

Exemple

Le réaménagement de la rue Notre-Dame à Montréal

QUÉBEC

Certu

centre d'études sur les réseaux,
les transports, l'urbanisme
et les constructions publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone: 04 72 74 58 00
télécopie: 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Avis aux lecteurs

La collection Rapports d'étude du Certu se compose de publications proposant des informations inédites, analysant et explorant de nouveaux champs d'investigation. Cependant l'évolution des idées est susceptible de remettre en cause le contenu de ces rapports.

Le Certu publie aussi les collections :

Dossiers: Ouvrages faisant le point sur un sujet précis assez limité, correspondant soit à une technique nouvelle, soit à un problème nouveau non traité dans la littérature courante. Le sujet de l'ouvrage s'adresse plutôt aux professionnels confirmés. Le Certu s'engage sur le contenu mais la nouveauté ou la difficulté des sujets concernés implique un certain droit à l'erreur.

Références: Cette collection comporte les guides techniques, les ouvrages méthodologiques et les autres ouvrages qui, sur un champ donné assez vaste, présentent de manière pédagogique ce que le professionnel courant doit savoir. Le Certu s'engage sur le contenu.

Débats: Publications recueillant des contributions d'experts d'origines diverses, autour d'un thème spécifique. Les contributions présentées n'engagent que leurs auteurs.

Catalogue des publications disponible sur : <http://www.certu.fr>

NOTICE ANALYTIQUE

Organisme commanditaire : Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer - direction des Routes			
Titre : Exemple : Le réaménagement de la rue Notre-Dame à Montréal – Québec			
Sous-titre : Conception intégrée des infrastructures routières en milieu urbain	Date d'achèvement : juillet 2004	Langue : française	
Organisme auteur : ENTPE – RIVES INRS – Urbanisation Culture et Société	Rédacteurs ou coordonnateurs : PETITET Sylvain FOUGERES Dany	Relecteur assurance qualité : ENEAU Bernard GAUVRY Pascale	
<p>Remarque préliminaire :</p> <p>Dans le cadre de la politique expérimentale lancée par la direction des routes en 2002 sur la conception intégrée des opérations routières en milieu urbain, le CERTU a souhaité élargir le champ de réflexion par la recherche d'exemples de projets routiers intégrés hors de France. Le projet de réaménagement de la rue Notre Dame à Montréal fait partie de ces exemples.</p> <p>Résumé :</p> <p>Au Québec les projets routiers d'envergure doivent être évalués par le Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement (BAPE), sorte de tribune où s'expriment les oppositions et les alliances du partenariat. Ce passage en audience publique a complètement bouleversé le projet de réaménagement de la rue Notre Dame : initialement prévu en autoroute urbaine cette audience a révélé que de multiples partenaires préféreraient un boulevard urbain.</p> <p>La rue Notre-Dame est le dernier tronçon autoroutier non aménagé qui permettrait à Montréal de boucler un périphérique autour du centre ville avec l'autoroute 25 à l'est, et l'autoroute Ville-Marie à l'ouest. La dernière pièce manquante de ce possible périphérique est en grande partie située à l'intérieur de zones urbanisées traversant un des quartier les plus pauvre de Montréal, voire du Canada.</p> <p>Ce projet maintes fois reporté ne résulte pas d'une commande politique mais de l'initiative du personnel de la Direction de l'Île de Montréal du Ministère des Transports du Québec (MTQ). Au départ ces derniers sont intervenus suite aux plaintes répétées de résidents dues à des problèmes de circulation, puis il s'est avéré que la rue devait être réaménagée dans son ensemble.</p> <p>Le MTQ mobilise des compétences en interne et avec les autres ministères (partenariat interministériel) mais le partenaire le plus important qui conditionne l'élaboration du projet est la Ville de Montréal. Un processus de partenariat a aussi été élaboré avec les acteurs socioéconomiques (organismes de gestion des transports collectifs, Port de Montréal,...) et des acteurs socio-communautaires (en particulier un organisme qui travaille à l'amélioration du quartier par une action sur le cadre bâti).</p> <p>Le projet a donc été élaboré dans le souci d'intégrer les préoccupations de multiples partenaires et avec une approche de type projet urbain. D'un point de vue technique c'est une autoroute essentiellement en tranchée avec certaines parties à niveau et d'autres en tunnel.</p> <p>Mais après la tenue de l'audience publique au BAPE, coïncidant avec un changement de municipalité, le MTQ est invité à revoir son projet suite à l'opposition d'une majorité de participants (y compris la nouvelle municipalité) préconisant plutôt un concept de boulevard urbain moins traumatisant pour le milieu environnant et plus durable. Ce revirement s'explique aussi par l'intervention de groupes militants de l'environnement qui profitent de tribunes publiques comme le BAPE pour faire valoir leurs causes qui dépassent les frontières du projet.</p>			
Mots clés : Montréal, Québec, périphérique, partenariat, autoroute urbaine, boulevard urbain		Diffusion : libre	
Nombre de pages : 72		Confidentialité : non	Bibliographie : oui

Avant-propos

Cette monographie constitue un des 5 exemples étrangers de projets routiers particulièrement bien intégrés en milieu urbain, examinée dans le cadre de l'expérimentation "Conception intégrée des opérations routières en milieu urbain".

Ce travail a été réalisé par Dany FOUGERES enseignant-chercheur à l'INRS-Urbanisation Culture et Société de Montréal, piloté par Sylvain PETITET du laboratoire RIVES-UMR 5600 de l'ENTPE.

Le financement a été assuré par la direction des routes, et la coordination par le CERTU.

Nous remercions tout particulièrement Daniel ROBERT et Henri GILBERT du Ministère des Transports du Québec- Direction de l'Île de Montréal - pour les illustrations qu'ils ont fournies lors de leur visite au CERTU en septembre 2004.

Sommaire

Introduction	7
1. Le dernier tronçon d'un possible « périphérique »	9
1.1 La situation géographique	9
1.2 Des expériences passées évaluées négativement	11
2. Le lieu d'insertion de la rue Notre-Dame : profil socio économique et activités économiques	13
2.1 La population et l'emploi	13
2.2 L'activité économique	14
3. Réaménager la rue Notre-Dame : un projet annoncé depuis plus de 30 ans	17
3.1 Les autoroutes urbaines à Montréal	17
3.2 Un projet maintes fois reporté	17
3.3 Depuis les démolitions de 1972 : une situation qui se détériore	19
4. Les procédures et le déroulement du partenariat et de la conception, de 1997 à la tenue des audiences publiques du BAPE	21
4.1 Le démarrage du projet et la mobilisation des compétences au sein du MTQ	21
4.2 Le processus inter-ministériel d'élaboration et d'adoption du projet	23
4.3 Le processus extra ministériel d'élaboration et d'adoption du projet : le partenariat dans la communauté	23
4.4 La conception	27
5. La tenue de l'audience publique au BAPE : retournement de situation	37
5.1 Procédures de l'audience publique	37
5.2 L'audience publique du BAPE : le déroulement	38
5.3 Les conclusions du BAPE	39
6. L'échec du MTQ au BAPE ou la nécessaire révision du partenariat	45
6.1 Entre revitalisation et circulation : le débat revu par la nouvelle municipalité	45
6.2 Des limites de l'exercice du BAPE : malgré les outils de concertation, le poids de l'actualité politique	46
7. Depuis le rapport du BAPE : des crédits alloués mais un projet qui tarde	49
7.1 Un second départ prometteur qui n'aboutit pas	49
7.2 Depuis l'automne 2002, un projet verrouillé	51
Conclusion	53
Bibliographie	54
Annexes	61
Notes	70

Introduction

La rue Notre-Dame constitue le dernier tronçon autoroutier non aménagé en artère à haut débit (vitesse et accueil) qui permettrait à Montréal de boucler un périphérique à la française autour du centre de la ville. Nous proposons ici de nous intéresser au projet de réaménagement de cette rue en général et, plus spécifiquement, aux étapes de mise en place et de réalisation du partenariat auquel il a donné lieu ainsi qu'aux phases de conception. Suivant en cela les recommandations du commanditaire de la présente action de recherche, le terme partenariat est ici employé dans une acception étendue et renvoie ainsi à l'analyse de la participation, plus ou moins importante, de différents acteurs publics, privés, associatifs, riverains, etc. Au Québec, les projets autoroutiers d'envergure doivent être évalués par le Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement (BAPE). Celui-ci est en quelque sorte une tribune où s'expriment les oppositions et les alliances du partenariat. Le présent document insistera sur cette étape décisive que constitue le passage en audience publique : d'abord parce que cette étape s'est avérée être pour le projet Notre-Dame le lieu d'expression privilégié de différentes formes de partenariat, et ensuite, parce que ce projet n'a pas reçu la sanction positive du BAPE.

Dans les trois premiers chapitres, nous situons le projet Notre-Dame d'abord d'un point de vue géographique puis en regard de son contexte socioéconomique, et enfin, suivant son processus d'élaboration et d'évolution. Dans le quatrième chapitre, nous analysons les processus de partenariat et de conception qui ont été mis en œuvre pour arriver à sa définition finale. Dans les trois derniers chapitres, nous analysons les processus d'évaluation et d'acceptation publiques qu'a dû franchir le projet. Contre toute attente, en particulier du promoteur qu'est le Ministère des Transports du Québec (MTQ), le projet n'a pas franchi l'étape de l'évaluation des impacts environnementaux menée au BAPE. Nous terminons par l'analyse de cet « échec » (pour le promoteur tout du moins) et relevons les obstacles qui, aujourd'hui, font en sorte que le projet tarde à se mettre en chantier en plus de constater le « rétrécissement » du partenariat depuis lors.

1. Le dernier tronçon d'un possible « périphérique »

1.1 La situation géographique

La rue Notre-Dame est le lien autoroutier le plus au sud sur l'Île de Montréal, entre l'extrémité est de l'Île et le centre-ville. Partant du centre-ville, elle rejoint l'autoroute Ville-Marie (certaines parties de cette dernière sont en tranchée et d'autres en souterrain) située en bordure de la vieille ville, en direction de l'Ouest cette fois. La rue Notre-Dame est le dernier tronçon autoroutier non aménagé en artère à haut débit (vitesse et accueil) qui permettrait à Montréal de boucler un « périphérique » à la française autour du centre de la ville. En effet, à l'est, la rue Notre-Dame rejoint l'autoroute 25 (lien nord-sud à l'extrémité est de l'île de Montréal) et à l'ouest l'autoroute Ville-Marie qui elle, rejoint l'autoroute Décarie (lien nord-sud à l'extrémité ouest de l'île de Montréal). L'autoroute 25 et l'autoroute Décarie rejoignent toutes deux l'autoroute Métropolitaine (aussi appelée autoroute 40 qui fait le lien est-ouest au nord de l'île de Montréal). Les figures suivantes (figure 1 et 2) montrent ce « périphérique » incomplet.

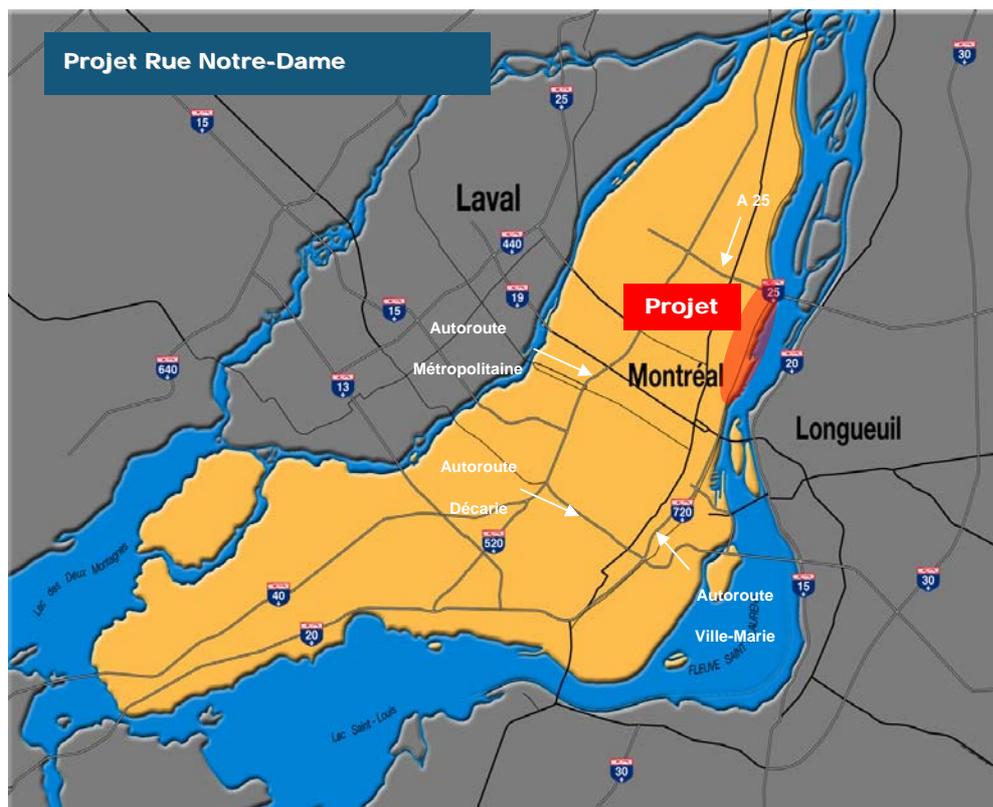


FIGURE 1 :
Localisation de la rue Notre-Dame
et autoroutes existantes



Par ailleurs, ce possible « périphérique », qui se veut en réalité une ceinture de contournement du centre de Montréal, et dont Notre-Dame constitue la dernière pièce manquante, a ceci de particulier qu'il est pour plusieurs parties situé à l'intérieur de zones urbanisées plutôt qu'en périphérie de celles-ci. L'autoroute Décarie, construite en tranchée coupe en deux le quartier Notre-Dame-de-Grâces et l'autoroute Ville-Marie en fait autant, séparant physiquement le vieux Montréal du quartier des affaires et du commerce (formant l'actuel centre-ville). L'autoroute Métropolitaine, une autoroute surélevée pour sa majeure partie, retrouve de part et d'autre de ses voies des zones urbanisées. Pourtant, dans ce cas-ci, la « coupure » est moins vive car l'un et l'autre des quartiers en bordure de l'autoroute sont tournés en direction opposée et les fonctions commerciales et industrielles occupent pour l'essentiel la ceinture de proximité – espaces latéraux en bordure des voies de service – de l'autoroute. Ceci constitue un écran avec les zones de fonction résidentielle. L'autoroute 25 présente un panorama d'insertion urbaine similaire à l'autoroute Métropolitaine, à la différence qu'une partie importante de celle-ci se situe en bordure de zones encore en friche (ou en friche au moment de la construction).

