédié au transport actif avec le réaménagement de la piste cyclable et du sentier piétonnier dans le parc linéaire. Il s'agit pour le gouvernement du Québec d'un investissement important qui contribuera assurément au dynamisme économique de Montréal » a soutenu la ministre des Transports, madame Boulet.

« Il y a une semaine nous annonçons des investissements dans le Quartier des spectacles. Aujourd'hui, c'est au tour de la rue Notre-Dame. Dès 2008, la transformation de la rue Notre-Dame s'amorcera et servira de bougie d'allumage à la revitalisation économique et sociale de l'Est de Montréal. Fini la congestion chronique qui nuisait au développement. Fini le débordement de la circulation dans les quartiers résidentiels environnants. À terme, ceux qui y vivent verront une différence. Leur qualité de vie et leur sécurité sera nettement améliorée », a déclaré monsieur Tremblay.

« Cette importante annonce s'inscrit dans une série de bonnes nouvelles pour Montréal en matière non seulement d'infrastructures et de transport mais aussi de santé, d'éducation, de tourisme et de culture. Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame contribuera au succès économique de la métropole et de l'Est de Montréal et nos efforts se poursuivront » a indiqué monsieur Bachand.

« L'augmentation de l'offre de transport en commun représente un élément clé du projet. On propose ici une réelle solution de rechange aux déplacements en auto solo vers le centre-ville en assurant aux usagers du transport en commun un gain de temps substantiel. De plus, la modernisation de la rue Notre-Dame permettra de reconfigurer le paysage du parc linéaire en le transformant en un lieu public paysagé, convivial et sécuritaire », de souligner monsieur Lavallée.

Le projet

Tel que proposé en 2005, le projet prévoit la transformation de la rue Notre-Dame en une artère de quatre voies par direction dont une sera réservée en permanence pour le transport en commun. De conception novatrice, la solution adoptée pour assurer une desserte plus efficace est axée sur le principe de gestion dynamique de l'offre selon les heures de la journée. Cette toute nouvelle façon de faire permet de canaliser la circulation sur l'axe de la rue Notre-Dame pour libérer le réseau routier local de la circulation de transit qui s'y trouve et ainsi améliorer la qualité de vie dans les quartiers.

En prévision des consultations publiques, la population peut s'informer sur le projet et sur les activités de communication en consultant le nouveau site Internet dédié au projet de modernisation de la rue Notre-Dame à l'adresse suivante : www.projetnotredame.qc.ca.

Annexe 3

Lettre d'invitation aux journées d'information

INVITATION

Le ministère des Transports du Québec

et

la Ville de Montréal

ont le plaisir de vous inviter à une rencontre d'information destinée aux entreprises, groupes et organismes des secteurs concernés par le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal, entre la rue Amherst et l'autoroute 25.

Une période de questions suivra la présentation du projet et des professionnels du ministère des Transports et de la Ville de Montréal seront également disponibles pour répondre à vos questions.

le 4 ou le 5 décembre 2007, de 13 h à 15 h

à la Maison de la Culture Maisonneuve, située au 4200 rue Ontario Est

Il est nécessaire de réserver à l'avance et de confirmer votre présence à la rencontre du 4 ou du 5 décembre auprès de Convercité, par téléphone ou par courrier électronique au :

514-286-2663 poste 26

ou

inscription@convercite.org

Pour plus d'information sur le projet et les consultations publiques :
www.projetnotredame.qc.ca

Annexe 4

Publications dans les journaux locaux

Modernisation de la rue Notre-Dame

Le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal travaillent conjointement à l'élaboration du projet de modernisation de la rue Notre-Dame qui vise un tronçon de neuf kilomètres, de la rue Amherst à l'autoroute 25 en passant par l'axe Souigny. Les citoyens seront consultés sur les éléments qui concernent la relation du projet avec les quartiers limitrophes, soit son intégration urbaine.

TROIS FAÇONS DE VOUS INFORMER ET DE SOUMETTRE VOS COMMENTAIRES

1. Soirées d'information

Deux soirées d'information portes ouvertes vous permettront de consulter les plans, les esquisses et les documents relatifs au projet et de discuter des propositions d'aménagement de ses différentes composantes avec des professionnels de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec qui seront sur place.

Dates : 4 et 5 décembre 2007

Heure : 16 h à 21 h

Lieu : Maison de la Culture
Maisonneuve,
4200, Ontario Est
Montréal

2. Soirées de consultation

Trois soirées de consultation débutant par une présentation du projet, suivie d'une courte période de questions et de discussions en groupes (tables rondes) d'une quinzaine de personnes vous permettront de faire des commentaires et d'échanger vos points de vue. Les soirées se clôtureront par une synthèse des commentaires reçus en tables rondes.

16 janvier 2008
18 h 30 à 22 h

Maison de la Culture
Mercier
8105, rue Hochelaga

21 janvier 2008
18 h 30 à 22 h

Centre Saint-Pierre
1212, rue Panet

24 janvier 2008
18 h 30 à 22 h

Maison de la Culture
Maisonneuve
4200, rue Ontario Est

3. Mémoires

Il sera également possible d'exposer votre point de vue par le biais d'un mémoire qui pourra, à votre choix, être présenté en assemblé ou non.

Date limite pour le dépôt des mémoires : **30 janvier 2008 à 16 h**

Date de la présentation des mémoires : **6 février 2008**

Dépôt des mémoires

Convercité/projet Notre-Dame
Montréal (Québec) H2T 1X9
inscription@convercite.org

Pour de plus amples renseignements sur le projet et sur les consultations publiques à venir, n'hésitez pas à consulter le site Internet du projet : www.projetnotredame.qc.ca

Modernisation de la rue Notre-Dame

Le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal travaillent conjointement à l'élaboration du projet de modernisation de la rue Notre-Dame qui vise un tronçon de neuf kilomètres, de la rue Amherst à l'autoroute 25 en passant par l'axe Souigny. Les citoyens seront consultés sur les éléments qui concernent la relation du projet avec les quartiers limitrophes, soit son intégration urbaine.

Afin de faciliter la consultation, trois principaux thèmes seront discutés en tables rondes :

- 1) Transports actif et collectif
- 2) Parcs, espaces publics et patrimoine bâti
- 3) Qualité des milieux de vie

Soirées de consultation

Trois soirées de consultation débutant par une présentation du projet, suivie d'une courte période de questions et de discussions en groupes (tables rondes) d'une quinzaine de personnes vous permettront de faire des commentaires et d'échanger vos points de vue. Les soirées se clôtureront par une synthèse des commentaires reçus en tables rondes.

16 janvier 2008
18 h 30 à 22 h

Maison de la culture Mercier
8105, rue Hochelaga

21 janvier 2008
18 h 30 à 22 h

Centre Saint-Pierre
1212, rue Panet

24 janvier 2008
18 h 30 à 22 h

Maison de la culture Maisonneuve
4200, rue Ontario Est

Pour participer à cette activité, il est recommandé de vous inscrire par téléphone ou par courriel.

Inscription par téléphone : 514 286-2663 poste 26
Inscription par courriel : inscription@convercite.org

Mémoires

Il sera également possible d'exposer votre point de vue par le biais d'un mémoire qui pourra, à votre choix, être présenté en assemblé ou non.

Date limite pour le dépôt des mémoires :

30 janvier 2008 à 16 h

Date de la présentation des mémoires :

6 février 2008

Dépôt des mémoires

Convercité/projet Notre-Dame
5570, avenue Casgrain, 3^e étage
Montréal (Québec) H2T 1X9
inscription@convercite.org

Pour de plus amples renseignements sur le projet et sur les consultations publiques à venir, n'hésitez pas à consulter le site Internet du projet : www.projetnotredame.qc.ca

Montréal

Transports



Québec

Annexe 5

Feuillet d'information et calendrier des activités

La modernisation de la rue Notre-Dame



Piste cyclable et infrastructure routière

La rue Notre-Dame est le lien principal entre le centre-ville et l'est de Montréal. Sa modernisation représente la revitalisation d'un corridor routier majeur. Présenté conjointement par le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal, le projet concerne un tronçon de 9 km, entre la rue Amherst et l'autoroute 25 en passant par les axes l'Assomption et Souigny. Le projet de modernisation vise à faciliter les déplacements des personnes et des marchandises, à améliorer la desserte en transport en commun, à faciliter les déplacements cyclistes et piétons, à mieux desservir l'est de Montréal et à soutenir son développement économique ainsi qu'à libérer les quartiers limitrophes de la circulation de transit.

Tracé modernisé de la rue Notre-Dame

Un concept novateur

La rue Notre-Dame sera réaménagée en un axe routier comptant trois voies par direction en plus d'une voie réservée en tout temps pour le transport en commun. Intégrant le principe de la gestion dynamique de l'offre, les feux de circulation aux carrefours demeureront au vert durant les périodes de pointe pour assurer la fluidité de la circulation.

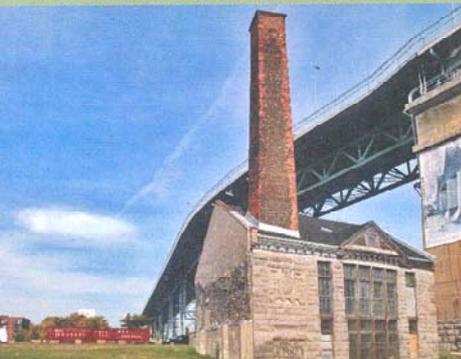


Intersection Viau et Notre-Dame

Le projet selon ses quat



Ancienne Prison du Pied-du-Courant



Ancienne station de pompage Craig

Caractéristiques du secteur Sainte-Marie

Le secteur Sainte-Marie (Centre-Sud) est situé dans la partie ouest du tronçon de l'axe Notre-Dame et couvre 2 km, soit de la fin de l'autoroute 720 (rue Amherst) jusqu'au viaduc du Canadien Pacifique (rue du Havre).