On peut également noter que Montréal est une île et à ce titre, la conception du « périphérique », ou de cette ceinture de contournement, rencontre des contraintes fortes en terme de fluidité aux accès (limités en nombre) des ponts.

1.2 Des expériences passées évaluées négativement

Les analystes urbains montréalais s'accordent à considérer que même si l'insertion de l'autoroute en milieu urbain a eu des impacts variables sur les espaces latéraux en fonction de la nature des infrastructures et de leur localisation dans la ville, elle a conduit à une « déqualification » des espaces situés à proximité. Pour Sénécal, Archambault et Hamel, l'autoroute urbaine signifie qu'un « nouvel environnement construit s'impose brutalement » :

« Ses effets peuvent être appréhendés et même atténués, notamment l'obstacle imposant qu'elle offre aux passages et aux liaisons à pied, le bruit et la poussière qu'elle suscite, le choc paysager qu'elle induit. Il restera tout de même un stress difficile à réparer »¹.

Pour le cas montréalais en particulier, les mêmes auteurs ajoutent :

« Il est certain que le passage de l'autoroute doublé de la non-planification du réaménagement des espaces latéraux se traduit par une perturbation paysagère d'envergure. L'autoroute est probablement vue comme une nécessité et les espaces qui s'y adossent sont volontairement sacrifiés. Pour Montréal, sont affectés le Vieux-Montréal, le centre-ville, le Sud-Ouest, les axes des boulevards Crémazie et Décarie. Il s'agit donc de pans importants de la partie centrale de l'agglomération. »

Comme nous le verrons plus loin, le poids des expériences passées en matière d'insertion d'autoroutes urbaines à Montréal aura un puissant impact sur le projet Notre-Dame, en particulier sur la lecture qu'en feront les riverains et l'équipe politique à la tête de la ville.

Enfin, si les propositions de « définition » du projet de réaménagement de la rue Notre-Dame sont en partie influencées par l'expérience générale de l'autoroute urbaine dans la région métropolitaine de Montréal, celles-ci sont également le produit des expériences propres à la rue Notre-Dame et des profils socioéconomique et géographique des quartiers dans lesquels elle s'insère. Pour l'essentiel, le quartier Hochelaga-Maisonneuve est celui qui s'avère être le plus touché par le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame. Ce quartier est un des plus pauvres de Montréal et même à l'échelle du Canada. S'ajoute à ces éléments qui influencent la définition du projet, les objectifs du promoteur et les contraintes financières qui lui sont imposées.

*FIGURE 3 :
Insertion urbaine de
la rue Notre-Dame.
Hochelaga - Maisonneuve,
secteur central*



2. Le lieu d'insertion de la rue Notre-Dame : profil socio économique et activités économiques

2.1 La population et l'emploi

Le quartier Hochelaga-Maisonneuve s'est développé à partir des dernières décennies du 19^e siècle, avec le développement de l'industrie lourde et des activités portuaires. Il s'agit donc d'un quartier accueillant essentiellement des logements ouvriers. A partir de la fin des années 1960, en raison de transformations économiques défavorables à la base industrielle et manufacturière du quartier, celui-ci a périclité et, progressivement, sa population a vu s'accroître la proportion des personnes sans emploi et peu qualifiées. Dans les dix dernières années, la population du quartier Hochelaga-Maisonneuve a chuté de près de 6%. Il reste néanmoins un quartier essentiellement résidentiel accueillant environ 70 000 personnes, sur une superficie de quelques 14 km², ce qui en fait l'un des quartiers les plus denses de la région métropolitaine

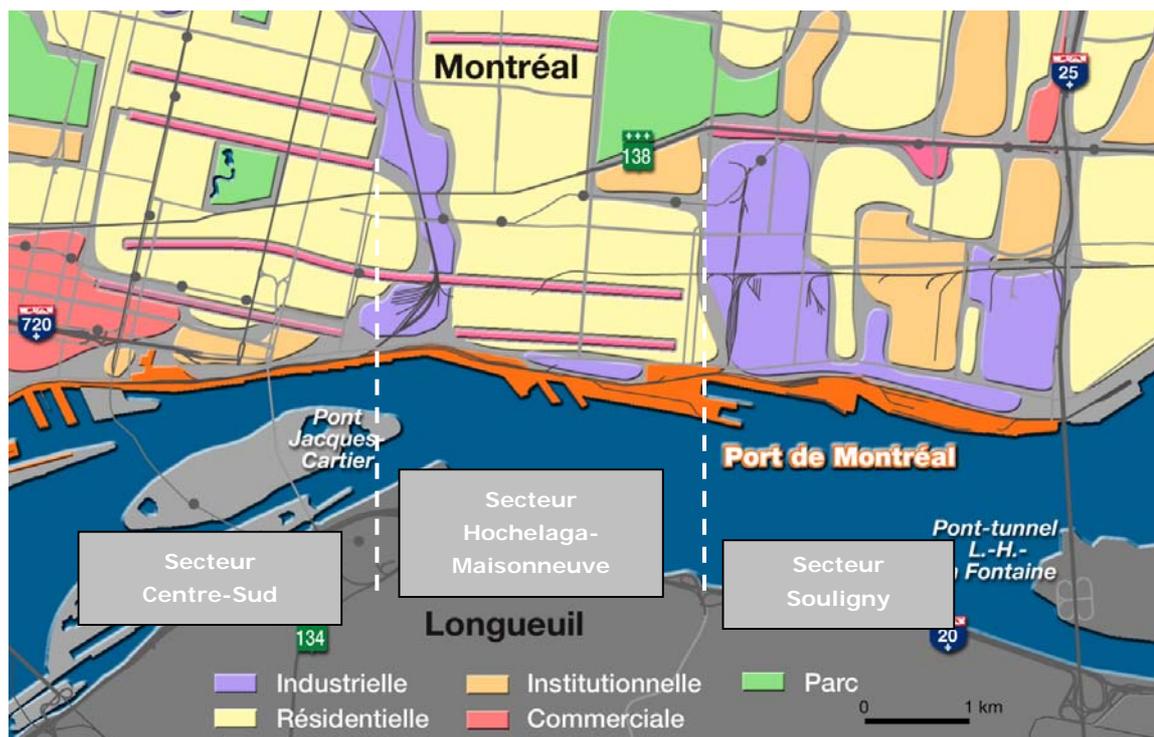


FIGURE 4 :
Hochelaga – Maisonneuve, un quartier résidentiel ouvrier rassemblant des activités industrielles et portuaires

D'un point de vue socio-démographique et socio-économique², le quartier Hochelaga-Maisonneuve se distingue à plusieurs égards des autres quartiers montréalais. D'un point de vue démographique, on note une sur-représentation de la classe d'âge des 15-34 ans par rapport au reste de l'agglomération. En outre, il s'agit du quartier de Montréal où les familles

monoparentales sont les plus fortement représentées avec 45% des familles (comparativement à 33% pour l'ensemble de Montréal). Par ailleurs, ce quartier présente une proportion de personnes à faible revenu dépassant les 50%. Enfin, le pourcentage de locataires à Hochelaga-Maisonneuve était de 86% en 1992 alors que la moyenne métropolitaine s'élevait à 55%.

2.2 L'activité économique

En 1988, le quartier comptait 14 400 emplois manufacturiers et le nombre a chuté à 8 100 emplois en 1996. On peut noter que les activités tertiaires supérieures et intermédiaires sont absentes du quartier. On compte par ailleurs des commerces de proximité dans Hochelaga-Maisonneuve. Également, à la frontière Nord de celui-ci, on retrouve certains des équipements récréo-touristiques les plus en vue à Montréal : Stade Olympique, Jardin Botanique, Insectarium, Biodôme. Mais il n'est pas exagéré d'affirmer que ces équipements surplombent le quartier plutôt que d'en être des parties intégrantes.



*FIGURE 5 :
Quelques
équipements
majeurs de Montréal
sont à proximité du
quartier Hochelaga -
Maisonneuve*

Le quartier Hochelaga-Maisonneuve se distingue des autres quartiers montréalais par l'importante activité portuaire que l'on y rencontre en façade du Saint-Laurent. Le port de Montréal est l'un des plus importants ports à conteneurs en Amérique du Nord et constitue un pivot dans le domaine du transport intermodal nord-américain. Il offre un accès facile et rapide aux marchés du Canada, du Midwest et nord-est des États-Unis. En 1996, 19,9 millions de tonnes de marchandises faisaient transit à Montréal, une hausse de 7,9% par rapport à 1995. Le port de Montréal possède quatre terminaux réservés aux activités de conteneurisation. Les installations du port reçoivent annuellement environ 130 000 wagons et plus de 80% d'entre eux sont passés par des terminaux à conteneurs. Bien évidemment, le port est également utilisé pour la desserte des industries locales situées à proximité de ses propres installations et voies ferrées.

Le quartier compte ainsi pas moins de sept zones industrielles qui regroupent notamment des PME dans les secteurs de l'imprimerie, de l'alimentation et de la métallurgie ainsi de grandes industries. Il faut noter que la trame industrielle est fragmentée sur le territoire en raison de la fermeture d'entreprises, ce qui a favorisé la multiplication de sites vacants ou de bâtiments désaffectés.

Citant le Plan directeur de la Ville de Montréal de 1992 pour le quartier Hochelaga-Maisonneuve (et le quartier Mercier à l'est), le MTQ³ rapporte que ce dernier mentionnait :

« Le défi en matière de transport et de circulation consiste à compléter le réseau de voies rapides à l'échelle métropolitaine, à faciliter les déplacements à l'intérieur de l'arrondissement et à limiter les nuisances causées par le camionnage et le stationnement. »

En fait, du côté de l'administration municipale montréalaise on reconnaissait que l'absence d'un lien rapide et fonctionnel entre les autoroutes 720 (Ville-Marie) et 25 causait un préjudice important à cet arrondissement en diminuant son attrait pour de nouvelles entreprises, en affectant la vitalité du port et des industries et en portant atteinte à la qualité de vie et à la sécurité des résidents en raison des débordements de circulation dans les rues résidentielles avoisinant la rue Notre-Dame.

En réalité, si le problème de la rue Notre-Dame et de son réaménagement, à l'étude depuis des années, ne peut expliquer à lui seul la déqualification du quartier, il faut bien reconnaître qu'il a joué un rôle important et au moins jeté une hypothèque importante sur ses possibilités d'évolution, de développement ou de mutation. En effet, il y a plus de 30 ans qu'ont été annoncés l'amorce de travaux : certains ont débutés puis, arrêtés brusquement, ils ont eu pour seul effet tangible d'engendrer encore plus de problèmes pour tout le quartier.



FIGURE 6 :
Congestion
routière – secteur
du parc Bellerive

Les caractéristiques du quartier et l'occupation différenciée des sols font en sorte que des conflits d'usage sont inévitables et que la « *vision de ce à quoi doit ressembler la rue Notre-Dame réaménagée* » ne fait pas l'objet d'un consensus simple à trouver comme l'ont en particulier mis en évidence les audiences du BAPE. Celles-ci ont au moins fait la preuve que l'ensemble des parties s'accordent sur un point : le *statu quo* n'est plus viable.

FIGURE 7 :
L'Entrepot Public, rue Notre
Dame Est, trottoirs en mauvais
état et donnant directement
sur la route



FIGURE 8 :
Sécurité routière et
desserte industrielle
déficientes

3. Réaménager la rue Notre-Dame : un projet annoncé depuis plus de 30 ans

3.1 Les autoroutes urbaines à Montréal

Les grands projets d'infrastructures autoroutières à fort (et rapide) débit de circulation connaissent leur âge d'or à Montréal à partir des années 1950 avec notamment la construction de l'autoroute Métropolitaine et de l'autoroute 15 en direction du nord. À l'époque, la participation des riverains reste limitée, subjugués par l'image d'autorité que détient alors l'ingénieur (de génie-civil) aménageur et par l'image de modernité urbaine véhiculée à cette époque par l'autoroute.

Selon Sénécal *et alii.*, la consultation des archives des années de grandes constructions « révèle peu de traces de projets urbains de réhabilitation, ni même de luttes locales à l'encontre des effets indésirables »⁴. Il faut dire qu'à l'époque il n'y a pas de tribune publique officielle à l'intérieure de laquelle les citoyens peuvent s'exprimer. Le projet de Notre-Dame a néanmoins été caractérisé, dès les années 1970, par une participation des riverains, lesquels, pour la majorité, s'inscrivaient en opposition à la construction d'une autoroute. En 1970, les dirigeants locaux et provinciaux désiraient poursuivre la construction de l'autoroute Ville-Marie qui venait tout juste d'être complétée jusqu'au centre-ville. Près de 30 ans plus tard, le projet de réaménagement de Notre-Dame se fait attendre alors que la situation, elle, s'est dégradée. Il s'agit, à l'échelle nationale, de 30 années marquées par une situation économique précaire et par la crise des finances publiques. À l'échelle locale, ces 30 années marquent le déclin net de l'activité économique du quartier Hochelaga-Maisonneuve et sa déqualification urbaine.

3.2 Un projet maintes fois reporté

Au début des années 1970, un projet piloté par le Ministère des Transports du Québec et appuyé par l'administration municipale d'alors prévoit la reconstruction de la rue Notre-Dame afin qu'elle constitue, selon les décideurs du moment, le prolongement de l'autoroute Ville-Marie. Montréal connaît en effet à cette époque une période de grands travaux. Cette politique de grands investissements s'inscrit, d'une part, dans un contexte optimiste de croissance urbaine et de disponibilité des finances publiques et, d'autre part, dans une période où la ville est le théâtre d'activités d'envergure mondiale. Ainsi, on peut citer à titre d'exemple, à la fin des années 1960, la construction du métro de Montréal et celle des autoroutes Décarie, Ville-Marie et Bonaventure (prolongement de Ville-Marie vers l'ouest). Ces grands travaux trouvent à cette époque une légitimité qui dépasse les cadres d'action purement locaux ou régionaux. En effet, la tenue de l'Exposition universelle en 1967 et celle des Jeux Olympiques en 1976, sont autant d'événements dont se servent les décideurs publics pour promouvoir la réalisation de travaux gigantesques et présentés comme indispensables au rayonnement international de Montréal.

Ce contexte, conjugué à une pratique encore autoritaire à l'époque du génie-civil, conduit au lancement d'un projet de prolongement de l'autoroute Ville-Marie (aussi appelée à l'époque « autoroute est-ouest »), du centre-ville en direction de l'est de l'île. Après l'étude de divers

scénarios de tracés (des tracés à proximité nord de la rue Notre-Dame), les ingénieurs du MTQ conviennent alors que le réaménagement de la rue Notre-Dame représente la meilleure solution. En 1972, débute le projet de transformation de celle-ci en autoroute avec l'expropriation et la démolition de plus de 1 200 unités d'habitation. Cela se fait de manière autoritaire, en employant la méthode musclée.

Néanmoins la population résidante réagit alors vivement au projet, plus particulièrement à la procédure mise en place, une procédure autoritaire qui ne tient pas compte, dit-on, des préoccupations du milieu local. Il en résulte que le milieu local tient alors ses propres audiences à l'automne 1971 et dépose un *Rapport de la Commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est-ouest à Montréal*.

Devant les protestations des citoyens et commerçants voisins de la rue Notre-Dame, le gouvernement du Québec décrète en 1977 un moratoire sur le réaménagement de la rue Notre-Dame⁵. Le 31 mai 1978, le Conseil des ministres décide d'abandonner la construction d'une autoroute de remplacement de la rue Notre-Dame et recommande plutôt la construction d'un boulevard dans l'emprise déjà expropriée. Il faut sans doute aussi se rappeler qu'à cette époque de sérieux signes annonciateurs d'essoufflements de l'économie sont déjà apparus et qu'on commence également à prendre conscience de leurs conséquences sur l'état (bientôt précaire) des finances publiques. Les Jeux Olympiques sont à peine terminés et l'on peut constater que leur bilan financier s'avère catastrophique. Ce contexte économique et financier, auquel s'ajoutent les vives réactions locales, peut manifestement expliquer la décision gouvernementale de l'époque.

Quelques 5 ans plus tard, à la fin de l'année 1983 (alors que rien n'est encore démarré), le MTQ et la Ville de Montréal s'entendent sur le projet de construction du boulevard Ville-Marie (la rue Notre-Dame) et sur la rétrocession des résidus fonciers suite à cette nouvelle décision d'aménagement. Des travaux commencent à la suite de cette entente mais ceux-ci sont de faible envergure et ne progressent qu'un temps. Pour sa part, le milieu populaire se mobilise à nouveau et tient une autre consultation populaire sur le projet dont les résultats sont publiés en décembre 1983 : *Rapport de la Commission de consultation populaire sur l'aménagement du boulevard Ville-Marie*.

En 1988, le projet piétine donc depuis un bon moment. Le MTQ dépose alors de nouveau un avis de projet pour compléter les travaux jusqu'à l'autoroute 25. Il faut toutefois attendre l'année 1997 pour que le projet soit de nouveau relancé. À ce moment, le MTQ procède à la réévaluation complète du projet sur la base d'une mise à jour de la problématique du territoire à desservir et des préoccupations du milieu. En mars 2000, le MTQ dépose finalement un nouvel avis de projet et celui-ci suit alors les différentes étapes d'acceptation reconnues par le MTQ lui-même et l'exécutif gouvernemental, cela jusqu'à la tenue de l'audience publique du BAPE.

3.3 Depuis les démolitions de 1972 : une situation qui se détériore

Dans le contexte où les travaux de transformation de la rue Notre-Dame n'ont pas été réalisés, la démolition du cadre bâti en bordure de celle-ci a laissé des traces physiques visibles dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve et, en partie, dans le quartier Centre-sud : bordures de rue en état de friche, qui rappellent des zones dévastées ; réseau de rues locales perpendiculaires en situation de porte-à-faux avec la rue Notre-Dame (le plan de rues montréalais se caractérise par une structure en damier). En clair, les riverains se souviennent des expropriations et des démolitions et ont pour de nombreuses années le sentiment toujours entretenu que ce traumatisme personnel, collectif et urbain n'a débouché sur rien en voyant quotidiennement les bordures de la rue demeurées en friche. Pour certains, il faut même voir dans ces expropriations et ces travaux de démolition la cause partielle du déclin du quartier. Au fil des ans toutefois, dans les années 1980, les responsables municipaux et provinciaux réalisent des travaux de réaménagement des terrains expropriés : verdure, plantation d'arbres, remblais d'atténuation sonore et tentent également de « civiliser » la circulation sur la rue, par la mise en place de diverses pièces de mobiliers urbains. La circulation des véhicules atteint néanmoins toujours des vitesses plus admissibles sur une autoroute périphérique que sur la rue Notre-Dame du point de vue de la sécurité routière.

Les résidents des quartiers avoisinants à la rue Notre-Dame vont aussi connaître un nouvel inconfort au fil des 30 années qui s'écouleront entre la réalisation des travaux de démolition en 1972 et aujourd'hui : le volume de la circulation (automobiles et camions) va tripler en heures de pointe, passant de 30 000 véhicules/h à 90 000 véhicules/h. Pour les résidents des quartiers, cela se traduit par une hausse importante du bruit et des émanations toxiques, un accroissement des vibrations et des refoulements de la circulation dans les rues résidentielles. Pour les « *navetteurs* » (« pendulaires », travailleurs en provenance des banlieues Est) et pour les camionneurs (transporteurs de marchandises en transit et transporteurs locaux en provenance du port), la rue Notre-Dame, seule artère à grand débit dans la partie Sud-Est de Montréal, est devenue une source quotidienne de retards et de frustrations.

4. Les procédures et le déroulement du partenariat et de la conception, de 1997 à la tenue des audiences publiques du BAPE

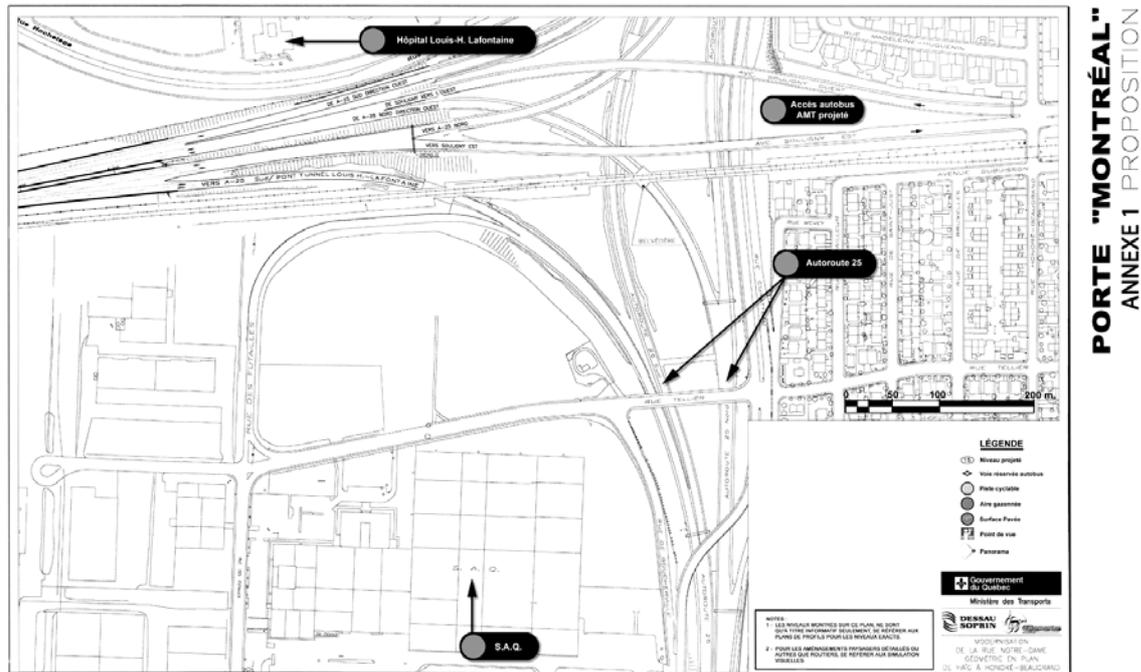
4.1 Le démarrage du projet et la mobilisation des compétences au sein du MTQ

C'est le Ministère des Transports, et particulièrement la Direction de l'Île de Montréal du MTQ, qui est le promoteur du projet et son initiateur. En 1997, comme nous l'avons déjà mentionné, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame est relancé. Il s'agit d'un projet d'envergure, d'abord sur le plan financier car il implique un investissement de plus de \$263M (dans sa première version), mais aussi sur les plans politique et symbolique dans la mesure où il représente l'aboutissement d'une situation jugée injuste par les populations de l'est de l'île (en comparaison de la desserte d'équipements dans l'ouest de l'île). Il pourrait également s'agir de la conclusion d'une histoire de 30 ans caractérisée par une suite d'insuccès.

Malgré son importance financière, symbolique et historique, son retour dans l'actualité n'est toutefois pas initié par le personnel politique (provincial ou municipal) ni par les populations riveraines. En effet, c'est plutôt du côté des techniciens municipaux et provinciaux que le projet refait surface. Ces derniers travaillaient déjà ensemble depuis 1997 suite aux plaintes répétées de résidents domiciliés à l'extrême est de la rue Notre-Dame. L'objectif visé par les professionnels reste alors très ponctuel et localisé : il s'agit d'essayer d'apporter une réponse à des problèmes de circulation - et d'inconfort généré pour les riverains - aux abords de l'autoroute 25 pour les véhicules en provenance de la rue Notre-Dame. Des travaux sont alors réalisés mais le projet du MTQ, avant ses modifications suite à l'audience du BAPE, comporte d'autres ajouts pour l'échangeur de l'autoroute 25. Le plan suivant donne un aperçu des propositions du MTQ pour la portion appelée « Porte Montréal ».

Néanmoins, plus on avance, plus on constate chez les professionnels que la résolution des problèmes sur Notre-Dame commande une solution d'ensemble. Celle-ci émane finalement du bureau de la Direction de l'île de Montréal du MTQ qui, au fil des rencontres avec la ville de Montréal, en vient à la conclusion qu'il faut relancer le projet Notre-Dame dans sa totalité. Il faut mentionner que dans la même période, les ingénieurs de la Direction poursuivent leur travail de réflexion et de rédaction d'un plan de gestion des déplacements pour la région de Montréal⁶.

Comme on pouvait s'y attendre, l'annonce que le projet Notre-Dame est remis à nouveau sur la table à dessin est accueillie avec enthousiasme : par la population du quartier, par les navetteurs et transporteurs et par les dirigeants municipaux. Le gouvernement provincial, pour sa part, appuie les ingénieurs du MTQ dans leur étude de faisabilité. Pour l'ensemble des travaux de conception du projet, le MTQ va procéder, en partie, selon les règles usuelles établies pour l'ensemble des ministères fournisseurs d'équipements et, en partie, selon les règles de régie interne du ministère lui-même. Pour ce qui concerne les règles établies pour l'ensemble des ministères, elles seront abordées plus loin, dans la section portant sur le déroulement inter ministériel.



PORTE "MONTRÉAL"
ANNEXE 1 PROPOSITION

Source : MTQ, Modernisation de la rue Notre-Dame. Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministère de l'environnement. Chapitre 3, Description du projet, Montréal, août 2001, annexe 1.

FIGURE 9 :
Échangeur Autoroute 25, Porte Montréal

Pour la conception proprement dite du projet, le MTQ a adopté un mode de fonctionnement à deux volets, comme c'est la coutume au sein du Ministère. Ce mode de fonctionnement cherche à mobiliser au mieux les compétences disponibles en interne et en externe au Ministère. Ainsi, le premier de ces volets est « en régie interne », le second « en partenariat » avec des firmes privées de génie conseil, des laboratoires de recherche, des centres d'expertises. Le MTQ reste maître du déroulement du processus de construction, il dirige les enquêtes et les travaux, établit le calendrier des activités, rassemble les données et produit les plans et rapports finaux.

En régie interne, le MTQ détient pour l'essentiel toute l'expertise qui lui est nécessaire pour mener à terme un projet d'infrastructure comme celui du boulevard Notre-Dame. En effet, même si les ingénieurs représentent le groupe professionnel le plus important, le MTQ est un ministère à « tendance » plutôt multidisciplinaire. Ainsi, on peut noter que le professionnel qui fut en charge du projet Notre-Dame a une formation d'urbaniste. Pour faire du projet Notre-Dame un projet intégré (c'est-à-dire tenant compte des facettes techniques, environnementales, socioéconomiques...), le MTQ a donc tout d'abord mobilisé ses propres ressources, lesquelles détenaient une expertise en matière d'analyse de géotechnique, de matériaux, de modélisation des déplacements, de modélisation des indices de pollution, en matière de financement et de comptabilité, etc.

Pour ce qui est de la mobilisation de compétences issues du secteur privé, celle-ci relève de deux objectifs précis et s'inscrit plus généralement dans une logique de communication avec le public : 1) contre-expertise des différentes études réalisées au sein du ministère (dans le double objectif de transparence publique et de validation des résultats) ; 2) réalisation d'études spécialisées.

Ainsi, le retour à l'ordre du jour du projet Notre-Dame ne résulte pas d'une commande politique mais de l'initiative du personnel de la Direction de l'île de Montréal du MTQ et de ses rencontres avec les professionnels de la Ville de Montréal. Même si la question de la rue Notre-Dame revenait périodiquement dans l'actualité montréalaise, souvent à la suite d'accidents mortels, on ne pouvait constater, en 1997, l'existence d'une pression populaire propre à faire réémerger la question de l'aménagement global de cette voie et celle-ci ne peut donc pas être considérée comme étant à l'origine de la relance du projet dans son entier.

4.2 Le processus inter-ministériel d'élaboration et d'adoption du projet

A/ Partenariat et mobilisation des compétences à l'intérieur de l'appareil gouvernemental

À l'intérieur de l'appareil gouvernemental dans son entier, le MTQ noue des relations avec les autres ministères et mobilise leurs compétences. Concrètement, le MTQ dirige régulièrement des rencontres inter ministérielles dans lesquelles il rend compte de l'état d'avancement de ses études et prend en compte les demandes et les exigences des autres ministères et organismes du gouvernement qui sont aussi des constructeurs d'équipements (tels le ministère de la santé qui construit ses hôpitaux et centres de soins, le ministère de l'éducation, Hydro-Québec) ou qui sont concernés directement par le projet (tels le Ministère de l'Environnement et le Ministère des Affaires municipales) ou, indirectement, comme le Ministère de la Sécurité publique. Par ailleurs, les rapports qu'entretient le MTQ avec les autres ministères tiennent aussi d'une mobilisation des compétences de ces derniers. En effet, le MTQ profite des études des différents ministères qui lui permettent de connaître les demandes et prévisions futures de chacun, demandes et prévisions qui auront un impact sur l'utilisation et donc la conception de la rue Notre-Dame.