L'aménagement du secteur Sainte-Marie vise la revitalisation et la mise en valeur des éléments à fort potentiel patrimonial et paysager que représentent le parc Bellerive, le Pied-du-Courant et l'ancienne station de pompage Craig. Cette mise en valeur pourra se réaliser grâce au passage des voies de circulation de Notre-Dame, au sud de l'imposant pilier du pont Jacques-Cartier situé à cet endroit.

Relié directement au quartier par un large passage paysagé, le parc Bellerive sera réaménagé et agrandi, dans le respect de sa valeur patrimoniale et de sa végétation mature. Unique fenêtre sur le fleuve Saint-Laurent dans ce secteur, le parc sera également accessible depuis le pôle du Pied-du-Courant par les traverses sur De Lorimier et René-Lévesque. L'intégration de la piste cyclable au parc y favorisera l'activité, et les accès sécuritaires qui y seront aménagés, permettront aux résidents du quartier de profiter pleinement de ces installations près du fleuve.

Caractéristiques du secteur Hochelaga-Maisonneuve

Au centre du tronçon de l'axe Notre-Dame, le secteur Hochelaga-Maisonneuve s'étend sur 3,3 km, soit du viaduc du Canadien Pacifique (rue du Havre) jusqu'au viaduc du Canadien National (rue Sainte-Catherine).

Le projet transforme de manière significative le secteur avec l'unification et l'agrandissement des parcs Morgan et Champêtre, la mise en valeur du parc Dézéry, le réaménagement du secteur de la Tonnellerie et la reconfiguration du paysage du parc linéaire. Ce dernier comportera un sentier piétonnier et une nouvelle piste cyclable se raccordant à celle en provenance de l'est et à celle se dirigeant vers le centre-ville. Des aménagements pour atténuer le bruit relié à la circulation automobile seront intégrés au parc linéaire. Les citoyens sont d'ailleurs invités à donner leur avis sur la possibilité d'aménager des écrans verticaux ou des talus dans certains secteurs. Pour diminuer l'achalandage automobile dans le quartier et pour améliorer l'offre en transport collectif, le projet prévoit notamment une nouvelle offre en transport collectif par des circuits en « L » à partir des rues Viau et Pie-IX en direction du centre-ville et la mise en œuvre de mesures d'apaisement de la circulation.



Parcs Morgan et Champêtre



Tonnellerie

Les secteurs d'intervention

Caractéristiques du secteur l'Assomption

À l'est, le secteur l'Assomption, dans l'axe nord-sud, s'étend sur 1,5 km, soit du viaduc du Canadien National (rue Sainte-Catherine) à la rue Dickson.

La piste cyclable existant le long de l'axe Souigny sera prolongée à l'ouest de la rue Dickson pour aller rejoindre le marché Maisonneuve via l'ancienne emprise ferroviaire du Canadien National. Ce nouveau lien formera un corridor unique dans cette partie du quartier permettant ainsi à tout ce secteur de se raccorder à la Route verte via la piste cyclable de la rue Bennett. La relocalisation de la cour de triage Longue Pointe à l'est de la nouvelle infrastructure est envisagée pour dégager de nouveaux terrains à développer et agir comme levier pour revitaliser ce secteur. L'aménagement d'un talus le long du nouveau tronçon du boulevard l'Assomption est également prévu.



Secteur d'intervention de l'Assomption

Caractéristiques du secteur Souigny



Secteur d'intervention de Souigny

Complètement à l'est, le secteur Souigny s'étend sur 2,2 km, soit de la rue Dickson jusqu'à l'autoroute 25.

La piste cyclable sera prolongée à l'est de l'autoroute 25, via une nouvelle passerelle enjambant la bretelle de sortie de l'autoroute 25 sud. L'aménagement d'une halte et d'un belvédère à l'approche de la rue Hochelaga et de l'Hôpital Louis- H. Lafontaine marquera une pause et constituera un lieu public distinct sur le parcours cyclable. Les interventions dans le secteur Souigny visent aussi à offrir aux automobilistes un cadre visuel améliorant la transition entre les voies express et les zones urbaines.

Consultation publique

Conformément au décret gouvernemental, le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal consultent la population sur l'intégration urbaine du projet.

Thèmes de discussion

Afin de faciliter la consultation, trois principaux thèmes seront discutés en tables rondes. Pour chacun des thèmes, les participants seront invités à :

- Commenter en quoi les aménagements proposés contribuent ou non à l'intégration urbaine du projet
- Déterminer les mesures pouvant contribuer à améliorer la relation entre le projet et les quartiers limitrophes



Parc Bellerville



Parc Dézéry

Parcs, espaces publics et patrimoine bâti

Ce thème permettra de discuter, par exemple, des sujets suivants :

- L'aménagement, l'accessibilité et la sécurité des parcs et des espaces publics
- La mise en valeur des éléments patrimoniaux et leur accessibilité

Transports actif (piétons et cyclistes) et collectif

Ce thème permettra de discuter, par exemple, des sujets suivants :

- La fonctionnalité des aménagements liés à la piste cyclable et au sentier piétonnier
- Les liens avec le réseau cyclable existant
- La desserte locale en transport collectif
- La sécurité des déplacements

Qualité des milieux de vie

Ce thème permettra de discuter, par exemple, des sujets suivants :

- L'aménagement du parc linéaire et les mesures d'atténuation du bruit lié à la circulation automobile
- La qualité de l'air
- Les interfaces entre la rue Notre-Dame et les quartiers limitrophes

Par la suite, vous serez invités à intervenir sur les questions ouvertes suivantes :

- Y a-t-il d'autres considérations qui doivent être prises en compte?
- Avez-vous d'autres commentaires?



Rue Notre-Dame actuelle

Pour nous joindre
Ministère des Transports
514 873-7781, poste 242

Consultez le site Web du projet
www.projetnotredame.qc.ca

Transports
Québec 

Montréal 

Modernisation de la rue Notre-Dame

Transports

Québec



Montréal



Consultation publique sur l'intégration urbaine du projet

Conformément au décret gouvernemental, le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal consultent la population sur l'intégration urbaine du projet.

Des soirées de consultation sont organisées dans trois quartiers. Le déroulement et les sujets abordés seront à chaque fois les mêmes, avec une emphase particulière sur le quartier où se déroule la consultation.

Calendrier des consultations

Quartier Mercier

16 janvier 2008	Maison de la Culture Mercier 8105, rue Hochelaga	18 h 30 à 22 h
-----------------	---	----------------

Quartier Centre-Sud

21 janvier 2008	Centre Saint-Pierre 1212, rue Panet	18 h 30 à 22 h
-----------------	--	----------------

Quartier Hochelaga-Maisonneuve

24 janvier 2008	Maison de la Culture Maisonneuve 4200, rue Ontario Est	18 h 30 à 22 h
-----------------	---	----------------

Les soirées débuteront par une présentation du projet suivie d'une brève période de questions. Ensuite, les participants seront répartis en groupes (tables rondes) d'une quinzaine de personnes afin d'émettre leurs commentaires et d'échanger leurs points de vue.

Il est recommandé de s'inscrire en précisant la date et le lieu de votre choix par téléphone au : 514-286-2663 poste 26 ou par courriel à inscription@convercite.org.

Dépôt et présentation des mémoires

Un mémoire est un document écrit qui présente les opinions ou les préoccupations d'une personne ou d'un groupe. Il est possible de déposer un mémoire sans le présenter en assemblée.

Dépôt

Les mémoires – qu'ils soient présentés en assemblée ou non – doivent être reçus au plus tard, le 30 janvier 2008 à 16 h. Ils peuvent être transmis par la poste ou par courriel :

Convercité / projet Notre-Dame
5570, avenue Casgrain
3^e étage
Montréal (Québec) H2T1X9
inscription@convercite.org

Présentation

La présentation des mémoires aura lieu le 6 février 2008. Les personnes qui désirent présenter leur mémoire doivent obligatoirement s'inscrire avant le 1^{er} février à 16 h, au 514-286-2663 poste 26 ou par courriel inscription@convercite.org.

Pour plus d'information, consultez le site Web du projet à l'adresse

www.projetnotredame.qc.ca

Annexe 6

Liste des participants aux soirées de consultation publique

Liste des participants aux soirées de consultation publique

	Nom	Prénom	À titre de...
1	Alain	Martin	Mercier-Ouest Quartier en santé
2	Allard	Marie-Claude	Citoyenne
3	Arsenault	Alain	CDEC Plateau Mont-Royal / Centre-Sud
4	Arseneault	Rémi	Citoyen
5	Aucoin	Louis	Citoyen
6	Bavoux	Anne-Marie	Citoyenne
7	Beaudoin	Jean	Coalition pour humaniser la rue Notre-Dame
8	Beaurivage Vigneux	Jimmy	SDC Promenade Sainte-Catherine Est
9	Beauvais	Geneviève	Radio-Canada
10	Bédard	Francine	Citoyenne
11	Bédard	Guy	Ville de Montréal
12	Bégin	Carl	Amis du Parc Morgan
13	Béland	Huguette	Ville de Montréal
14	Bélangier	Vianney	COPRIM
15	Benoît	Hélène	Ville de Montréal
16	Bérard	Frédéric	LM Sauvé
17	Bergeron	Carole	Citoyenne
18	Bergeron	Jean	Citoyen
19	Bergeron	Marilène	Équiterre
20	Bergeron	Nicolas	Citoyen
21	Bergeron	Réal	Collectif en environnement Mercier-Est
22	Bergeron	Yoland	Citoyen
23	Bériaux	Louis	Inter-Loge
24	Bermont	Annie	Coopérative d'habitation Au bord du fleuve
25	Bernard	Claude	Citoyen
26	Bernatchez	Monique	Circonscription de Bourget
27	Bertrand-Falet	Sandrine	Citoyenne
28	Binette	Philippe	Citoyen
29	Blanchard	Laurent	Conseiller municipal, arrondissement de Mercier--Hochelaga-Maisonneuve
30	Blanchet	Claude	Coalition pour humaniser la rue Notre-Dame
31	Blanchet	Monique	Bureau de circonscription de Louise Harel
32	Blouin	Marc	Citoyen
33	Boileau	Johanne	Dubo Électrique
34	Boileau	Sylvie	Dubo Électrique
35	Boisvert	Francine	Cap Saint-Barnabé
36	Boni	Geneviève	Cap Saint-Barnabé
37	Bonneau	Virginie	Centre d'écologie urbaine
38	Bordeleau	Mario	Dubo Électrique
39	Bouchard	Daniel	Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE)
40	Boudreault	Serge	Citoyen
41	Bouffard	Jeannelle	Cap Saint-Barnabé
42	Boulangier	Claire	Citoyenne
43	Boulay	Éric	LM Sauvé
44	Boulet	Christian	Citoyen
45	Bourgeois	Jano	Coopérative d'habitation La Clé des Champs
46	Bourque	Louis	Citoyen
47	Bricault	Pierre	Citoyen
48	Brisset	Pierre	Groupe en recherche urbaine (GRU)
49	Brunelle	Marie-Ève	CSSS Lucille-Teasdale
50	Brunet	Claude	Citoyen
51	Brunet	Robert	Habiter Ville-Marie
52	Brunette	Jean-Guy	Citoyen
53	Caldwell	Eric-Alan	Citoyen
54	Carlier	Julien	Citoyen
55	Caron	Marie-Josée	Citoyenne
56	Carpentier	Geneviève	Citoyenne
57	Chabot	René	Citoyen
58	Chalouhi	Patrick	Citoyen
59	Champagne	Claude	Citoyen
60	Champagne	Jean-Lévy	ADQ Hochelaga-Maisonneuve
61	Champagne	Marc	Cap St-Barnabé
62	Chantal	Simon	Citoyen
63	Charron	Fernand	Citoyen