B/ Le partenariat interministériel : une réalité vécue au quotidien

Les rencontres interministérielles sont régulières et se déroulent dans une dynamique d'action/réaction d'une rencontre à l'autre. En fait, la procédure interministérielle ou, dit autrement, le partenariat interministériel, est somme toute conforme aux procédures habituelles bien que le projet représente pour tous les ministères et organismes concernés, et le MTQ en particulier, un projet majeur en raison, comme nous l'avons vu précédemment, non seulement de son importance financière, politique et symbolique, mais aussi parce qu'il y a plus de 30 ans que des projets de réaménagement d'une telle envergure n'ont pas été réalisés sur le territoire de Montréal. En effet, si des projets majeurs de réfection ont bien été menés dans les années récentes aucune construction, ou plutôt reconstruction, d'une telle importance (9 kilomètres linéaires) n'avait été réalisée depuis longtemps par les ingénieurs de la Direction montréalaise du MTQ.

4.3 Le processus extra ministériel d'élaboration et d'adoption du projet : le partenariat dans la communauté

De l'aveu du personnel du MTQ rencontré en entrevue, « un bon projet est d'abord un projet accepté par la communauté ». Aussi, dès les tous débuts du « redémarrage » du projet Notre-Dame, le MTQ s'associait aux différents groupes d'intérêts du milieu, avec le double objectif d'aller chercher la plus grande adhésion possible au projet et d'intégrer, autant que cela

se peut en tenant compte de ses propres contraintes de promoteur et constructeur du réseau routier supérieur québécois, les préoccupations des divers groupes et intervenants concernés. Par ailleurs, tous les acteurs sur le terrain n'ont pas les mêmes préoccupations ni les mêmes responsabilités découlant du réaménagement de la rue Notre-Dame et il faut bien reconnaître également qu'ils n'ont pas le même poids, ni les mêmes capacités à s'exprimer.

A/ Le partenariat avec la Ville de Montréal

Parmi les partenaires les plus importants, aussi bien du point de vue strictement juridique ou financier que du point de vue de la gouvernance métropolitaine, il faut tout d'abord mentionner la Ville de Montréal. Celle-ci constitue un partenaire incontournable pour la gestion du réseau artériel sur l'île de Montréal, parce que la rue Notre-Dame passe sur son territoire et est partie prenante de son ossature en matière de voirie, parce qu'elle aura à contribuer financièrement dans la réalisation du projet (participation mineure toutefois) et enfin, parce que le gouvernement québécois s'est engagé depuis maintenant une décennie dans un processus de décentralisation politique. Tout au long du processus de définition et de conception du projet, le MTQ et la Ville de Montréal ont tenu des rencontres en tête-à-tête, à huis clos : le MTQ dévoilant ses propositions et la ville exprimant ses attentes.

Lors de ces rencontres, la problématique du transport n'est pas la seule qui entre en ligne de compte, loin de là. En effet, si le MTQ a d'abord pour mandat d'assurer une desserte régionale en terme d'infrastructures de transport, la Ville de Montréal exprime pour sa part, en plus des préoccupations en matière de transport, des préoccupations en terme d'urbanisme et de développement local. En d'autres termes, pour la Ville de Montréal, la rue Notre-Dame est un axe routier mais aussi une composante forte de son développement urbain dans le secteur sud-est de la ville. À ce titre, la tâche de coordination au sein même de la ville fut colossale. En effet, une fois la rencontre de conception et de planification terminée avec les gens du MTQ, la personne en charge du projet pour la ville devait à son tour se retourner vers les membres d'une vingtaine de directions (parcs et loisirs, circulation, habitation, développement économique locale, etc.) de la Ville concernées de près ou de loin par le projet.

Une fois réalisé ce travail d'analyse des propositions du MTQ par chaque Direction, la chargée de projet de la Ville pouvait revenir à la table conjointe de conception et de planification MTQ/Ville de Montréal. Ces navettes entre les deux organisations se sont répétées tout au long du processus de conception du projet. Parfois le MTQ, au titre de promoteur, alimentait de propositions le processus de conception, mais d'autre fois c'était la Ville qui faisait part de propositions ou de demandes sur des points que le MTQ n'avait pas encore abordés. Il serait faux de croire que la Ville restait à attendre passivement que le MTQ lui fasse signe ; on assistait plutôt à un partenariat actif au dire du personnel municipal rencontré.

Le partenariat entre le MTQ et la Ville de Montréal était une condition à l'élaboration du projet, les deux parties en étaient conscientes. Aussi, en tête-à-tête, les deux organismes parvinrent à s'entendre sur un projet et à solidairement l'appuyer. Tant à la Ville qu'au MTQ, l'objectif était de parvenir à concevoir un projet qui pourrait satisfaire les deux partenaires et leurs objectifs propres. Du côté de la Ville, on savait que ce serait le MTQ qui assurerait l'essentiel du financement et à ce titre on se voulait bon joueur ; au MTQ on savait que la Ville devrait intégrer le projet Notre-Dame dans sa planification urbaine et on se voulait bon joueur là aussi. Il en résulta que lors du dépôt du projet pour évaluation au Ministère de l'Environnement, la Ville et le MTQ savaient que celui-ci pourrait sans doute être encore bonifié mais l'une et

l'autre étaient en accord et étaient, pour l'essentiel, satisfaits du travail de conception qu'ils avaient accompli.

La Ville de Montréal assistait également aux rencontres que le MTQ dirigeait avec les acteurs socioéconomiques. Nous le verrons plus loin, la ville restait en retrait lors de ces rencontres. Tout de même, ces rencontres jouaient en quelque sorte un rôle de médiation entre ces deux acteurs majeurs. En effet, les positions défendues par les uns et les autres des intervenants socioéconomiques constituaient autant d'appuis ou de défaveurs à l'égard des positions défendues en rencontres « privées », soit par le MTQ soit par la Ville. Sans le savoir, car le MTQ et la Ville n'annonçaient pas leurs désaccords (ou leurs accords) en public, ces intervenants socioéconomiques jouaient un rôle de médiation entre les deux grands, en servant en quelque sorte de caution aux positions respectives de l'un et de l'autre.

B/ Le partenariat avec les acteurs socioéconomiques

Outre la Ville de Montréal, le MTQ a établi un processus de partenariat avec des acteurs socioéconomiques, pour certains issus du secteur parapublic et pour d'autres de la sphère privée, et des acteurs du milieu socio-communautaire. D'abord, on comptait les organismes de gestion des transports collectifs, soit des acteurs issus du secteur parapublic : l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) qui constitue l'autorité responsable du transport en commun à l'échelle régionale et la Société de Transport de Montréal (STM) qui gère les transports en commun dans l'île de Montréal.

Les rencontres entre ces organismes et le MTQ se tenaient individuellement, à huis clos. Cela s'explique d'abord et avant tout pour des considérations purement techniques. En effet, sur la base des études et des prévisions de clientèle ainsi que des programmes de développement présentés par chaque organisme, le MTQ se donnait pour mission d'intégrer les demandes de ces derniers. Il ne s'agissait pas pour le MTQ d'interroger les objectifs des organismes de transport ou même de valider leurs orientations futures mais bien d'inscrire ceux-ci, autant que cela se pouvait, dans le processus de conception du projet. De leur côté, les organismes de transport se sont concentrés exclusivement sur leurs besoins en terme de facilités de desserte, sans s'investir, d'une façon ou d'une autre, dans les interrogations relatives au design général du projet (boulevard urbain versus autoroute en tranchée).

Le Port de Montréal ainsi que les gestionnaires des tronçons ferroviaires, ceux-là issus de la sphère privée (et partiellement du secteur parapublic fédéral), ont eu aussi des entretiens en tête-à-tête avec le MTQ, cela en raison de considérations techniques. Pour les autorités portuaires, la rue Notre-Dame est une infrastructure stratégique et les rencontres avec le MTQ se déroulèrent en quelque sorte dans un rapport « clientèle », où les premiers exprimaient leurs commandes au second sans pour autant s'intéresser, de façon plus large, au design proprement dit du projet. Pour les autorités portuaires, l'objectif unique demeurait la facilité d'accès routier à leurs infrastructures et la consolidation des activités intermodales (navires-trains-camions). Pour les gestionnaires des tronçons ferroviaires (tracés en bordures ou en traverse de la rue Notre-Dame), les discussions portaient sur les capacités d'interface entre les deux types de réseaux de transport et pour une partie, sur des négociations relatives à l'expropriation de parcelles de terrains que le MTQ devait acquérir.

Enfin, le MTQ a également mis en place un partenariat avec les autres acteurs socioéconomiques et les acteurs socio-communautaires du milieu, soit les chambres de commerces, les groupes communautaires, les associations de commerçants et de manufacturiers.

Lors de ces rencontres, les acteurs rencontrés en tête-à-tête (Ville de Montréal, sociétés de transport et autorités portuaires) étaient également présents mais, aux dires des acteurs rencontrés, avaient plutôt tendance à se tenir en retrait des discussions.

C'est au sein du Collectif en Aménagement Urbain Hochelaga-Maisonneuve (CAUHM) – et dans ses bureaux – que les rencontres avec le MTQ se déroulaient. Le CAUHM est un organisme à but non lucratif, voué au développement économique communautaire. Formé dans les années 1970 par le Centre Local de Santé et de Services Communautaires (CLSSC) de Hochelaga-Maisonneuve (organisme gouvernemental), le CAUHM joue le rôle d'initiateur et de coordonnateur socio-communautaire dans le quartier.

Depuis 1996, le CAUHM porte pour principal projet celui de la revitalisation urbaine et sociale du quartier. Parmi ses stratégies de mise en œuvre, la principale est sans doute l'amélioration du cadre bâti qui est en mauvais état et qui renforce l'image négative du quartier⁷. Le CAUHM travaille en collaboration avec le Service de l'Habitation de la Ville de Montréal dans le cadre du Programme de revitalisation des quartiers centraux (financé conjointement par la Société d'Habitation du Québec et la Ville de Montréal). Avec ces objectifs d'amélioration du cadre bâti, l'action du CAUHM vise à freiner l'exode des ménages à revenu moyen ou élevé, à favoriser l'accession à la propriété et la mixité sociale. Le CAUHM est donc un organisme qui travaille à l'amélioration du quartier, cela par une action sur le cadre bâti.

Le MTQ se déplaçait donc dans les bureaux du CAUHM, lequel avait réussi à faire venir à lui des acteurs d'horizons divers. Lors de ces rencontres, le MTQ présentait aux participants l'état d'avancement de son projet, lesquels en rétroaction répondaient à leur tour en exprimant leurs accords ou leurs oppositions et attentes. Ici, les rencontres avaient une teneur particulière car les participants avaient davantage les caractéristiques de groupes de pressions, de groupes militants ou de promotion (économique, sociaux, etc.) et les demandes qu'ils exprimaient répondaient à des considérations multiples, tantôt très ciblées et ponctuelles, tantôt beaucoup plus vastes et générales. Promoteur de la participation des gens du quartier, le CAUHM mettait sur pied des audiences publiques locales et indépendantes du gouvernement sur le projet soumis par le MTQ en juin 2000⁸, comme il l'avait fait dans les années 1970. Ces audiences permirent d'ouvrir encore plus le processus de consultation et de participation des résidents. Pour l'essentiel, les résultats des audiences publiques locales furent favorables au projet du MTQ. En 1999, toujours pour valider et corriger son projet, le MTQ avait tenu des « journées portes ouvertes » dans le quartier. Cette activité se tenait dans les bureaux du CAUHM⁹. Ces journées portes ouvertes constituaient pour le MTQ une étape additionnelle dans ses tentatives d'ouverture à la communauté en vue d'une acceptation populaire la plus vaste possible.

Lors des rencontres avec le MTQ, l'implication des gens et des groupes d'intérêts du quartier fut réelle selon les personnes rencontrées au sein du CAUHM et de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal. Par ailleurs, des oppositions au projet du MTQ se firent entendre avec plus de fermeté lors des rencontres tenues dans les bureaux du CAUHM. Les tenants de ces oppositions décidèrent d'interrompre leur participation aux rencontres avec le MTQ. Selon les acteurs socioéconomiques rencontrés, ces opposants n'étaient pas des gens du quartier mais plutôt des personnes issues de groupes militants dont l'action dépasse les frontières strictement locales : des groupes environnementalistes, des groupes de défense du transport collectif, etc. Pour les gens associés au CAUHM, ces groupes militants opposaient au projet du MTQ des considérations qui dépassaient de loin les frontières

du quartier. Pour le CAUHM et la Chambre de commerce, l'action des opposants et leur exposé d'enjeux certes légitimes (pollution par les gaz à effet de serre, étalement urbain, utilisation accrue de l'automobile...) a néanmoins mis en péril la réalisation globale du réaménagement de la rue Notre-Dame.

Ainsi, grâce à une stratégie axée sur l'écoute et la participation active des différents acteurs du milieu ainsi qu'une pratique de « dévoilement en continu » des progrès dans la réalisation de la conception des plans et devis du projet, le MTQ est parvenu à mettre en place un partenariat avec le milieu local caractérisé par la concertation plutôt que l'affrontement. Néanmoins le MTQ n'a pas prévu puis n'a pas su composer avec l'entrée en scène des grands groupes militants « extra territoriaux » qui aujourd'hui, en raison des causes environnementales qu'ils défendent, profitent de tribunes publiques, dont celle offerte par les médias. Le poids de ces derniers dans l'opinion publique est déterminant et les audiences publiques du BAPE en ont fait en quelque sorte la démonstration, tout comme l'implication d'un changement à l'administration de la ville.

4.4 La conception

La conception d'un projet de réaménagement comme celui de la rue Notre-Dame, peut être défini comme la rencontre entre d'une part les contraintes et opportunités géophysiques du milieu et du cadre bâti existant (dans la mesure où l'option de raser tout l'existant n'est ni envisagé ni envisageable), et d'autre part les contraintes et opportunités techniques, financières, sociales et politiques. C'est également la rencontre entre les intérêts, les objectifs et les attentes des acteurs qui, de près ou de loin, s'inscrivent dans la réalisation du projet.

Le MTQ résumait en ces termes la raison d'être du projet : « *Divers projets routiers dans le corridor de la rue Notre-Dame sont envisagés depuis trente ans. Depuis 1997, le ministère des Transports du Québec a procédé à la réévaluation complète du projet sur la base d'une mise à jour de la problématique du territoire à desservir et des préoccupations du milieu. Les problèmes recensés dans le corridor de la rue Notre-Dame sont nombreux et justifient une intervention. À ce titre, ces problèmes soulignent le caractère inacceptable du statu quo comme solution définitive. Ces mêmes problèmes permettent de définir une problématique « transport et déplacements » à la fois locale et régionale (automobiles, piétons, cyclistes, camions et transport en commun). Ces problèmes montrent également que les particularités du milieu traversé et l'histoire du projet exigent une solution qui va au-delà de la problématique « transport » et mène vers une approche de type « projet urbain » intégrant évidemment la problématique « transport » (circulation, sécurité routière), mais également l'amélioration de la qualité de l'environnement et du cadre de vie, ainsi que le soutien au développement du milieu et le soutien au développement d'une identité collective. En outre, le milieu local convient qu'un projet de modernisation de la rue Notre-Dame serait bénéfique pour la revitalisation et le développement du secteur à condition que le projet s'inscrive dans une approche intégrée d'amélioration de la qualité de vie, de l'aménagement et de la mise en valeur du territoire, ce qui permettrait de corriger les effets causés jadis par l'expropriation du corridor de l'autoroute Ville-Marie »¹⁰.*

En tant que constructeur et gestionnaire du réseau routier supérieur québécois, le MTQ est d'abord préoccupé par des considérations de transport, c'est ce qui explique en premier lieu la remise à l'ordre du jour du projet Notre-Dame. Mais concernant ce projet, l'objectif premier du MTQ n'est pas d'augmenter la capacité routière (ce qui peut paraître paradoxal vue

l'importance financière du projet) mais de résoudre les problèmes de fluidité du trafic, de débordement sur le réseau de circulation locale et de parachèvement du périphérique qui ceinturerait le centre de la ville.

D'un point de vue technique, le projet du MTQ est pour l'essentiel une autoroute en tranchée comme nous l'avons déjà mentionné. Toutefois, ici et là, en tenant compte soit des contraintes du sol ou de transport, soit des contraintes du milieu socioéconomique et urbanistique, des parties du projet autoroutier du MTQ sont pour certaines au niveau du sol et pour d'autres en tunnel. Les figures suivantes montrent les différents profils en travers envisagés sur différents tronçons du projet initial.



FIGURE 10 :
Projet avant BAPE d'autoroute
en tranchée

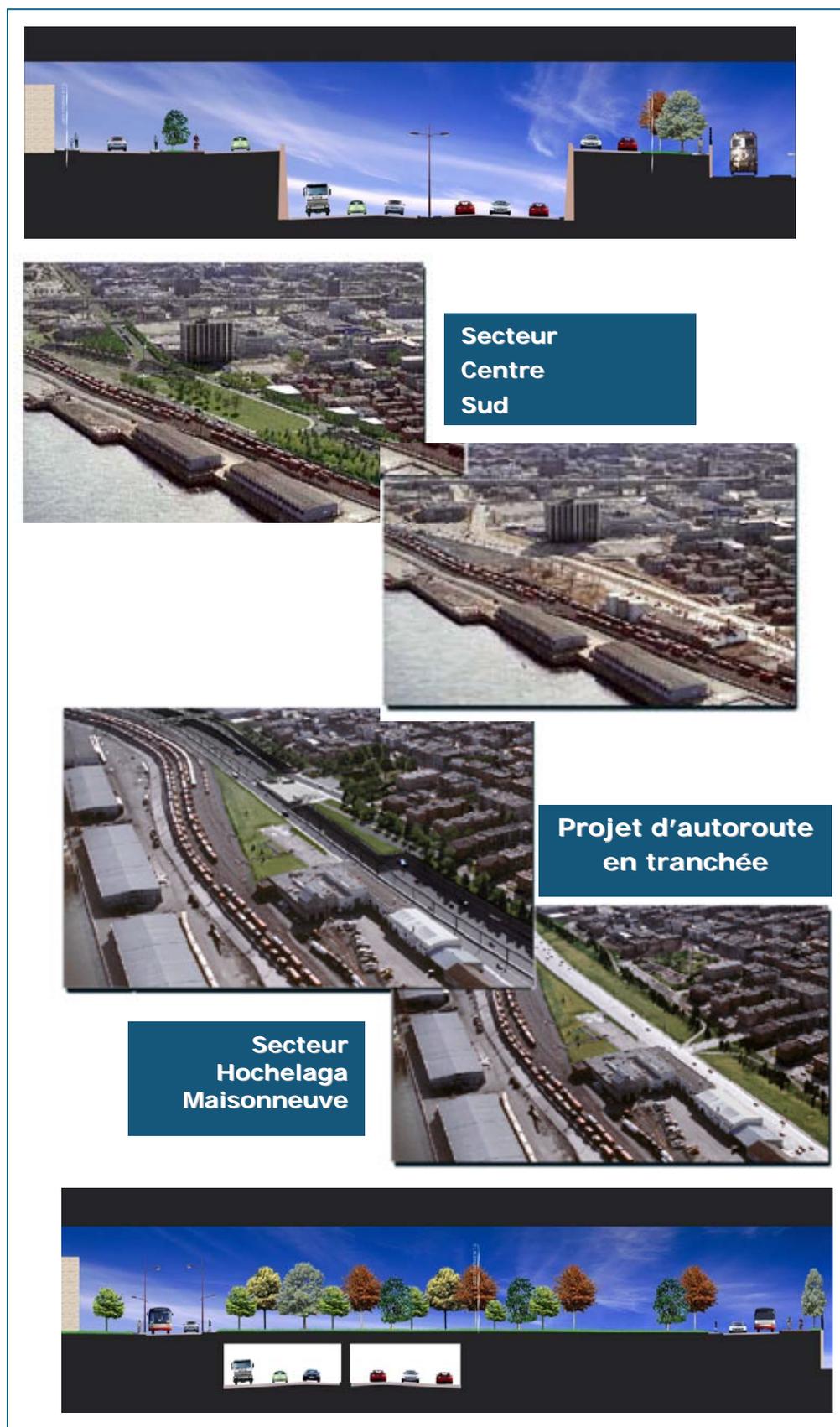


FIGURE 11 :
Détails du projet avant BAPE. Profils en travers sur tunnel et tranchée.

A/ Une approche de type Projet urbain

Lors du dévoilement de ses intentions de réaménagement de la rue Notre-Dame, le MTQ annonce en même temps qu'il favorise une approche de type projet urbain, ce qui constitue en quelque sorte une approche intégrée du projet Notre-Dame. Cette façon de faire, si elle tient en bonne partie d'une évolution dans les mœurs et pratiques des constructeurs d'infrastructures routières, s'explique aussi par une réelle mise en œuvre du partenariat que le MTQ a développé avec le milieu local. La conception du projet, aux dires des intervenants rencontrés, fut un exercice « d'action-réaction » entre les propositions du MTQ et les attentes du milieu local. Il est ressorti de cet exercice un projet qui allait bien au-delà d'un simple chantier d'élargissement de voies routières. En effet, le projet présentait quatre types d'interventions majeures et s'inscrivait dans l'objectif général d'un développement durable selon le MTQ. Il est juste d'affirmer que l'approche de type projet urbain est pour une large part l'héritage du partenariat entre le MTQ et le milieu local. Dans le cas présent, l'intégration des objectifs du développement durable s'exprimait de la façon suivante (Tableau 1*).

TABLEAU 1 : Intégration des objectifs du développement durable

Approche « Asphalte zéro » en terme d'ajout de capacité routière, le but étant non pas de donner plus de place aux véhicules automobiles mais de les déplacer dans un corridor plus adéquat sur le plan environnemental, compensée par la réduction de l'attrait du réseau local comme voie de contournement de la congestion.

Favoriser l'usage du vélo, de la marche et du transport en commun en améliorant l'attrait de ces modes de transport.

Assurer l'accès aux services publics et d'urgence pour l'ensemble de la population tant à l'échelle locale que régionale.

Maximiser les effets de synergie.

Préserver l'intégrité de l'environnement afin de maintenir sinon améliorer les conditions environnementales existantes dans les domaines :

- du bruit, notamment la nuit;
- de la qualité de l'air;
- de la biodiversité;
- de la qualité de l'eau;
- des modes de transport moins énergivores;

Amélioration de l'équité sociale afin de maintenir sinon de répartir plus justement les équipements et les avantages offerts par ceux-ci tant pour les générations actuelles que pour les générations futures en ce qui a trait :

- aux gains routiers pour l'Est de Montréal, incluant les quartiers directement en bordure du corridor routier;
- à l'offre en espaces verts déficiente pour les secteurs en bordure de la rue Notre-Dame par rapport au reste du territoire municipal;
- à la mise en place d'équipements afin d'assurer des retombées pour la population limitrophe non motorisée qui ne tirera donc pas d'avantage direct du corridor routier et plus globalement l'amélioration du cadre de vie;

Amélioration de l'efficacité économique afin de maintenir sinon d'accroître celle-ci :

- par une meilleure accessibilité à des secteurs industriels actuellement sous-exploités;
- en améliorant l'accessibilité routière aux équipements portuaires déjà existants;
- en améliorant le potentiel de mise en valeur récréotouristique du territoire également sous-exploité.

* Source : MTQ, Modernisation de la rue Notre-Dame. Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministère de l'environnement. Chapitre 3, Description du projet, Montréal, août 2001, p. 23-26.

Les quatre types d'interventions majeures qui constituaient les lignes directrices du concept autoroutier mis en avant sur Notre-Dame étaient, à n'en pas douter, l'expression du compromis entre les contraintes et les opportunités qui caractérisaient l'ensemble du projet et les intérêts, objectifs et attentes des acteurs « intéressés » à la réalisation du projet. Le tableau suivant résume les objectifs et les attentes des principaux acteurs du projet (Tableau 2).

TABLEAU 2			
<i>Les principaux acteurs lors des processus d'élaboration et d'acceptation du projet</i>			
<i>Acteur</i>	<i>Rôle</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Attentes</i>
MTQ	Gestionnaire du réseau routier supérieur québécois, Promoteur du projet Notre-Dame Principal bailleur de fonds du projet (plus de 95%)	Boucler le réseau autoroutier supérieur Montréalais Ne pas accroître le volume de transport quotidien de Notre-Dame Améliorer la sécurité autoroutière Diminuer les effets négatifs de la circulation en bordure de la rue	Améliorer la fluidité du transport à l'échelle métropolitaine Concilier le projet de transport et les fonctions résidentielles, commerciale et industrielle des quartiers touchés par le projet
Ministère de l'environnement du Québec	Responsable de la loi sur la protection de l'environnement	Respect de la loi sur l'environnement	Mise en place d'une infrastructure qui respecte et favorise le développement durable
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement	Étude des impacts environnementaux	Offrir une scène publique de discussion, d'analyse et d'évaluation des projets	Mise en place de projets acceptables au point de vue environnemental et social, cela dans un esprit de conciliation entre les intervenants
Ville de Montréal	Administration locale, gestion du réseau routier local et partenaire pour la gestion du réseau routier métropolitain qui traverse sont territoire	Revitaliser le quartier Hochelaga-Maisonneuve et les autres quartiers partiellement touchés par le projet Améliorer la circulation Améliorer la sécurité Améliorer la qualité de vie des riverains	Diminuer les inconforts des riverains Désenclaver le quartier et pratiquer une ouverture sur le fleuve Donner une dimension « locale » au projet Favoriser le transport en commun Favoriser les modes de déplacement alternatifs (vélo, marche)

TABLEAU 2 (suite)			
<i>Les principaux acteurs lors des processus d'élaboration et d'acceptation du projet</i>			
<i>Acteur</i>	<i>Rôle</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Attentes</i>
Sociétés de transport – transport urbain et transport régional	Maintient et promotion du transport collectif, pour l'une à l'échelle locale, pour l'autre à l'échelle régionale	Une participation du transport collectif dans le projet Notre-Dame	Prévoir des emprises pour le transport en commun Prévoir l'interconnexion entre modes de transport
La société civile « locale » – associations à vocation économique du quartier	Promotion du développement économique, Groupes de pression	Faire de la rue Notre-Dame l'artère qui supportera les activités économiques du quartier, des activités dominées par le transit de marchandises et les industries de transformation	Améliorer la fluidité du transport (de marchandises notamment) Améliorer l'accès au réseau routier pour les entreprises riveraines Favoriser la localisation d'entreprises
La société civile « locale » – regroupements et associations de riverains et de groupes populaires du quartier	Promotion et défense de la qualité de vie et du développement socio-communautaire et socioéconomique	« Civiliser » la circulation sur Notre-Dame et améliorer la sécurité et la qualité de vie Désenclaver le quartier	Faire de Notre-Dame un axe qui favorisera le développement des quartiers et leur requalification Améliorer la qualité de vie des résidents
La société civile « extra locale » – regroupements et associations d'intérêts socio-économiques et environnementaux	Militer en faveur de grands objectifs économiques et environnementaux	Faire de Notre-Dame un projet axé sur les valeurs environnementales, sur le transport en commun et la réduction de l'utilisation de l'automobile	Diminuer la circulation banlieues - ville centre Accroissement de l'usage du transport en commun Faire de la ville centre un lieu de résidence attractif en opposition à la banlieue