Liste des participants aux soirées de consultation publique

	Nom	Prénom	À titre de...
64	Charron	Lise	Citoyenne
65	Chartrand	Pascal	SDC Promenade Sainte-Catherine Est
66	Chartrand	Yvon	LM Sauvé
67	Chaumont	Jean-Stéphane	Citoyen
68	Chénier	Jean-Félix	Citoyen
69	Claeyssen	Eric	Citoyen
70	Clermont	Patricia	Association Habitat Montréal
71	Cometto	Pascale	Citoyenne
72	Cormier	Anne-Marie	Ville de Montréal
73	Corriveau	Fabienne	Citoyenne
74	Côté	Philippe	Atelier du patrimoine urbain de Montréal
75	Coutu	Étienne	Citoyen
76	Couture	Paul	Citoyen
77	Crête	Suzanne	CSSS Lucille-Teasdale
78	Chrétien	Albert	Citoyen
79	Cournoyer	Josée	Citoyen
80	Cyr	Denis	Ville de Montréal
81	Danis	Philippe	Citoyen
82	Day	Jean-François	Citoyen
83	Delisle	Guillaume	Citoyen
84	Demers	Rosario	Table de concertation du Faubourg St-Laurent
85	Désilets	Juliette	Citoyen
86	De Tremmerie	Luc	Citoyen
87	Désy-Proulx	Monique	Amis du Parc Morgan
88	Di Geso	Luigi	Creccal Investments Ltd.
89	Dionne	Raphaël	Citoyen
90	Di Pasquo	Aldo	Citoyen
91	Dos Santos Batista	Roselene	Citoyenne
92	Drolet	Julie	La Marie Debout
93	Drouin-Crête	Mathieu	Citoyen
94	Dubé	Jacques	Groupe Sierra Club
95	Dubeau	Sylvain	Fondation Andrew J Robinette / Les Archers d'Hochelaga-Maisonneuve
96	Dubuc	Caroline	Conseil du patrimoine de Montréal
97	Duff	Jocelyn	Citoyen
98	Duguay	Joëlle	Citoyenne
99	Duranleau	Daniel	CSDM (Hochelaga-Maisonneuve)
100	Filion	Johanne	CSSS Lucille-Teasdale
101	Foiret	Sébastien	Citoyen
102	Fontaine	Annie	Société des Alcools du Québec
103	Fortin	Renaud	Ville de Montréal
104	Fraser	Michel	Citoyen
105	Furlong	Garry	CSSS Lucille-Teasdale
106	Gagné	Fernand	Citoyen
107	Gagné	Hélène	Citoyenne
108	Gagnon	André	Citoyen
109	Gagnon	François	Citoyen
110	Gagnon	Robin	Parti Vert du Québec
111	Gauthier	Ginette	Citoyenne
112	Gauthier	Yves	LM Sauvé
113	Gauvreau	Bernard	Corporation de développement de l'Est (CDEST)
114	Gendron	Michel	Citoyen
115	Généreux	Alexandra	LM Sauvé
116	Germain	Dominique	Citoyen
117	Ghariani	Béchir	Citoyen
118	Ghariani	Yveline	Citoyenne
119	Gilker	Jean-François	Bâtir son quartier
120	Girard	Roger	Citoyen
121	Giroux	Mireille	Mercier-Ouest Quartier en santé
122	Godin	Louise	Citoyenne
123	Gosselin	Annie	Éco-quartier Maisonneuve-Longue-Pointe
124	Goulet	Hélène	Coalition pour humaniser la rue Notre-Dame
125	Goyette	Jean-François	Maisonneuve Pontiac Chevrolet Oldsmobile
126	Granger-Godbout	Judith	Citoyenne

Liste des participants aux soirées de consultation publique

	Nom	Prénom	À titre de...
127	Gratton	Roger	Citoyen
128	Grégoire	Caroline	Citoyenne
129	Grégoire-Rousseau	Alexandre	Citoyen
130	Guéguen	Yannick	Citoyen
131	Guindon	Maryse	Habiter Ville-Marie
132	Guillemette	Cynthia	Ville de Montréal
133	Harel	Louise	Députée de Hochelaga-Maisonneuve
134	Herd	Jamie	Citoyen
135	Hougebonou	Mariannick	Citoyenne
136	Joly	André	Citoyen
137	Kotto	Maka	Citoyen
138	Labonté	Benoît	Maire de l'arrondissement de Ville-Marie
139	Labossière	Antonin	Citoyen
140	Lacelle	Denise	Québec Solidaire
141	Lacoste	Sophie	Citoyenne
142	Laniel	Céline	Citoyenne
143	Laparée	Chantal	Tim Horton
144	Lapierre	Francis	Coalition pour humaniser la rue Notre-Dame
145	Laplante	Jacques	Citoyen
146	Lapostolle	Ian	LM Sauvé
147	Larocque	Yvon	Citoyen
148	Laurendeau	Coralie	Citoyenne
149	Laurin	Annie	Citoyenne
150	Lauzon	Brigitte	Citoyenne
151	Lavallée	André	Maire de l'arrondissement de Rosemont--Petite-Patrie
152	Leclerc	Luc	Citoyen
153	Le Colletter	Emmanuel	Citoyen
154	Légarée	Marie-Iris	La Marie Debout
155	Legault	Gaétan	Coalition pour humaniser la rue Notre-Dame
156	Legros	Ginette	Citoyenne
157	Lemay	Sylvie	Citoyenne
158	Lescot	Bertrand	Citoyen
159	Lessard	Marc	Collectif en environnement Mercier-Est
160	Lestourneau	Annie	Citoyenne
161	Léus	Matthew	Citoyen
162	Loubert	Nicole	Citoyenne
163	Lucien	Laurent	Citoyen
164	Malenfant	Ginette	Citoyenne
165	Malette	Daniel	Citoyen
166	Malette	Léonard	Citoyen
167	Marchildon	Nicolas	Citoyen
168	Martel	Annie	In Vivo
169	Martin	Charles	Parti Québécois (Hochelaga-Maisonneuve)
170	Massicotte	Dimitri	Coalition pour humaniser la rue Notre-Dame
171	Mathieu	Christian	Citoyen
172	Maturin	Yves	CSSS Lucille-Teasdale
173	McDonough	Dolorès	Citoyenne
174	Melki	Amal	Citoyenne
175	Melo	Jimmy	Citoyen
176	Ménard	Réal	Député D'Hochelaga
177	Messercola	Giancarlo	Creccal Investments Ltd.
178	Michaud	Alexandre	Québec Solidaire Hochelaga-Maisonneuve
179	Michaud	Éric	Habiter Ville-Marie
180	Mokry	Cyrus	Citoyen
181	Monet	Guy	Citoyen
182	Monet	Louis-François	Citoyen
183	Monet	Maryse	Citoyenne
184	Morin	Caroline	Citoyenne
185	Morin	Liane	Citoyenne
186	Moulin	Cédric	Citoyen
187	Murphy	Christian	Citoyen
188	Ouellet	François	Citoyen
189	Ouellet	Philippe	Cabinet du Maire de Montréal