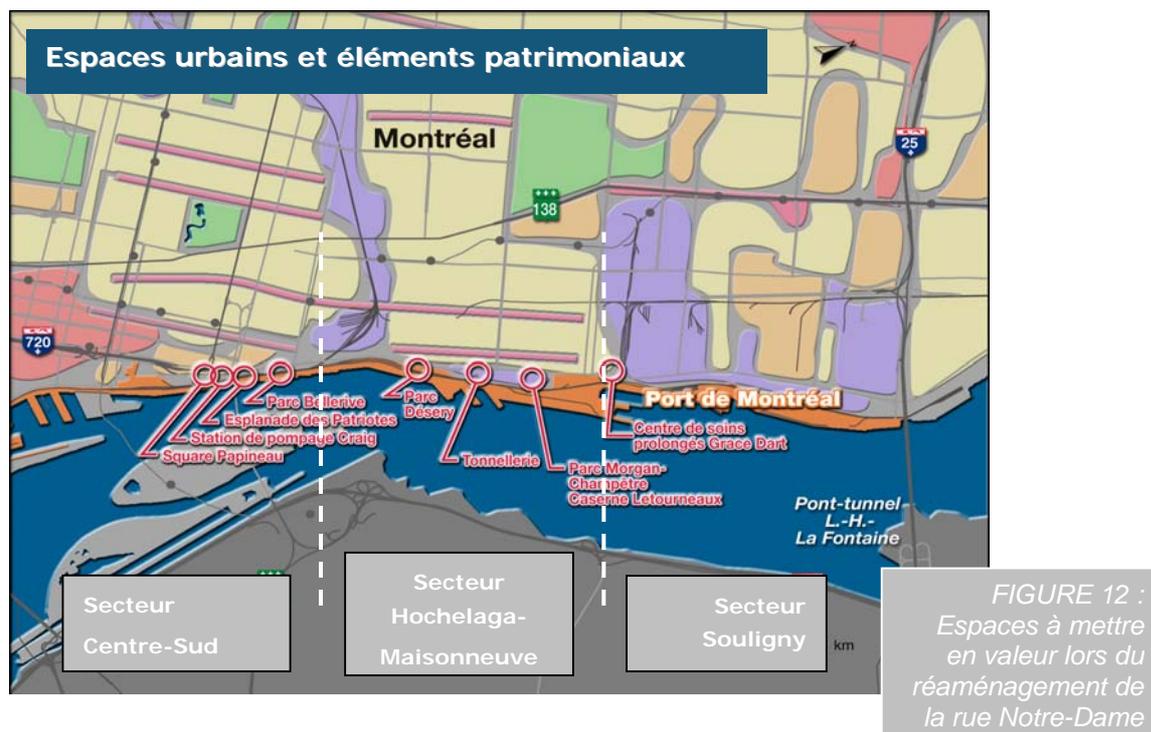
Le Tableau 3 présente les quatre types d'intervention qui furent retenus pour le réaménagement de Notre-Dame. Ce tableau permet de constater que ces types d'intervention se révélaient être l'expression d'un compromis forgé au fil des rencontres entre le MTQ et les acteurs du milieu. Ceux-ci traduisent assez fidèlement les préoccupations des parties intéressées. Le tableau permet également de constater, d'une part l'importance accordée à la dimension « Corridor routier modernisé », dimension prioritaire pour le MTQ et importante pour les organismes et associations à vocation économique notamment et, d'autre part, la reconnaissance des enjeux plus largement urbains (plutôt que simplement de transport), enjeux particulièrement chers à la Ville de Montréal, aux acteurs socio-communautaires et aux riverains.

TABLEAU 3	
Les quatre types d'intervention	
<i>Catégorie (type) d'intervention</i>	<i>Activés ou facilités visées</i>
Corridor routier modernisé	<i>Système de gestion de la circulation</i> <i>Transport en commun</i> <i>Accès au port de Montréal</i> <i>Piétons et cyclistes</i> <i>Réseau de camionnage</i>
Corridor vert récréotouristique	<i>Piste cyclable (Route verte)</i> <i>Parcs et lieux publics</i> <i>Aménagement propice à la faune avienne</i> <i>Signalisation et information touristique</i>
Corridor patrimonial et historique	<i>Valoriser l'accès et la mise en valeur des sites à fort potentiel patrimonial et historique :</i> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Station de pompage Craig</i> - <i>Pied-du-Courant</i> - <i>Caserne Létourneux</i> - <i>Centre de soins prolongés de Montréal</i> - <i>Tonnellerie</i> - <i>Portique administratif Vickers</i> - <i>Chemin du Roy</i> - <i>Évocations historiques et patrimoniales</i>
Corridor offrant des panoramas sur Montréal et le fleuve	<i>Aménagement de belvédères</i> <i>Planification de la géométrie routière afin d'ouvrir et de protéger des vues sur des composantes métropolitaines majeures</i> <i>Traitement architectural particulier de viaducs</i> <i>Mise en tunnel de portions du tracé afin de protéger et d'améliorer le cadre visuel de composantes sensibles</i>

B/ Le poids des expériences passées et le choix de l'autoroute en tranchée (encaissée)

Le processus de conception du projet a fait ressortir un point de divergence majeur qui a clairement manifesté l'importance du poids des expériences passées, les unes propres à Notre-Dame, les autres liées à la réalité du territoire montréalais dans son ensemble.

Si tous les intervenants se félicitaient de l'annonce de travaux, tous ne partageaient pas la même idée en ce qui concernait le design général du projet. Dès l'ébauche des premières esquisses, le MTQ défendait le concept de voies rapides en tranchée pour la majeure partie du tracé. Pour les riverains et les principaux groupes locaux cette solution signifiait l'enclavement définitif du quartier et l'impossibilité d'avoir un accès aux rives du fleuve. Aussi, à plusieurs endroits la pose de talus en guise de coupe bruit était proposée, ce qui limitait encore l'accès au fleuve et à sa vue. Pour certains, le projet initial confirmait la vocation essentiellement de transport à débit rapide de Notre-Dame. Sur ce point, les opposants considéraient que la rue Notre-Dame était en quelque sorte « expropriée » au bénéfice d'automobilistes non-résidents. Les opposants affirmaient que la rue ne devenait que secondairement un accès aux quartiers limitrophes, particulièrement le quartier Hochelaga-Maisonneuve. Pour les tenants de cette vision, on devait profiter du réaménagement de Notre-Dame pour poursuivre, voire initier la revitalisation des quartiers. Tel que proposé par le MTQ, le projet se traduisait, selon eux, par une véritable négation de l'existence des quartiers.



Pour la Ville de Montréal, les premières ébauches du projet restaient également trop éloignées des préoccupations urbaines et des objectifs de requalification des quartiers limitrophes. Pour la Ville aussi, Notre-Dame devenait en partie une pièce maîtresse de la revitalisation urbaine et elle accordait une égale importance à la mise en valeur du fleuve et des sites récréo-touristiques et patrimoniaux. Toutefois, pour la municipalité, l'amélioration de

Notre-Dame avait aussi pour fonction prioritaire de résoudre les difficultés de transport rencontrées par les entreprises locales et même, à terme, de favoriser la croissance des activités industrielles¹¹. Néanmoins, tout au long du processus de conception du projet, la ville répondait de manière généralement positive au projet d'autoroute urbaine en tranchée quoiqu'elle travaillait constamment à atténuer les inconvénients et l'effet de coupure dans la trame urbaine qui résultait de ce choix de design.

Les premières versions du projet soumis par le MTQ pouvaient répondre de façon satisfaisante aux réalités manufacturières et industrielles à proximité de Notre-Dame et aux attentes des transporteurs de marchandises et des autorités portuaires. Pour ceux-ci, le projet pouvait avantageusement être bonifié en terme urbain et esthétique mais c'est le caractère d'infrastructure routière qui devait dominer. À l'opposé, les groupes environnementaux et les groupes de promotion du transport collectif et de revitalisation urbaine se positionnaient avec force contre tout projet de circulation à débit rapide. Pour ce qui est des organismes de transport collectif, ceux-ci ont joué un rôle secondaire dans le processus de conception dans la mesure où ils n'exprimaient que des demandes de nature technique. Ces derniers ne s'inscrivaient pas dans les débats sur le design de rue à adopter, se contentant de s'assurer de la mise en place des facilités de desserte. Les organismes de transport ne revendiquaient pas un espace en site propre et ne cherchaient pas à mettre le transport collectif à l'avant scène du projet. C'est uniquement lors de la tenue des audiences du BAPE qu'a été revendiqué un accroissement du rôle du transport collectif, et cela par les participants aux audiences plutôt que par les responsables des services de transport.

Enfin, notons que tout le processus a été caractérisé par un absent de taille, comme si du seul fait qu'il n'était toujours que de passage, il n'avait pas à participer aux discussions. Cet absent c'est l'usager, le navetteur en provenance de la banlieue. Néanmoins, on peut considérer que son poids était tout de même réel et qu'il était représenté par un MTQ et un gouvernement conscients de son exaspération.

Ainsi, tout au long du processus de conception, le MTQ a cherché à répondre aux attentes de tous, tout en n'oubliant pas les siennes. C'est ainsi que des portions de rue ont été revues, des accès au fleuve améliorés au fil de la révision des plans, la géométrie d'intersections reprise, etc. Entre l'annonce de la réouverture du projet en 1997 et le dépôt de sa version finale à l'automne 2001, le MTQ et les parties concernées, dont la Ville de Montréal, étaient parvenues à une proposition de projet qui conciliait, pour l'essentiel, les objectifs de chacun. Lorsque le MTQ se présenta au Ministère de l'Environnement et au BAPE, il était donc convaincu que son projet recevait l'adhésion d'une majorité d'intéressés, même si le tracé proposé était pour une grande partie en tranchée. Effectivement, à l'annonce de la rédaction finale des plans du projet, l'idée d'un boulevard urbain (qui revenait périodiquement depuis l'interruption des travaux au début des années 1970) semblait bel et bien oubliée au profit de l'autoroute urbaine.

Enfin, il faut insister sur le fait que, tout au long du processus de conception du projet, le MTQ a eu à composer avec une réalité qui elle dépassait largement le projet en lui-même. En effet, la lecture des propositions du MTQ faite par le milieu local était constamment influencée par l'expérience passée, un passif important. Les riverains conservaient le sentiment profond d'avoir été dépouillés d'un espace stratégique au bénéfice de navetteurs non-résidents ; par ailleurs et plus généralement, de l'expérience passée montréalaise demeurait la très mauvaise presse dont jouissaient les grands projets autoroutiers (en tranchées ou surélevés),

particulièrement chez les urbanistes, les environnementalistes et les riverains des zones autoroutières. Il est manifeste que ce passif important a alourdi tout le processus de conception dans la mesure où il fallait parvenir à établir un fragile climat de confiance et à l'entretenir continuellement.

En fait, si le processus de conception avec les partenaires du milieu a été un dialogue, en direct, sur les propositions d'un futur tracé et de son design, il a également été une vitrine ouverte sur les expériences d'hier, leur autoritarisme et leur gigantisme. Le MTQ a dû faire preuve de persuasion tout au long de la conception du projet, il a dû démontrer le caractère « humain » de son intervention. Cela dit, si le MTQ a pu contrebalancer par ses arguments le poids des expériences passées pendant le processus de conception du projet, le souvenir de ces mêmes expériences est revenu hanter la réalisation du projet au moment de la tenue des audiences publiques au BAPE.

5. La tenue de l'audience publique au BAPE : retournement de situation

5.1 Procédures de l'audience publique

En vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement du Québec (L.R.Q., c. Q-2) tout projet routier d'envergure doit faire l'objet d'une Étude d'Impact sur l'Environnement conforme à la directive du Ministre de l'Environnement¹².

« Nul ne peut ériger ou modifier une construction, entreprendre l'exploitation d'une industrie quelconque, l'exercice d'une activité ou l'utilisation d'un procédé industriel ni augmenter la production d'un bien ou d'un service s'il est susceptible d'en résulter une émission, un dépôt, un dégagement ou un rejet de contaminants dans l'environnement ou une modification de la qualité de l'environnement, à moins d'obtenir préalablement du ministre un certificat d'autorisation » (L.R.Q., c. Q-2, article 22).

Aussi, la loi prescrit que nul ne peut entreprendre ou exécuter des travaux (travaux visés par la loi) sans suivre la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (L.R.Q., c. Q-2, article 31.1). Le Ministre indique à l'initiateur du projet la nature, la portée et l'étendue de l'Étude d'Impact sur l'Environnement que celui-ci doit préparer et lui remettre (L.R.Q., c. Q-2, article 31.2). Lorsque le Ministre de l'Environnement reçoit l'étude d'impact produite par le promoteur, il la rend publique et indique à l'initiateur du projet d'entreprendre l'étape d'information et de consultation publique prévue par les règlements du gouvernement (L.R.Q., c. Q-2, article 31.3).

Une fois le projet déposé pour information et consultation publique auprès de la population, celui-ci est susceptible d'être par la suite soumis au BAPE pour examen. En effet, la Loi sur l'Environnement prévoit que pendant la période d'information et de consultation publique sur un projet, toute personne, groupe ou institution peut demander au Ministre la tenue d'une audience publique sur celui-ci (L.R.Q., c. Q-2, article 31.3) et le Ministre de l'Environnement, à moins que la demande ne soit jugée frivole, « requiert le Bureau de tenir une audience publique et de lui faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en a faite »¹³. Dans le cas où personne ne sollicite la tenue d'une audience publique, le projet soumis au Ministre de l'Environnement peut en théorie démarrer. Il faut se rappeler que le même ministre doit préalablement donner un accord de recevabilité du projet avant que celui-ci puisse être soumis à une période d'information et de consultation publique. Cet accord de recevabilité signifie que le Ministre accueille favorablement l'étude d'impact produite par le promoteur du projet mais il ne s'agit pas là d'un accord définitif car il doit soumettre le projet au public ; à la suite de quoi, le Ministre pourra décider de la tenue d'audience publique si des objections importantes ont été soulevées pendant cette période de consultation publique.

En vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), le Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement (BAPE) a pour fonction d'enquêter et de tenir des audiences publiques, à la demande du Ministre de l'Environnement, dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le BAPE est un organisme gouvernemental consultatif dont les commissions ont des pouvoirs quasi judiciaires.

Il relève du Ministère de l'Environnement du Québec, mais il est indépendant du Ministère (<http://www.bape.gouv.qc.ca>)¹⁴.

Ainsi, trois ans après le début des travaux de conception du projet, le MTQ dépose en mars 2000 un avis de projet, tel que spécifié par la Loi sur la qualité de l'environnement auprès du Ministère de l'Environnement¹⁵. Toujours en suivant à la lettre les procédures légales, le Ministère de l'Environnement remet à cette occasion ses directives au MTQ, directives devant servir à guider ce dernier dans la réalisation de l'étude d'impact qu'il doit déposer selon la loi¹⁶. Quelques 16 mois plus tard, en août 2001, le MTQ dépose finalement son étude d'impact auprès du Ministère de l'Environnement¹⁷. L'étude apporte des réponses aux questions et attentes précises énoncées dans les différents documents produits par le BAPE¹⁸ à l'intention des candidats. Il faut noter que le document déposé à l'audience publique du BAPE par le MTQ est en lui-même le projet de réaménagement proposé, non pas un document annexe ou synthèse du projet.