Liste des participants aux soirées de consultation publique

	Nom	Prénom	À titre de...
190	Ouellette	Jacynthe	Chic Resto Pop
191	Pagé	Marie	Coopérative d'habitation Au bord du fleuve
192	Paquet	Julie	Citoyenne
193	Paquette	Claude	Citoyen
194	Paquin	Julie	Citoyenne
195	Paré	François	Citoyen
196	Perron	Jean	Fonds d'investissement Sainte-Marie
197	Pasquier	Marie-Bernard	Citoyenne
198	Patoine	Norbert	Citoyen
199	Payette	Denise	Citoyenne
200	Pépin	Bernard	Le Boulot vert
201	Pépin	Chantal	Citoyenne
202	Perrault	Isabelle	Citoyenne
203	Pilon-Loiselle	Geneviève	Citoyenne
204	Pilote	Bruno	Bureau de circonscription de Gilles Duceppe
205	Plamondon	Karine	Citoyenne
206	Poirier	Lucille	Citoyenne
207	Pouliot	Marc-Antoine	Comité local de revitalisation et de solidarité de Mercier-Est
208	Préville	Patrick	Citoyen
209	Provost	Éric	Ville de Montréal
210	Quintal	Stéphane	Tim Horton
211	Rayside	Ron	Table pour l'aménagement du Centre-Sud
212	René	Chantal	Citoyenne
213	Rheault	Mélanie	Citoyenne
214	Riley	Pierre	CSSS Lucille-Teasdale
215	Robillard	François	Association des résidants et des résidentes des Faubourgs de Montréal
216	Robillard	Yves	Théâtre sans fil
217	Robinette	Pierre	Fondation Andrew J Robinette / Les Archers d'Hochelaga-Maisonneuve
218	Rocheleau	Geneviève	Citoyenne
219	Rocheleau	Jean-Claude	Citoyen
220	Rompré	André-Yves	Ville de Montréal
221	Rousseau	Alexandre	Citoyen
222	Roux	Frédéric	Citoyen
223	Roy	Jonathan	Table pour l'aménagement du Centre-Sud
224	Roy	Michel	Conseil de développement local et communautaire Hochelaga-Maisonneuve
225	Saint-Arnaud	Claire	Conseillère municipale, arrondissement de Mercier--Hochelaga-Maisonneuve
226	Sainte-Marie	Thérèse	CDEST
227	Saint-Georges	Martin	CSSS Lucille-Teasdale
228	Saldarriaga	Juan	Citoyen
229	Sauvé	Paul	LM Sauvé
230	Savard	Daniel	Ville de Montréal
231	Shaw	Suzanne	Citoyenne
232	Shooner	Claude	Citoyen
233	St-Onge	Pierre-Paul	Chaire de Recherche du Canada en Mondialisation, Citoyenneté et Démocratie
234	St-Pierre	Martin	SDC du Vieux-Montréal
235	Surprenant	Guy	Citoyen
236	Sylvestre	Rosemary Daisy	Citoyenne
237	Tahmi	Elhaoussine	Projet Montréal
238	Taillefer	Jacques	Ville de Montréal
239	Tardif	Denis	Citoyen
240	Tardif	Rémi	Citoyen
241	Thériault	Lyn	Mairesse de l'arrondissement de Mercier--Hochelaga-Maisonneuve
242	Therrien	François	Direction de la santé publique de Montréal
243	Therrien	Joseph	Citoyen
244	Thibault	Serge R.	Ville de Montréal
245	Thibeault	René	Citoyen
246	Thiffault	Christian	Christian Thiffault architecte
247	Tremblay	Lise	CSSS Lucille-Teasdale
248	Tremblay	Sylvie	Citoyenne
249	Tremblay	Yvan	Citoyen
250	Trudel	Serge	Cap Saint-Barnabé
251	Vachon	Gilles	Citoyen
252	Vaillancourt	André	Citoyen

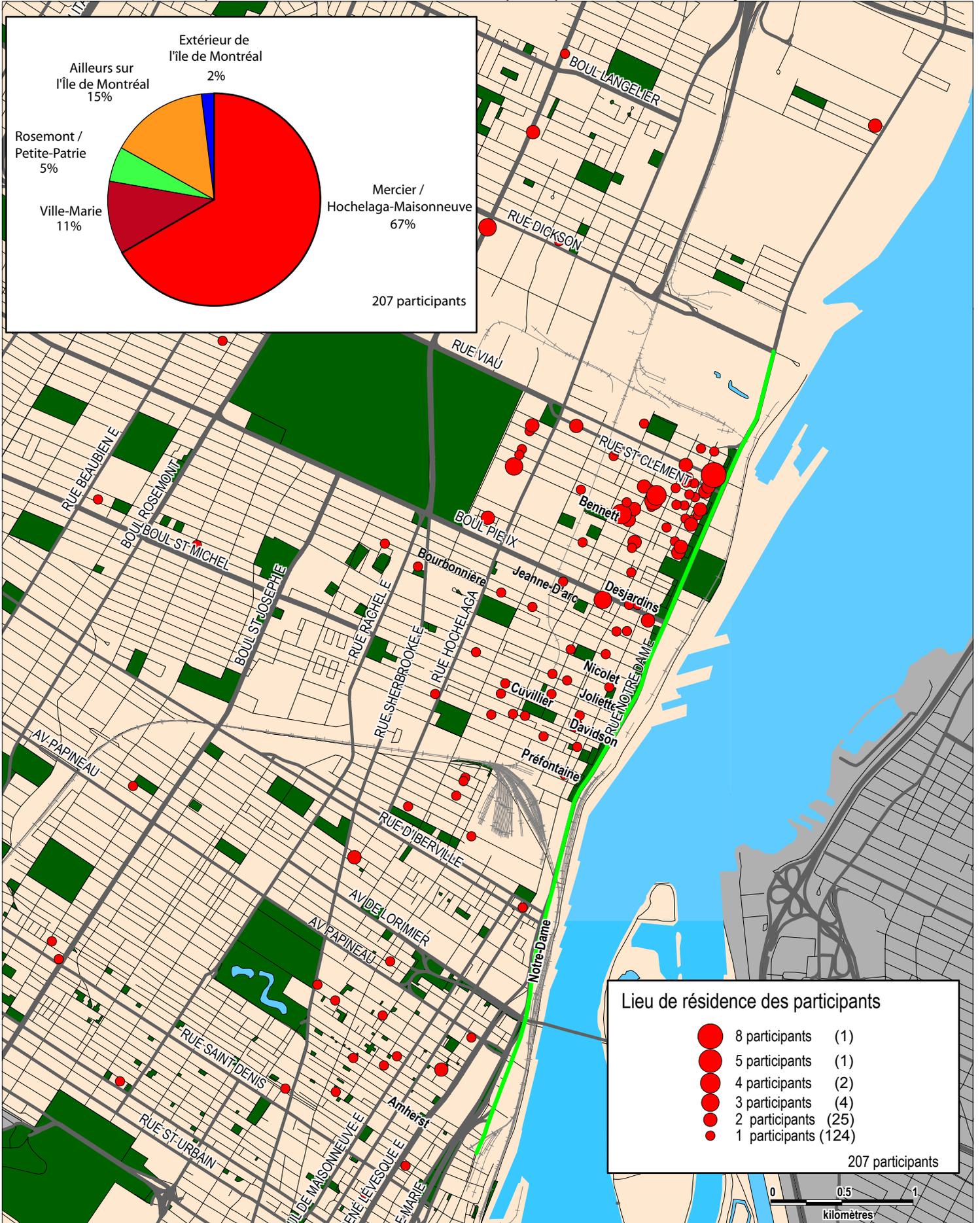
Liste des participants aux soirées de consultation publique

	Nom	Prénom	À titre de...
253	Valdir	Jorge	Citoyen
254	Vallée	Denise	Coopérative d'habitation Au bord du fleuve
255	Vanier	Daniel	Citoyen
256	Vanier	Julie	Citoyenne
257	Veilleux	Éric	SDC Promenade Sainte-Catherine Est
258	Ventresca	Mariano	Citoyen
259	Verdy	Julie	Citoyenne
260	Villeneuve	André	Citoyen
261	Wellman	Simon	Table pour l'aménagement du Centre-Sud
262	Woods	Sylvie	Parti Vert du Québec
263	Zoubir	Amine	Citoyen

Liste des médias présents aux soirées de consultation publique

	Nom	Prénom	Média
1	Arbour-Masse	Olivier	Le Flambeau
2	Bisson	Bruno	La Presse
3	Clavet	Robert	RDI
4	Deschamps	Patrick	Les hebdos Transcontinental (Le Flambeau)
5	Gagnon	André	Magazine Être
6	Gentile	David	Radio-Canada, Télévision
7	Joanny-Furtin	Michel	Le VM Ville-Marie -- Vieux-Montréal
8	Le Hirez	Carole	Le Flambeau
9	Perrier	Patrice-Hans	Échos du Vieux-Montréal
10	Resseguier	Vincent	CIBL Radio Montréal
11	Roy	François	La Presse

Provenance des participants aux soirées de consultation publique des 16, 21 et 24 janvier 2008



Annexe 7

Liste des mémoires déposés

Liste des mémoires déposés dans le cadre de la consultation publique portant sur l'intégration urbaine de la rue Notre-Dame

1	Âge d'or amitié – service – troisième âge (ASTA) et Table des aînés d'Hochelaga-Maisonneuve
2	Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (Direction de la santé publique)
3	Amis du Parc Morgan
4	Antonin Labossière, à titre personnel
5	Arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve
6	Association Habitat Montréal (mémoire accompagné d'une liste d'appui de 56 personnes)
7	Association industrielle de l'est de Montréal
8	Atelier du patrimoine urbain de Montréal (APUM)
9	Cap Saint-Barnabé et Chic Resto Pop
10	Carl Bégin, à titre personnel
11	CBC / Radio-Canada
12	Centre de santé et de services sociaux (CSSS) Lucille-Teasdale, Conseil pour le développement local et communautaire de Hochelaga-Maisonneuve (CDLC H-M) et Mercier-Ouest quartier en santé (MOQS)
13	Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal (CCIEIM)
14	Christiane Plamondon, à titre personnel
15	Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation (CRAC)
16	Collège de Maisonneuve
17	Comité zone d'intervention prioritaire (ZIP) Jacques-Cartier
18	Commissaires scolaires de la CSDM des circonscriptions 11 (Tétreaultville), 12 (Mercier), 13 (Hochelaga-Maisonneuve) et 15 (Les Faubourgs)
19	Corporation de développement de l'Est (CDEST)
20	Creccal Investments Ltd.
21	Culture Montréal - comité GPAT
22	Dubo Électrique Ltée.
23	Équiterre