Toujours en respectant les procédures prescrites par la loi, le Ministère de l'Environnement annonce en septembre 2001 que l'étude d'impact déposée par le MTQ est conforme aux attentes et exigences du Ministère¹⁹ : le Ministre émet à cet effet un avis de conformité. Quelques jours plus tard, le Ministère de l'Environnement rend publique l'étude du MTQ, toujours selon les prescriptions de la Loi sur la qualité de l'environnement²⁰. À cette occasion, le Ministre de l'Environnement confie au BAPE le mandat de tenir une période d'information et de consultation publique sur le projet. Celle-ci se tient du 25 septembre au 9 novembre. Pendant la tenue de cette période, une centaine de requêtes d'audience est adressée au Ministre, lequel confie alors au BAPE un second mandat, celui de tenir une audience publique sur le projet présenté par le MTQ. Le Ministre suivait en cela la Loi sur la qualité de l'environnement qui prescrit la tenue d'audience publique suivant l'expression d'une demande réelle et jugée sérieuse de la part des participants à la période d'information et de consultation publiques.

Plus d'une centaine de requêtes pour la tenue d'audience ont donc été adressées au Ministère de l'environnement. Ce chiffre peut paraître à la fois énorme et faible. En effet, s'il s'agit de demandes adressées par des individus, en leur nom ; le nombre est alors peu significatif. Par contre, s'il s'agit de plus d'une centaine d'associations regroupant chacune des milliers d'individus, alors ce chiffre devient très significatif. En réalité, ce ne fut pas le cas, ni dans une situation ni dans l'autre. Par ailleurs, il ne faut pas croire non plus que chaque demande en faveur de la tenue d'une audience publique en résulte d'une opposition forte au projet présenté. À preuve, le CAUHM a été signataire pour la tenue d'audience publique et il était par ailleurs favorable au projet tel que proposé par le MTQ. Le CAUHM, nous disait l'un de ses membres, était en faveur de la tenue d'audience publique dans un esprit de transparence et d'adhésion publique au projet.

5.2 L'audience publique du BAPE : le déroulement

Le MTQ s'est présenté à l'audience publique du BAPE confiant de recevoir l'accord de ce dernier et de la majorité de ses participants. En effet, avant la tenue de l'audience, il savait que les principaux groupes d'intérêt étaient favorable à son projet de même que la Ville de Montréal.

Lors des audiences, 13 ministères et organismes publics ou parapublics, 56 groupes et associations ainsi que 43 citoyens et citoyennes ont assisté à l'audience publique du BAPE. Au

total, 90 mémoires ont été déposés et 4 présentations verbales adressées à la commission²¹. L'audience du BAPE a été dirigée par une Présidente et deux Commissaires, qui ont bénéficié du support technique et professionnel d'une équipe d'analystes²².

Les procédures qui régissent la tenue de l'audience publique sont habituellement divisées en deux parties, comme cela a été le cas pour le projet Notre-Dame. En première partie de l'audience, les requérants, c'est-à-dire ceux qui ont demandé la tenue de cette audience, sont entendus. Ceux-ci ont pour tâche d'expliquer les motifs de leur requête visant la tenue d'une audience publique. Par la suite, le promoteur présente son projet en indiquant les répercussions prévues sur l'environnement et les mesures d'atténuation ou de compensation qu'il propose de mettre en œuvre. Ensuite, le promoteur et les personnes-ressources (des spécialistes) invitées par la commission répondent aux questions des commissaires et des citoyens. Lors de la deuxième partie de l'audience, la commission recueille les opinions des personnes, des organismes, des groupes ou des municipalités qui souhaitent être entendus et qui ont déposé un mémoire ou qui ont manifesté leur intention de faire un exposé oral. Il s'agit d'un exercice public²³. Entre la première et la deuxième partie de l'audience publique, les citoyens disposent d'au moins 21 jours pour préparer leur intervention. À cette fin, ils ont accès aux documents déposés et aux transcriptions des séances de la première partie de l'audience publique qui sont disponibles dans les centres de consultation ouverts dans la région concernée par le projet ainsi que dans les centres de documentation.

Le 19 mars 2002, le président du BAPE remet les conclusions du Rapport d'enquête et d'audience publiques au Ministre de l'Environnement. Les travaux du BAPE se sont déroulés entre les 19 et 22 novembre 2001 et entre les 14 et 24 janvier 2002.

5.3 Les conclusions du BAPE

En mars 2002 donc, le président du BAPE informe le Ministre de l'Environnement des conclusions auxquelles le bureau est arrivé : d'une part, la modernisation de Notre-Dame est considérée comme une nécessité ; d'autre part, le projet défendu par le MTQ, spécifiquement sur le concept de voies en tranchée, soulève l'opposition d'une majorité des participants, ces derniers préconisant plutôt un concept de boulevard urbain défendu par la Ville de Montréal.

A/ Autoroute urbaine? Boulevard urbain?

Le BAPE invite donc le MTQ à revoir, de concert avec la ville, son projet à la lumière des propositions de cette dernière.

« Au terme de son analyse, la commission conclut que le statu quo est inacceptable et qu'il importe que des travaux soient entrepris sur la rue Notre-Dame. (...) L'audience aura fait ressortir qu'une majorité de participants s'opposent au concept de voies en tranchée proposé par le Ministère des Transports du Québec. Ces derniers, dont la Ville de Montréal, préconisent plutôt le concept de boulevard urbain. Dans ce contexte, la commission considère que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame devrait être réexaminé par le Ministère des Transports du Québec de concert avec la Ville de Montréal »²⁴.

Le BAPE mentionne que la proposition de boulevard urbain de la Ville de Montréal présente d'importants avantages face au projet du Ministère dont :

- Une solution multimodale axée davantage sur le transport collectif
- Une approche de revitalisation urbaine du secteur de la rue Notre-Dame
- Une meilleure inscription dans les orientations municipales d'aménagement
- Une meilleure inscription dans le cadre d'aménagement de la région métropolitaine
- Une bonne recherche par la Ville d'un compromis avec le projet ministériel.

Le temps presse en janvier pour la ville et le projet soumis reste sommaire (du moins dans les conditions physiques de sa faisabilité). Tout de même, les conclusions du BAPE montrent que ses membres adhèrent à l'esprit du projet montréalais. En fait, le BAPE est d'abord un organisme de consultation publique, non pas d'évaluation purement technique des projets. Lorsqu'il voit l'adhésion d'une majorité de participants au projet montréalais, il suggère que la ville et le MTQ se remettent au travail sur de nouvelles bases. Mais la « validité » technique du projet reste à ce moment à établir, voire à démontrer. Aujourd'hui, le travail de conception qui occupe la ville et le MTQ indique qu'il y a des contraintes techniques et spatiales qui ne sont toujours pas résolues : sans doute parce que l'un et l'autre des partenaires restent en partie sur sa position, sans doute aussi parce que des obstacles sont également bien réels.

Pour son évaluation, le BAPE possède (et offre au promoteur) une grille d'analyse des projets d'infrastructures routières. Le sommaire de celle-ci est présenté dans la figure suivante.

Grille d'analyse du BAPE (sommaire)²⁵

Projet de construction, reconstruction et élargissement d'infrastructures routières.

- | | |
|----|---|
| 1. | La justification du projet |
| 2. | Les caractéristiques techniques du projet |
| 3. | La méthode d'évaluation des impacts |
| 4. | Les impacts associés à l'implantation et à la présence de l'infrastructure routière, incluant l'entretien |
| 5. | La surveillance et le suivi |

Pour l'essentiel, le rapport du BAPE reprend les mêmes catégories d'analyse que celles présentées dans sa grille même si la présentation de l'information s'avère un peu différente.

Plan sommaire du rapport du BAPE sur le projet Notre-Dame²⁶

Projet de construction, reconstruction et élargissement d'infrastructures routières.

- | | |
|-------------------|---|
| Introduction | |
| <i>Chapitre 1</i> | Le projet |
| <i>Chapitre 2</i> | Les préoccupations des citoyens |
| <i>Chapitre 3</i> | La raison d'être du projet et son contexte |
| <i>Chapitre 4</i> | L'intégration du projet au milieu urbain et ses impacts |
| Conclusion | |

Au Chapitre 1 de son rapport, le BAPE reprend la description de la proposition du MTQ, les échanciers et les coûts (voir à l'annexe 3 les extraits de la présentation du projet décrits dans le rapport du BAPE). Au second chapitre, portant celui-là sur les préoccupations des citoyens, le rapport présente les préoccupations ainsi que les accords et les objections de la population. On y révèle que tous les groupes de citoyens étaient en accord avec la réalisation de travaux mais qu'une majorité s'opposait à la solution jugée trop « hard » du béton et de l'autoroute en tranchée car celle-ci, croyait-on, aurait pour effet de couper physiquement le quartier, de l'enclaver et de lui confisquer à jamais les accès au fleuve. Les organismes en faveur du projet en tranchée du MTQ étaient, soit davantage préoccupés par la dimension transport (des groupes à vocation économique), soit davantage en accord avec un certain pragmatisme qui reconnaissait la nécessité du compromis. Lors de l'audience, le CAUHM considérait que le projet avait au moins pour avantage de « civiliser le rapport de proximité entre les quartiers et la circulation routière ». Les opposants estimaient plutôt que la proposition du MTQ allait « entraîner des nuisances en matière de qualité de l'air et de bruit. Et la construction contribuerait à l'augmentation des gaz à effet de serre », en plus de favoriser l'utilisation individuelle de l'automobile et d'accroître les problèmes d'étalement urbain (les groupes écologistes). Selon la nouvelle administration de la Ville de Montréal, le projet en tranchée du MTQ créerait « une barrière définitive avec le fleuve, ce qui accentuerait d'autant plus l'actuel effet de coupure ». Hormis le concept en tranchée proposé par le MTQ, les opposants au projet reconnaissent volontiers l'intérêt de plusieurs des propositions d'aménagement associées au projet. Les opposants ne rejetaient donc pas tout en bloc, loin de là.

B/ La qualité de vie des résidents

Sur la question de la qualité de vie des résidents, le BAPE relève les préoccupations de ces derniers à l'égard du bruit et de la pollution atmosphérique. Ainsi, les commissaires du BAPE s'interrogent sur la validité des prévisions de réduction de pollution émises par le MTQ. La Direction de la santé publique de Montréal-Centre faisait également état de ses inquiétudes mais, assez paradoxalement, plutôt à l'échelle régionale que locale. La Direction affirmait : « notre analyse globale du projet de modernisation de la rue Notre-Dame du MTQ nous empêche de l'appuyer dans sa forme actuelle en raison de ses conséquences sur la santé publique au niveau régional, et ce, malgré les avantages du projet sur le plan local »²⁷. L'intervention d'un comité de résidents (Comité de résidents de Centre-Sud) résumait bien l'esprit qui a rapidement prévalu lors de l'audience publique : « certes, ces interventions (propositions du MTQ) sont intéressantes mais le principe d'autoroute (bruit, pollution, poussières, sécurité) vient nuire au potentiel des aménagements ».

C/ Le projet du MTQ et le cadre urbain

En se concentrant sur la raison d'être du projet et son contexte au Chapitre 3 de son rapport, le BAPE présente une évaluation de celui-ci à la lumière des cadres administratifs et institutionnels de gestion territoriale propres à la région montréalaise. D'abord, le chapitre présente un résumé des objectifs visés par le MTQ à la suite de quoi les commissaires du BAPE font un constat important, qui résume bien les difficultés rencontrées par le MTQ :

« La commission note que le Ministère des Transports du Québec s'est donné une approche lui permettant de tenir compte de nombreuses préoccupations. Il y a lieu de saluer

cette façon de faire ainsi que les efforts qui y ont été consentis. Toutefois, compte tenu de la nature parfois opposée de certaines préoccupations, il apparaît difficile de concilier l'ensemble des objectifs du projet de modernisation de la rue Notre-Dame et de satisfaire les citoyens intéressés »²⁸

Pourtant, le MTQ tentait de convaincre les opposants en présentant son projet comme une route « hybride », entre un boulevard urbain et une autoroute, « une voie rapide qui n'aurait pas toutes les caractéristiques autoroutières au sens strict de l'ingénierie ou de la gestion de la circulation, ni les caractéristiques d'un boulevard urbain »²⁹. En ce qui concerne le plan d'urbanisme et le schéma d'aménagement de Montréal, les commissaires constatent que le projet du MTQ n'est pas en conformité avec eux, en particulier pour ce qui est de sa caractéristique de route en tranchée en opposition au boulevard urbain (du moins sur la partie ouest du projet). Selon le BAPE :

« La commission estime que la proposition de la Ville de Montréal s'articule autour d'une approche de revitalisation urbaine du secteur. Elle prend en compte les orientations d'aménagement urbain établies dans les années 1990 mais recherche également un compromis avec le projet du ministère des Transports du Québec »³⁰

Sur la conformité au schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal (depuis la Communauté métropolitaine de Montréal), les commissaires notent, là aussi, qu'un boulevard urbain (sur sa moitié) était inscrit dans les prévisions de l'organisme. À l'égard du Cadre d'aménagement et d'orientations gouvernementales (document de directives cadres à l'aménagement produit par le gouvernement du Québec), le BAPE constate la conformité du projet du MTQ, et sa difficile conciliation à l'échelle des décisions d'aménagement local :

« La commission estime que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame présente des caractéristiques de design qui tentent de répondre aux orientations économiques inscrites dans le cadre d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal et ultérieurement dans son schéma métropolitain d'aménagement et de développement. Si le projet s'éloigne des choix urbanistiques municipaux, c'est pour coller aux orientations gouvernementales du cadre d'aménagement de la région métropolitaine »³¹

À l'égard du Plan de gestion des déplacements qu'il a lui-même établi, le MTQ répondait, aux dires du BAPE, à ses objectifs en matière d'amélioration de l'efficacité du transport de marchandises, améliorait l'utilisation du transport en commun mais répondait peu au besoin de mesures en matière de gestion de la demande.