24	Eric Alan Caldwell, à titre personnel
25	Étienne Coutu, à titre personnel
26	Francis Lapierre, à titre personnel
27	François Ouellet et Julie Paquette, à titre personnel
28	Ginette Legros et Michel Gendron, à titre personnel
29	Groupe de citoyens de la rue Viau (au nom de 9 familles qui résident sur la rue Viau)
30	Groupe de citoyens du quartier Hochelaga-Maisonneuve (liste d'appui de 10 personnes)
31	Groupe en recherche urbaine (GRU)
32	Institut national de la pierre
33	Jano Bourgeois, à titre personnel
34	Jean-Félix Chénier et Geneviève Guérin, à titre personnel
35	Karine Plamondon, à titre personnel
36	La Marie Debout, centre d'éducation des femmes
37	Louis Bourque, à titre personnel
38	Louise Harel, députée de Hochelaga-Maisonneuve et Réal Ménard, député de Hochelaga
39	Luc Ferrandez, à titre personnel
40	Mabe Canada Inc.
41	Mathieu Perreault, à titre personnel
42	Patrice Godin, à titre personnel
43	Philippe Binette, à titre personnel
44	Projet Montréal
45	Québec Solidaire (association Hochelaga-Maisonneuve, association Sainte-Marie / Saint-Jacques et association Régionale de Montréal)
46	Sarah Bernardin, à titre personnel
47	Société de développement commercial (SDC) Promenade Ontario
48	Société de développement commercial (SDC) Sainte-Catherine Est

49	Société de développement économique (SODEC) Rivière-des-Prairies / Pointe-aux-Trembles / Montréal-Est
50	Solidarité Mercier-Est et Collectif en environnement Mercier-Est
51	Table pour l'aménagement du Centre-Sud (appui de 12 groupes et plusieurs résidants)
52	Théâtre Sans Fil
53	Vélo Québec
54	Yveline Chevillard, à titre personnel

La Coalition pour humaniser la rue Notre-Dame a aussi transmis 19 mémoires qui avaient été déposés dans la cadre de la consultation publique tenue par le BAPE en 2001-2002 sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

Annexe 8

Horaires de présentation des mémoires

**Liste des présentations de mémoires du mercredi 6 février 2008 en après-midi (Maison de la Culture Maisonneuve)
Consultation publique portant sur l'intégration urbaine du projet de modernisation de la rue Notre-Dame**

13 h 30	Ouverture		
13 h 40	Présentation 1	Roger Gallagher et Saïd Amiri	Société de développement commercial (SDC) Promenade Ontario
14 h	Présentation 2	Jean Gauthier	SODEC (Société de développement économique de Rivière-des-Prairies / Pointe-aux-Trembles / Montréal-Est)
14 h 20	Présentation 3	Pierre Brisset	Groupe en recherche urbaine (GRU)
14 h 40	Présentation 4	Geneviève Guérin / Jean-Félix Chénier	À titre personnel
15 h	Présentation 5	Dr Louis Drouin	Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (Direction de la santé publique)
15 h 20	Présentation 6	Étienne Coutu	À titre personnel
15 h 40	Présentation 7	Sylvain Rodrigue	Mabe Canada Inc.
16 h	Présentation 8	Lyn Thériault / Claire Saint-Arnaud / Laurent Blanchard	Arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve
16 h 20	Présentation 9	Vianney Bélanger / Michel St-Cyr / Renée Daoust	CBC / Radio-Canada
16 h 40	Présentation 10	Sarah Bernardin	À titre personnel

17 h à 18 h 30 pause

**Liste des présentations de mémoires du mercredi 6 février 2008 en soirée (Maison de la Culture Maisonneuve)
 Consultation publique portant sur l'intégration urbaine du projet de modernisation de la rue Notre-Dame**

18 h 30	Ouverture		
18 h 40	Présentation 11	Sylvie Boileau / Mario Bordeleau	Dubo Électrique Ltée
19 h	Présentation 12	Ahmed Galipeau / Lionel Gauvin	Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal (CCIEIM)
19 h 20	Présentation 13	Gaétan Legault / Philippe Côté	Coalition pour humaniser la rue Notre-Dame
19 h 40	Présentation 14	Antonin Labossière	À titre personnel
20 h	Présentation 15	Carl Bégin	À titre personnel
20 h 20	Présentation 16	Julie Paquette / François Ouellet	À titre personnel
20 h 40	Présentation 17	Patricia Clermont / François Gagnon	Association Habitat Montréal (AHMH)
21 h	Présentation 18	Eric Alan Caldwell	À titre personnel
21 h 20	Présentation 19	Luc Ferrandez	À titre personnel
21 h 40	Mot de la fin		

**Liste des présentations de mémoires du jeudi 7 février 2008 en après-midi (Maison de la Culture Maisonneuve)
Consultation publique portant sur l'intégration urbaine du projet de modernisation de la rue Notre-Dame**

13 h 30	Ouverture		
13 h 40	Présentation 20	Bernard Gauvreau / Thérèse Sainte-Marie	Corporation de développement de l'Est (CDEST)
14 h	Présentation 21	André Viens	Théâtre sans Fil
14 h 20	Présentation 22	Philippe Binette	À titre personnel
14 h 40	Présentation 23	Christian Giguère / Daniel Duranleau	Au nom des commissaires scolaires des circonscriptions 11, 12, 13 et 15 de la CSDM
15 h	Présentation 24	Pascal Chartrand	Société de développement commercial (SDC) Sainte-Catherine Est
15 h 20	Présentation 25	Lise Tremblay / Michel Roy / Martin Alain	Centre de santé et de services sociaux (CSSS) Lucille-Teasdale, Conseil pour le développement local et communautaire de Hochelaga-Maisonneuve (CDLC HM) et Mercier-Ouest Quartier en santé (MOQS)
15 h 40	Présentation 26	Marc-Antoine Pouliot / Réal Bergeron	Solidarité Mercier-Est et le Collectif en environnement Mercier-Est
16 h	Présentation 27	Francis Lapierre	À titre personnel
16 h 20	Présentation 28	Monique Désy-Proulx	Les Amis du Parc Morgan

17 h à 18 h 30 pause

**Liste des présentations de mémoires du jeudi 7 février 2008 en soirée (Maison de la Culture Maisonneuve)
 Consultation publique portant sur l'intégration urbaine du projet de modernisation de la rue Notre-Dame**

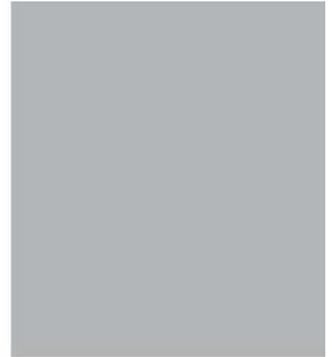
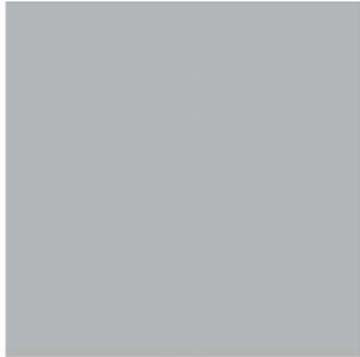
18 h 30	Ouverture		
18 h 40	Présentation 29	Daniel Bouchard	Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation (C.R.A.C.)
19 h	Présentation 30	Ron Rayside / Marie-Ève Hébert	Table pour l'aménagement du Centre-Sud
19 h 20	Présentation 31	Louis Bourque	À titre personnel
19 h 40	Présentation 32	Jean Bergeron / Carole Monet	Au nom d'un groupe de citoyens de la rue Viau
20 h	Présentation 33	Philippe Côté	Atelier du patrimoine urbain de Montréal
20 h 20	Présentation 34	Frédéric Bérard / Alexandra Généreux	Institut national de la pierre
20 h 40	Présentation 35	Richard Bergeron	Projet Montréal
21 h	Présentation 36	Alexandre Michaud / Manon Massé / Marie-Joséphe Pigeon	Québec Solidaire (association Hochelaga-Maisonneuve, association Sainte-Marie / Saint-Jacques et association Régionale de Montréal)
21 h 20	Mot de la fin		

**Liste des médias présents lors des présentations des mémoires (6 et 7 février 2008)
 Consultation publique portant sur l'intégration urbaine du projet de modernisation de la rue Notre-Dame**

Nom	Prénom	Média
1 Bernier	Jessica	CIBL
2 Bisson	Bruno	La Presse
3 Caron	Steve	Les hebdos Transcontinental
4 Chapelaine	M.	Radio-Canada, radio
5 Deschamps	Patrick	Les hebdos Transcontinental
6 Gentile	Davide	Radio-Canada, Télévision
7 Harrold	Max	The Gazette
8 Paradis	Marie-Ève	CIBL
9 Ravensbergen	Jan	The Gazette
10 Sargeant	Tim	Global

Annexe 9

Résultats du sondage auprès des participants aux journées d'information



**Résultats du sondage auprès des participants
aux journées d'information dans le cadre des
consultations publiques sur le projet de
modernisation de la rue Notre-Dame**

Rapport final

Janvier 2008



Table des matières

1. CONTEXTE ET RAPPEL DU MANDAT	2
2. MÉTHODOLOGIE	2
3. FAITS SAILLANTS	2
4. RÉSULTATS	3
4.1 Les participants	3
4.2 L'activité d'information et la consultation publique	7
4.3 Les principales préoccupations	10
4.4 La mesure d'atténuation du bruit privilégiée	11
4.5 Le niveau de satisfaction à l'égard du projet et de ses composantes	13

1. CONTEXTE ET RAPPEL DU MANDAT

Dans le cadre des consultations publiques portant sur la modernisation de la rue Notre-Dame, la Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec ont organisé des journées d'information afin d'informer les citoyens, groupes, organismes et entreprises des propositions d'aménagement relatives à ce projet.

Convercité a été mandaté pour réaliser un sondage auprès des participants à ces journées d'information afin de mieux connaître leurs perceptions à l'égard du projet et plus spécifiquement à l'égard des éléments faisant l'objet de la consultation.

Le sondage porte sur les aspects suivants

- Les caractéristiques des participants (profil et origine)
- L'activité d'information et la consultation publique
- Les principales préoccupations des participants à l'égard du projet
- La mesure d'atténuation du bruit privilégiée
- Le niveau de satisfaction à l'égard du projet et de ses composantes

2. MÉTHODOLOGIE

- Les journées d'information ont eu lieu les 4 et 5 décembre 2007
- Quelque 250 personnes ont participé à cet événement et 140 d'entre elles ont répondu au sondage (taux de réponse de près de 60%).

3. FAITS SAILLANTS

- À propos de l'activité d'information
 - Plus de 8 répondants sur 10 sont satisfaits des journées d'information
 - 1 répondant sur 2 aurait souhaité obtenir plus d'informations par rapport à certains éléments du projet
 - 9 répondants sur 10 se disent préoccupés par divers aspects du projet
- À propos du projet
 - 1 répondant sur 2 est satisfait du projet en général
 - 6 répondants sur 10 affirment être satisfaits des aspects relatifs aux parcs
 - Près de 50 % des répondants sont satisfaits du concept routier du projet
 - 1 répondant sur 3 croit que le projet va améliorer la qualité de vie des résidents des quartiers limitrophes
- À propos des consultations publiques à venir
 - 7 répondants sur 10 prévoient participer aux consultations publiques de janvier 2008
 - C'est le cas de plus de 70% des répondants résidant dans Hochelaga-Maisonneuve

4. RÉSULTATS

4.1. LES PARTICIPANTS

4.1.1 Comment avez-vous été informé de la tenue de cette activité d'information?

	Fréquence	Pourcentage
Lettre d'invitation	41	29%
Journaux locaux	31	22%
Autre source d'information	30	21%
Invitation par courriel	27	19%
Site internet	20	14%
Bouche à oreille	20	14%
<i>Réponses multiples</i>		N=140

4.1.2 Autres sources d'information

	Fréquence
Employé d'une entreprise/d'un organisme du milieu	4
Informé en passant	3
Intérêt personnel	1
Journal Métro	1
Radio de Radio-Canada	1
Télévision	1
La Presse	1
Partenaire de l'arrondissement	1
Par la famille	1
Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'Île de Montréal	1
Bulletin d'Équiterre	1
Projet Montréal	1
Courriel d'un activiste du quartier	1
<i>Réponses multiples</i>	

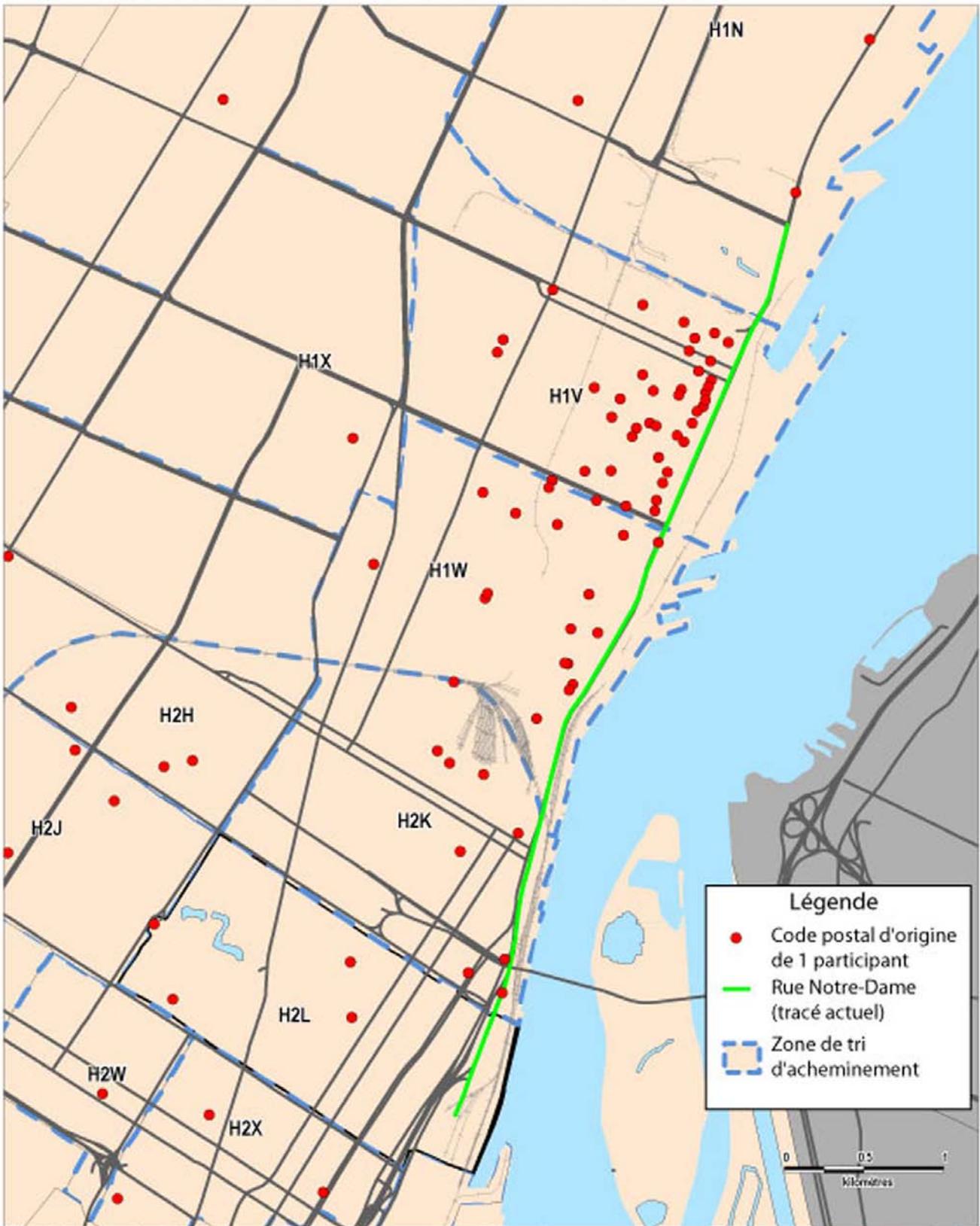
4.1.3 À quel titre êtes-vous venu ?

	Fréquence	Pourcent
Résidant de Hochelaga-Maisonneuve	66	47%
Propriétaire / Entrepreneur	23	16%
Représentant d'un groupe / organisme	22	16%
Usager	17	12%
Autre titre...	16	11%
Résidant du Centre-Sud	10	7%
Résidant de Mercier	7	5%
Travailleur du quartier	7	5%
Étudiant	6	4%
Citoyen de Montréal	6	4%
Élu / Personnel politique	2	1%
<i>Réponses multiples</i>		N=140

4.1.4 Origine des participants

Ville / Arrondissement d'origine	Fréquence	Pourcent
Ahuntsic-Cartierville	1	1%
Anjou	1	1%
Côte-des-Neiges / Notre-Dame-de-Grâce	1	1%
Mercier / Hochelaga-Maisonneuve	81	58%
Outremont	1	1%
Plateau Mont-Royal	14	10%
Rosemont / Petite-Patrie	5	4%
Saint-Laurent	1	1%
Ville-Marie	17	12%
Villeray / Saint-Michel / Parc Extension	1	1%
Ailleurs à Montréal	1	1%
Ailleurs dans la région de Montréal (CMM)	4	3%
Refus / Donnée imprécise	12	9%
Total	140	100%

Origine des participants riverains de l'actuel tracé de la rue Notre-Dame



Réalisation: décembre 2007

convercité

4.2. L'ACTIVITÉ D'INFORMATION ET LA CONSULTATION PUBLIQUE

4.2.1 Quelle est votre satisfaction générale face à cette activité d'information?

	Fréquence	Pourcent
Très satisfait	53	38%
Satisfait	63	46%
Plus ou moins satisfait	20	14%
Pas du tout satisfait	2	1%
Total	138	100%

Raison(s) des participants satisfaits et très satisfaits

	Fréquence
Présence et disponibilité des professionnels	18
Visuel intéressant	9
Réponses claires	5
Présentation de qualité	4
Échanges intéressants, points de vue divergents respectés	4
Information claire et concrète	3
Bien structuré	2
Principaux aspects abordés	1
Nouveaux détails	1
C'est un début	1
Volonté de répondre	1
Réponses honnêtes	1

Réponses multiples n=116

Raison(s) des participants plus ou moins ou pas du tout satisfaits

	Fréquence
Support visuel pas assez clair	3
Questions demeurées sans réponse	2
Citoyens mis devant un fait accompli, consultation trop tardive	2
Présentation du projet non faite aux citoyens	2
Manque de temps	1
Présentation incomplète	1
Site internet insatisfaisant	1
Manque d'interaction	1
Débat technique et superficiel	1
Rien sur ce qui se passera durant les travaux	1
Trop partisan	1

Réponses multiples n=22

4.2.2 Y a-t-il des éléments par rapport auxquels vous auriez aimé obtenir plus d'information?

	Fréquence	Pourcent
Ne sait pas / pas d'opinion	11	8%
Non	55	40%
Oui, précisez	72	52%
Total	138	100%

Lesquels?

	Fréquence
Bruit et impact sonore	9
Qualité de l'air	7
Plus d'information via Internet	6
Échéancier des travaux	4
Accès aux quartiers	3
Impacts sur la santé	3
Impacts du camionnage	3
Impacts sur la circulation	3
Réponses techniques plus claires	3
Plans plus détaillés	2
Acquisitions/expropriations	2
Infrastructures sous-terraines	1
Éclairage, mobilier urbain, design architectural	1
Aménagement des zones vertes	1
Transport en commun	1
Passage des camions entre l'A-25 et l'Assomption	1
Information sur ce qui se passera durant les travaux	1
Accès aux quartiers	1
Accès au fleuve	1
Secteur Souigny (détails)	1
Avenir de Dickson	1
Avenir de Curatteau	1
Opinions divergentes	1
Logique du projet dans une perspective globale	1
La présentation d'un projet préliminaire cause des interrogations	1
Valeur foncière	1
Signalisation	1
Implication du Port de Montréal	1
<i>Réponses multiples</i>	

4.2.3 Pensez-vous participer à une des soirées de consultation publique ?

	Fréquence	Pourcent
Oui	94	71%
Non	12	9%
Peut-être	24	18%
Ne sait pas / pas d'opinion	2	2%
Total	132	100%

Raison(s) pour participer aux consultations publiques

	Fréquence
Par curiosité ou intérêt, pour suivre l'évolution du projet	12
Pour exprimer mon opinion	8
Pour entendre les autres points de vue	7
Parce que j'habite le secteur	6
Pour exprimer mon désaccord	4
Pour tenter de modifier le projet	4
Parce que cela fait partie de mon mandat	2
Pour chercher des solutions à l'engorgement du secteur	1
Pour avoir plus de détails	1
Pour parler du parc Champêtre	1
Pour avoir plus d'infos sur le transport en commun	1
Pour entendre parler des mesures d'apaisement de la circulation	1
Pour entendre parler des mesures pendant les travaux	1
<i>Réponses multiples</i>	

Raison(s) pour ne pas participer aux consultations publiques

	Fréquence
Manque de temps	1
Plus intéressé	1
Pas assez convaincu	1
La soirée d'information lui a permis d'avoir des réponses à ses questions	1
<i>Réponses multiples</i>	

4.3. LES PRINCIPALES PRÉOCCUPATIONS

4.3.1 Y a-t-il des aspects du projet qui vous préoccupent particulièrement?

	Fréquence	Pourcent
Ne sait pas / pas d'opinion	2	1%
Non	11	8%
Oui, précisez	126	91%
Total	139	100%

Lesquels?

	Fréquence
Circulation induite et volume de circulation	16
Qualité de l'air	12
Niveaux sonores	11
Impacts et mesures lors des travaux	8
Sécurité des piétons et des cyclistes	5
Transport en commun	5
Aménagements liés à la piste cyclable et au sentier piétonnier	4
Esthétique	4
Impacts environnementaux en général	4
Accès au fleuve et visibilité	4
Enclavement possible des quartiers	3
Santé publique	3
Secteur Dickson	3
Camionnage pendant la période de transition	2
Impacts sur Sainte-Catherine Est	2
Expropriations	2
Entrées et sorties	1
Impact sur l'interdiction de tourner à gauche pour Viau et Alphonse D. Roy	1
Proximité avec le centre de soins prolongés	1
Lien avec le plan de transport	1
100% vert	1
Circulation des véhicules lourds entre Dickson et le tunnel	1
Déplacement de la cour de triage du CN	1
Tronçon en sous-sol entre le pont Jacques-Cartier et la voie ferrée	1
Rétrécissement de la bande verte près de Davidson	1
Aménagement du secteur Au-Pied-du-courant	1
Aménagement des parcs Morgan et Champêtre	1
Secteur l'Assomption	1
Relations entre les espaces publics et les quartiers limitrophes	1

Réponses multiples

4.4. LA MESURE D'ATTÉNUATION PRIVILÉGIÉE POUR LE BRUIT

4.4.1 Quelle solution vous semble la plus pertinente concernant les aménagements pour atténuer le bruit dans le secteur compris entre les rues Alphonse-D.Roy et Bourbonnière, un écran vertical ou une butte?

	Fréquence	Pourcent
Ne sait pas / pas d'opinion	42	32%
Écran Vertical	50	38%
Butte	38	29%
Total	130	100%

Pour quelle(s) raison(s) privilégiez-vous l'écran vertical?

	Fréquence
Permet de conserver la végétation	10
Plus sécuritaire	6
Peut être enjolivé, végétalisé	5
Plus esthétique	3
Plus efficace	3
Moins grande emprise au sol	2
Donne une image urbaine	2
Pas assez d'espace pour une butte	1
Option très efficace en Europe	1
Permet un aménagement paysager plus intéressant	1
Attention aux graffitis si non végétalisé!	1

Réponses multiples n=50

Pour quelle(s) raison(s) privilégiez-vous la butte?

	Fréquence
Plus agréable, naturel, esthétique	14
Plus de verdure	7
Plus écologique	4
Plus efficace	3
Peut s'inscrire comme un élément de composition paysagère	2
Meilleure visibilité	1
Moins facile à vandaliser	1
Moins d'impression d'enclavement	1
Zone tampon non bétonnée	1

Réponses multiples n=38

4.5. SATISFACTION À L'ÉGARD DU PROJET ET DE SES COMPOSANTES

4.5.1 Quelle est votre appréciation générale du projet ? Êtes-vous :

	Fréquence	Pourcent
Très satisfait	16	12%
Satisfait	54	40%
Plus ou moins satisfait	32	24%
Pas du tout satisfait	27	20%
Ne sait pas / Pas d'opinion	7	5%
Total	136	100%

Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous très satisfait ou satisfait?

	Fréquence
Va améliorer la circulation	8
Interventions réfléchies	4
Les inquiétudes sont clarifiées par les professionnels	2
Il est temps	2
Améliorations depuis 2005	2
Satisfait mais devrait innover davantage en matière de transport collectif	2
Présence d'options	1
Voies réservées aux autobus et intégration d'une piste cyclable	1
Projet réaliste et complet	1
Rallie fonctionnalité et qualité	1
Bonne présentation	1
Intégration au quartier possible	1
Prend en considération les recommandations du BAPE	1
Développement du secteur Dickson	1
Aménagement des parcs Morgan et Champêtre	1
Devrait cependant comporter plus d'accès au fleuve	1

Réponses multiples n=70

Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous plus ou moins satisfait ou insatisfait?

	Fréquence
Trop de circulation anticipée	8
Il faudrait plus d'investissements en transport collectif	6
Non respect de la vie de quartier	4
Pas assez innovateur	3
Favorise l'étalement urbain	2
Manque d'information sur la circulation locale	2
Ne va pas dans le sens du développement durable	2
Favorise l'utilisation de l'automobile	2
Processus d'information et de consultation trop rapide	2
Trop cher	2
Va à l'encontre du Plan de transport de Montréal	2
Se présente sous une fausse appellation (rue)	2
Solution à court terme	1
Trop orienté sur la performance de l'infrastructure et pas assez sur la signification de la ville	1
Piste cyclable trop près de la route	1
Aurait préféré un boulevard urbain	1
Trop large	1
Ne tient pas compte de tous les éléments patrimoniaux	1
Pas assez d'espaces verts	1
Projet de compromis	1
Pas de ligne directrice, tente de faire plaisir à tout le monde	1

Réponses multiples n=59

4.5.2 Quelle est votre appréciation générale des aspects relatifs aux aménagements pour les piétons et cyclistes? Êtes-vous :

	Fréquence	Pourcent
Très satisfait	31	23%
Satisfait	50	36%
Plus ou moins satisfait	28	20%
Pas du tout satisfait	15	11%
Ne sait pas / Pas d'opinion	13	9%
Total	137	100%

Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous très satisfait ou satisfait?

	Fréquence
Séparation des voies pour cyclistes et piétons	5
Plus sécuritaire pour piétons et cyclistes	5
Bon accès au fleuve	5
Ajout de liens cyclables et intégration au réseau cyclable	4
Passage de la piste cyclable dans le parc Bellerive	2
Accès 12 mois par année	2
Largeur de la piste cyclable	2
Amélioration de la sécurité aux abords du pont Jacques-Cartier	2
Plus beau	2
Prise en compte de ces éléments dès la conception du projet	1
Passage sous-terrain à Pie IX	1

Réponses multiples n=81

Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous plus ou moins satisfait ou insatisfait?

	Fréquence
Trop près de la circulation routière	5
Pas assez de vues sur le fleuve à cause du mur	3
Secteur peu intéressant, pas propice à la marche ou au vélo	3
Pas assez de détails	2
Largeur insuffisante	2
Sécurité incertaine	1
Inquiétude liée aux feux verts aux heures de pointe	1
Difficile de traverser Notre-Dame	1
Difficile d'accéder aux bâtiments du secteur Au Pied-du-courant par René-Lévesque	1
Accès au fleuve insuffisants	1
Manque d'arbres	1
Secteur Sainte-Marie, travail à faire pour atténuer le bruit et offrir des vues sur le fleuve	1
Piste ni fonctionnelle ni fluide	1
Une garniture pour faire passer le projet	1

Réponses multiples n=43

4.5.3 Quelle est votre appréciation générale des aspects relatifs au transport en commun? Êtes-vous:

	Fréquence	Pourcent
Très satisfait	28	20%
Satisfait	39	28%
Plus ou moins satisfait	26	19%
Pas du tout satisfait	23	17%
Ne sait pas / Pas d'opinion	21	15%
Total	137	100%

Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous satisfait?

	Fréquence
Ajout de voies réservées	9
Bien, mais il serait possible d'innover davantage	7
Amélioration des tracés d'autobus	3
Bonne place réservée au transport en commun	2
131 plus efficace	2
Meilleure desserte à Rivière-des-Prairies	1
Meilleure desserte en direction nord/sud et est/ouest	1
Plus d'autobus, plus de service	1
Prolongement de la 132 Viau	1
Relier la 150 à la 22 rendrait plus facile l'accès au centre-ville	1

Réponses multiples n=67

Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous insatisfait?

	Fréquence
Intentions timides, manque d'innovation (ex.: voies réservées au covoiturage, tramway, SLR, système de transport aérien)	12
Manque au niveau de la desserte locale	6
Manque d'information sur les interventions proposées en transport en commun	4
Deux voies réservées, c'est peut-être trop	1
Les autobus devraient passer sur la seconde voie de droite et non pas la première	1
Suggestion : ajout de la 150 sur Sainte-Catherine	1
Les aménagements Notre-Dame/Pie IX ne sont pas intéressants	1
Préférerait une voie en site propre	1
Ajouté après coup, n'est pas au centre du projet	1
Vision à portée locale, pas intégrée de manière régionale	1
Les voies réservées ne serviront à rien si le service n'est pas augmenté	1

Réponses multiples n= 49

4.5.4 Quelle est votre appréciation générale des aspects relatifs aux parcs? Êtes-vous :

	Fréquence	Pourcent
Très satisfait	35	26%
Satisfait	50	38%
Plus ou moins satisfait	26	20%
Pas du tout satisfait	8	6%
Ne sait pas / Pas d'opinion	14	11%
Total	133	100%

Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous satisfait?

	Fréquence
Agrandissement des espaces verts	7
Liaison des parcs Morgan et Champêtre	6
Meilleur accès aux parcs et au fleuve	3
Aménagements bien pensés	2
Intégration de tous les projets aux espaces parcs	2
Bonne idée la dalle parc entre Morgan et Champêtre	2
Il faudrait cependant revoir la circulation automobile au sud du parc Champêtre	2
Il faudra voir à la sécurité des parcs	2
Efforts pour la place des Patriotes	1
Parc linéaire (effort de conservation)	1
Bon pour la pratique des sports chez les jeunes	1
Crée des opportunités d'organiser des activités dans un parc après le travail	1
Amélioration de la qualité des lieux	1
Plus de stationnement prévu au parc Champêtre	1
Aménagement du parc Bellerive	1
Passerelle	1
Mais... les parcs sont quand même près de Notre-Dame	1
Mais... plus d'ouvertures vers le fleuve auraient été souhaitées	1
Mais... l'intégration du parc Bellerive et du pôle patrimonial aurait pu être mieux	1

Réponses multiples n=85

Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous insatisfait?

	Fréquence
Un parc près d'une autoroute n'est pas intéressant	2
Le parc Bellerive est plus ou moins bien intégré à cause de la localisation de la passerelle	2
Surprise agréable mais stationnement trop grand dans le parc Champêtre	1
Manque d'espace et de visibilité vers le fleuve	1
Fréquentation possible des parcs par des groupes marginalisés	1
La dalle du parc Morgan aurait pu être plus large	1
Le parc linéaire n'est pas un vrai parc	1
Les parcs sont au milieu de nulle part et leur sécurité n'est pas assurée	1
Pas de renseignements sur le parc Déséry	1
Inquiétude face qu parc qui sera encadré sur du Havre	1
Accès au fleuve limité dans Sainte-Marie	1
La dalle-parc sera vide 5 mois par année	1
Le parc à l'ouest du pont Jacques-Cartier est enclavé	1
C'est un projet bidon	1

Réponses multiples n=34

4.5.5 Quelle est votre appréciation générale des aspects relatifs aux éléments patrimoniaux? Êtes-vous:

	Fréquence	Pourcent
Très satisfait	28	21%
Satisfait	48	36%
Plus ou moins satisfait	20	15%
Pas du tout satisfait	12	9%
Ne sait pas / Pas d'opinion	27	20%
Total	135	100%

Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous satisfait?

	Fréquence
Souci de conservation	5
La caserne Letourneux est mieux mise en valeur	3
C'est important de conserver	3
Interventions intéressantes sur le site des Patriotes et à la station Craig	3
Bonne mise en valeur	2
Manque d'information sur la station de pompage Craig et la Tonnellerie	2
Respect des différents lieux et structures en place	2
La station Craig est enfin accessible	1
Amélioration de l'accès aux sites patrimoniaux	1
Permet l'interprétation de l'histoire du quartier	1
Mais... caserne trop près de la route	1
Plus beau et offrant une meilleure visibilité	1
Mais... le fleuve est peu considéré	1
Mais... déçu de la tonnellerie	1
La Tonnellerie n'a aucune valeur patrimoniale et devrait être détruite	1

Réponses multiples n=76

Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous insatisfait?

	Fréquence
La Tonnellerie est coupée en 2	10
Manque d'information	3
Inclusion incohérente/déficiente	2
Entouré d'une autoroute	2
On ne met pas en place un repère fort, un élément identitaire du quartier, notamment par l'art	1
Au nord-est du Pied-du-Courant, partie enclavée	1
Peu de préoccupation pour la façade René-Lévesque	1
Il faudrait dégager davantage les éléments patrimoniaux	1
Trop peu trop tard	1
Aucun souci de maintien du patrimoine dans le secteur	1
Les interventions prévues ne s'arriment pas aux quartiers anciens	1
Ne tient pas compte du fleuve et des berges	1

Réponses multiples n=32

4.5.6 Quelle est votre appréciation générale du concept routier du projet ? Êtes-vous :

	Fréquence	Pourcent
Très satisfait	15	11%
Satisfait	44	33%
Plus ou moins satisfait	30	22%
Pas du tout satisfait	35	26%
Ne sait pas / Pas d'opinion	10	7%
Total	134	100%

Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous satisfait?

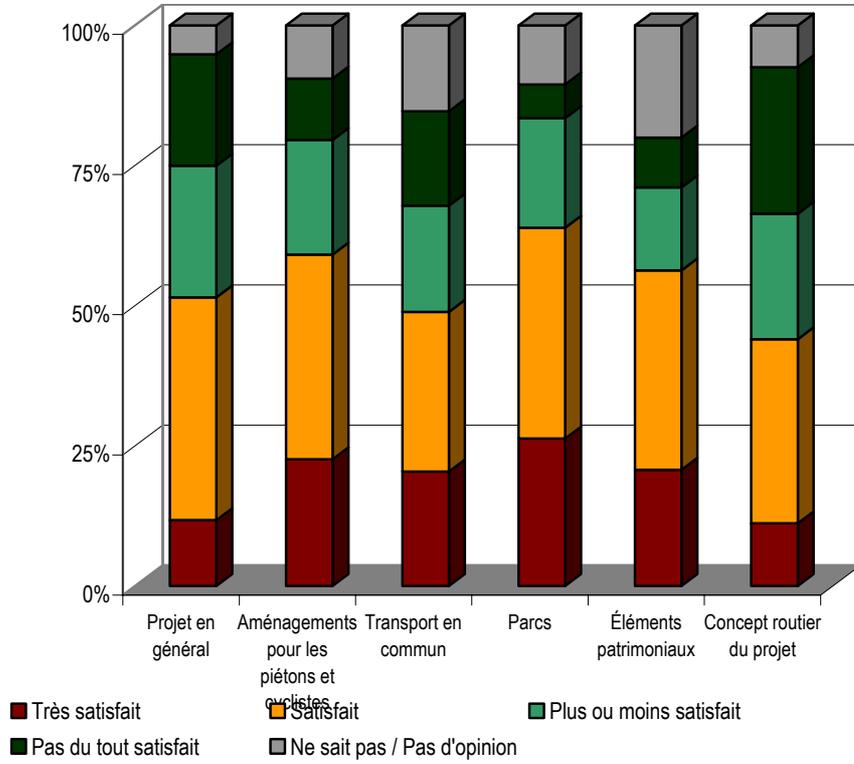
	Fréquence
Bon pour assurer une meilleure fluidité sur Notre-Dame	6
Bon concept, fonctionnel	5
Les voies réservées, un plus	3
Mais... pas bon pour l'environnement	1
Mais préférerait 2 voies au lieu de 3	1
Mais... ne comprend pas un tel élargissement	1
Mais... craint le débordement du trafic dans les quartiers	1
Mais... craintif face au 100% vert	1
Mais... aurait préféré un projet sous-terrain	1
Mais... manque de détails	1
Mais... ne comprend pas l'utilité des feux de circulation	1
Mais... aurait voulu une plus grande place au transport en commun	1
<i>Réponses multiples n=59</i>	

Pour quelle(s) raison(s) êtes-vous insatisfait?

	Fréquence
Pas assez de place au transport en commun	4
Ne veut pas d'autoroute	3
Sous-estime les débits	3
Trop de voitures	3
Aurait été plus intéressant de faire un projet avec tunnel	2
Ne concerne pas les résidents	2
Trop de voies	2
Favorise l'utilisation de la voiture	2
Préférerait un boulevard urbain	1
Trop d'éléments non traités	1
Enclave le quartier	1
Trop de camions	1
Bloque l'accès au fleuve	1
Autoroute près d'un fleuve, un non sens	1
On devrait installer un péage	1
Va augmenter le trafic induit	1
Tant que le port demeure, c'est correct	1
Mauvaise vision : on recule	1
Le voies devraient être plus en bordure du fleuve	1
L'impact pendant les travaux pour le quartier a été négligé	1

Réponses multiples n=65

Tableau synthèse



4.5.7 Croyez-vous que le projet va améliorer la qualité de vie des résidents des quartiers limitrophes?

	Fréquence	Pourcent
Oui, beaucoup	11	8%
Oui	33	25%
Plus ou moins	40	31%
Non, pas du tout	38	29%
Ne sait pas / pas d'opinion	9	7%
Total	131	100%

Raisons évoquées pour justifier que le projet va améliorer la qualité de vie

	Fréquence
Trafic canalisé en dehors des zones résidentielles	10
Meilleure desserte en transport en commun	3
Va diminuer le bruit	2
Ce sera mieux si le bruit diminue	2
Meilleure accessibilité au quartier	2
Piste cyclable et sentier piétonnier	2
Diminution du camionnage sur Bourbonnières	1
Aménagement des parcs Morgan et Champêtre	1
Augmentation du potentiel résidentiel, industriel et commercial dans le secteur L'Assomption	1
Amélioration de la fluidité de la circulation	1

Réponses multiples n= 44

Raisons évoquées pour justifier que le projet améliorera peu ou pas la qualité de vie

	Fréquence
Inquiétudes face à la qualité de l'air et à la pollution	16
Inquiétudes face au bruit	14
Trop de voitures, trop de circulation	13
Doutes sur la diminution du trafic de transit	7
Pas pour les gens du quartier	4
Craintes anticipées durant les travaux	3
Enclavement des quartiers	3
Santé	3
Accès au fleuve décevant	3
Manque d'information	2
Infrastructure routière trop importante	2
Inquiétudes face à une augmentation des débits à long terme sur Notre-Dame	1
Projet pas rassembleur pour les gens du quartier	1
Crainte de dévaluation des propriétés	1

Réponses multiples n=78

Distribution des participants riverains à la rue Notre-Dame selon la perception de l'impact du projet sur la qualité de vie des résidents des quartier limitrophes