D/ Les impacts du projet sur l'environnement et le milieu

Au dernier chapitre, « L'intégration du projet au milieu urbain et ses impacts », le BAPE présente son évaluation relativement à des points précis :

- Le raccordement à l'autoroute 25 et au réseau routier local
- Le transport collectif
- Le transport de marchandises
- L'accessibilité au fleuve
- Les parcs et espaces verts
- Le patrimoine bâti

- La présence d'une piste multifonctionnelle (piste cyclable)
- Les impacts sur le climat sonore et la qualité de l'air
- Les effets structurants sur l'aménagement du territoire
- Les attentes des différents acteurs

Résumons. Sur la question du raccordement aux réseaux routiers existants, le BAPE reconnaît le travail réalisé par le MTQ mais lui demande de poursuivre son travail de concertation avec les intérêts locaux. Pour ce qui est du transport collectif, le BAPE suggère que le projet de voies réservées (telles que proposées par le MTQ) en périodes de pointe soit modifié au profit du concept de voies en site propre :

« La commission constate que l'implantation de voies réservées en site propre au centre de la chaussée devrait offrir un taux d'efficacité supérieur aux voies réservées en rive dans un accotement élargi. Pareilles voies permettraient une flexibilité d'adaptation pour un mode de transport collectif à grande capacité répondant aux besoins futurs. En revanche, les correspondances avec les circuits locaux et l'accessibilité au transport en commun seraient plus difficiles du fait que certaines sections des voies réservées seraient encaissées »³²

Pour ce qui est du transport de marchandises, le BAPE soutient que le MTQ propose des solutions efficaces bien que celles-ci présentent certains problèmes de configuration. Sur le thème de l'accessibilité au fleuve, le BAPE reconnaît les efforts du MTQ, même si l'option de route « encaissée » décriée par plusieurs laisse plutôt croire à l'impossible conciliation :

« La commission constate que les dalles et viaducs proposés faciliteraient la traversée de la rue Notre-Dame et tout particulièrement l'accès aux parcs Bellerive et Champêtre. De plus, elle estime que les sites proposés pour donner à court terme un accès visuel au fleuve sont des choix judicieux, ces sites étant bien placés dans la trame patrimoniale des quartiers riverains et coïncidant avec les sites prioritaires déjà déterminés par la communauté »³³

Sur le réseau de parcs et de places et sur la piste multifonctionnelle (notamment pour les cyclistes), le BAPE souligne les efforts et les gains réalisés par le MTQ. Toutefois, parce que ces lieux sont sous la juridiction de l'administration municipale, il recommande au MTQ et à la Ville de Montréal de poursuivre le travail de coopération en vue d'assurer une animation réelle de ces espaces publics. Sur la question de l'intégration des composantes patrimoniales, le BAPE loue là aussi l'attention particulière accordée par le MTQ à cet aspect.

Enfin, ce sont les aspects touchant le climat sonore et la qualité de l'air ainsi que l'acceptation sociale du projet qui soulèvent le plus de réticences de la part du BAPE. D'abord, les commissaires du BAPE remettent en question les modèles prévisionnels et la méthodologie employés par le MTQ pour mesurer les impacts sur la qualité de l'air et le climat sonore. Pourtant, au MTQ on est formel : les modèles prévisionnels et d'analyse utilisés sont reconnus et acceptés par les spécialistes québécois, canadiens et étrangers. Pour ce qui est de l'acceptation sociale du projet, le BAPE souligne les tensions entre deux visions et finalités :

« Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame étant considéré davantage comme une autoroute urbaine plutôt qu'un boulevard urbain ne peut que créer des tensions entre deux notions opposées : le transport réservé à son utilisateur et l'habitat réservé aux riverains »³⁴

Les commissaires soulignent également que le concept de route en tranchée accentuerait l'effet de coupure en direction du fleuve et réduirait pratiquement à néant les tentatives de requalification du quartier :

« La commission est d'avis que le projet du ministère des Transports du Québec, en raison de l'irrévocabilité de la tranchée qu'il propose sur une grande partie de son parcours, ne permettrait pas une requalification éventuelle des espaces urbains du secteur visé »³⁵.

Il est clair ici que le projet proposé par le MTQ n'avait pas pour seule fonction celle du transport aux yeux des commissaires du BAPE. Il est clair, également, que les commissaires se sont montrés sensibles à l'argumentation de la Ville selon laquelle les activités portuaires ne seraient peut-être pas pour toujours localisées à leur emplacement actuel. Selon la nouvelle administration municipale (dont le maire est un ancien ministre libéral de l'industrie et du commerce) en effet, il est fort probable que les activités portuaires déménagent dans un avenir plus ou moins lointain à l'est de Montréal, hors de la zone métropolitaine. Ici, le pari n'est pas encore gagné!

E/ La promotion de la solution défendue par Ville de Montréal

En réponse au projet du MTQ, la Ville de Montréal proposait plutôt la réalisation d'un boulevard urbain, en surface, avec trois voies dans chaque direction pour la circulation des voitures et des camions et deux voies réservées en site propre au centre du boulevard pour le transport collectif³⁶.

« La Ville de Montréal, à l'instar de la majorité des participants, est d'avis que le statu quo est inacceptable. Elle considère toutefois que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame soumis par le MTQ dépasse largement les besoins en transport. Aussi, il favoriserait une augmentation des déplacements régionaux pour la circulation automobile et le camionnage.

Pour la Ville, la construction d'un boulevard urbain permettrait de répondre de façon équilibrée et sécuritaire à la demande en déplacement des personnes et des marchandises, tout en assurant la desserte locale et régionale du transport en commun. La continuité de la grille de rues, les patrons de circulation et le maillage des lignes d'autobus seraient assurés en fonction de la hiérarchisation du réseau routier municipal. Un projet de boulevard urbain autoriserait une meilleure intégration du projet au milieu bâti et la mise en valeur progressive de la rive du fleuve Saint-Laurent »³⁷.

La réponse du MTQ sur ce point a été sans équivoque : l'option boulevard telle que défendue par la Ville de Montréal n'est pas une option en mesure de répondre aux problèmes de la rue Notre-Dame. Enfin, le BAPE conclue en soulignant que le statu quo n'est plus possible pour Notre-Dame, que la proposition de la Ville de Montréal semble prometteuse et que celle-ci et le MTQ devraient, de concert, revoir le projet.

« L'acceptabilité sociale du projet repose sur le caractère durable et harmonieux de la solution qui sera retenue. C'est pourquoi la commission estime qu'il importe que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame soit réexaminé par le ministère des Transports du Québec de concert avec la Ville de Montréal »³⁸.

6. L'échec du MTQ au BAPE ou la nécessaire révision du partenariat

Le 1er janvier 2002, Montréal s'agrandissait substantiellement et voyait arriver à l'Hôtel de Ville une nouvelle équipe de politiciens. En effet, le concept « une île, une ville », vieux de plus de 30 ans, était réalisé puisque Montréal fusionnait avec l'ensemble des villes de banlieue situées sur l'île. Cette nouvelle réalité politico-territoriale devenait effective en janvier 2002. À la suite de la première élection du grand Montréal à l'automne 2001, c'est une nouvelle équipe qui prend la direction de la ville, une équipe davantage associée aux populations des ex-banlieues. Contre toute attente, et ignorant les travaux entrepris entre le MTQ et les anciens dirigeants municipaux depuis 1997, cette nouvelle équipe d'élus s'inscrit en faux devant la proposition du ministère et propose son propre projet. Des alliances s'effacent alors et des oppositions prennent forme.

6.1 Entre revitalisation et circulation : le débat revu par la nouvelle municipalité

Dans son mémoire déposé au début du mois de mars 2002, la nouvelle administration présente sa vision résolument axée sur la dimension urbanistique :

« Pour être durable, un aménagement urbain de qualité doit intégrer le développement architectural aux facteurs naturels et incorporer autant les besoins sociaux, les caractéristiques culturelles et les valeurs sociétales que les impératifs économiques. Tout en solutionnant les problèmes du présent, il ne doit pas hypothéquer l'avenir. Et il doit tenir compte de l'esthétique : un aménagement urbain de qualité en est aussi un de beauté »³⁹.

Alors que le MTQ se félicitait de son projet routier « hybride », la Ville de Montréal prend résolument le choix du projet de type requalification de zone urbaine en lui associant comme clé de voûte le concept du boulevard urbain, cela en opposition à l'autoroute urbaine. Le changement d'équipe à l'administration municipale ne s'est toutefois pas accompagné d'un changement de position vis-à-vis du dossier Notre-Dame du côté de l'équipe de professionnels de la Ville. Pour ces derniers, le projet du MTQ, dans sa forme, était un bon projet, bien qu'il ait encore demandé des modifications. Le revirement de la ville ne vient donc pas de ses professionnels mais de l'énoncé des nouveaux objectifs municipaux défendus par la nouvelle équipe d'élus à la tête de la Ville. Au MTQ, il est clair que le revirement de la ville est apparu comme surprenant, d'autant qu'avec l'équipe municipale précédente on était arrivé à la conclusion que le concept de l'autoroute urbaine, en tranchée, était la meilleure solution pour Notre-Dame.

Pour la nouvelle administration municipale toutefois, le projet Notre-Dame se doit de constituer l'occasion de jeter les bases d'une requalification des zones en bordures de la rue et de redonner les rives du fleuve aux résidants. Pour les gens du MTQ, on pouvait s'assurer de pratiquer une ouverture visuelle sur le fleuve mais il n'était pas possible d'envisager que les rives du fleuve puissent être ré-appropriées par la population, tout simplement en raison des activités portuaires qui s'y déroulent. À tort ou à raison, la position de la ville a été présentée par les médias comme étant plus favorable à la problématique environnementale, à la lutte

contre l'étalement urbain et à l'accroissement de l'usage du transport en commun. Il s'agit d'éléments sensibles auprès de l'opinion publique. Pour le MTQ, au contraire, le choix du boulevard urbain risque de détériorer la situation plutôt que de l'améliorer, même si de manière esthétique, le boulevard semble plus acceptable. Sur le plan de la pollution atmosphérique, des niveaux de bruit et des vibrations, il s'était rapidement répandue l'idée lors de l'audience publique que le boulevard urbain limiterait de manière substantielle ces inconforts, ce qui n'aurait pas été le cas, disait-on, de l'autoroute urbaine en tranchée. Le MTQ s'opposait et s'oppose encore à cette interprétation. Au contraire, selon lui, l'autoroute urbaine en tranchée est plus efficace (avec des vitesses maximum de 70 km/heure) pour remédier à ces problèmes.

L'audience publique du BAPE a aussi fait ressortir une demande plus forte que ne le croyait le MTQ (et les gestionnaires des sociétés de transport aussi) pour le transport collectif. Tel que présenté, le projet aurait pu s'ajuster à cette demande. En fait, c'est manifestement le concept même de l'autoroute en tranchée qui fait l'objet d'un refus catégorique et il semble évident que le poids du passé a joué en défaveur du MTQ. À preuve, pour s'opposer au concept défendu par le MTQ, les représentants de la ville ont rappelé les expériences des constructions des décennies précédentes :

« Le projet entraînerait également une discontinuité de la grille de rues avec des effets de débordements sur le réseau routier local périphérique et laisserait une cicatrice semblable à celles des autoroutes Décarie et Ville-Marie, créant une coupure définitive entre le fleuve et les quartiers riverains »⁴⁰.

Dans son mémoire déposé au BAPE, la Ville de Montréal a soutenu que le boulevard urbain était à la fois une solution agréable, sécuritaire, efficace sur le plan du transport multimodal, qu'il était à échelle humaine et s'inscrivait dans le courant des aménagements en vue du redéveloppement à caractère durable dans les grandes capitales du monde⁴¹. Le BAPE, tout en accueillant favorablement la proposition de la ville, a reconnu que les répercussions environnementales de la solution proposée par la Ville devraient être analysées (ce qui n'était pas fait à ce stade puisqu'il s'agissait d'un projet très préliminaire) afin de s'assurer que soient mises en place toutes les mesures d'atténuation appropriées⁴².

6.2 Des limites de l'exercice du BAPE : malgré les outils de concertation, le poids de l'actualité politique

Pour les gens du MTQ, et aussi pour les représentants du CAUHM et de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'Île de Montréal, les procédures du BAPE ont joué en leur défaveur. Selon eux, c'est la loi du nombre qui a prévalu au BAPE et donc, la parole d'un citoyen qui s'opposait au projet valait autant que celle d'un organisme comme le CAUHM qui parlait d'une seule voix mais pour plus d'une vingtaine d'organismes et associations. Selon le CAUHM, il aurait donc fallu que chaque organisme cosignataire présente plutôt son propre mémoire. Est-ce une interprétation fautive, un réflexe de « perdant »? Tout du moins, un fait demeure. Dans l'histoire du BAPE, c'est sans doute une des premières fois (sinon la première) où deux grands s'opposent : dans ce cas-ci la ville et le MTQ. Habituellement, dans un projet comme celui-là, les alliances entre les villes et les promoteurs sont bien solidifiées avant la

tenue de l'audience. Habituellement aussi, lorsqu'il y a oppositions, celles-ci mettent en scène un promoteur et une frange de citoyens ou de groupes hostiles au projet, rarement deux grands.

La nouvelle réalité politique montréalaise a manifestement influencé le déroulement de l'audience. En effet, avec la situation politique précédente, la donne aurait sans doute été différente : devant le MTQ, il y aurait eu Montréal certes, mais aussi les villes de banlieues directement touchées par le projet, dont la ville d'Anjou. Ici, il n'est pas certain que le monde municipal se serait présenté comme un bloc homogène.

Enfin, il faut souligner que parmi les plus farouches opposants au projet du MTQ, on a trouvé quelques groupes bien organisés, dont le cadre d'action dépassait le cadre strictement local des quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Centre-sud (groupes d'écologistes notamment). Il est certes souhaitable que les enjeux et la participation des populations dépassent les intérêts strictement locaux ; c'est d'ailleurs, implicitement, un des objectifs du BAPE. Toutefois, on remarque au fil des années que ces groupes (qui sont souvent de plusieurs causes) ont un capital culturel, intellectuel et social fort qui, à l'occasion, peut jeter de l'ombre sur les positions des populations locales moins bien « armées » pour défendre leurs points de vue lors de la tenue d'audiences publiques. Cela n'a-t-il pas été le cas pour le projet Notre-Dame? Une étude exhaustive de l'ensemble des mémoires déposés à l'audience mériterait sans doute d'être poursuivie.

En ce qui concerne le BAPE et son fonctionnement, l'étude de cas fort intéressante que constitue le projet Notre-Dame permet de noter une fois de plus que les différents acteurs en présence autour d'un projet d'infrastructure urbaine (groupes, associations et individus) n'ont pas la même capacité d'exprimer et de défendre leur point de vue. On voit ainsi apparaître des groupes « spécialisés » qui se présentent quasi systématiquement à toutes les audiences du BAPE si bien que ces dernières deviennent les tribunes où s'affrontent les grands promoteurs (organismes gouvernementaux, entreprises de services publics, etc.) d'une part et les groupes de pressions reconnus d'autre part. Finalement on peut se demander quelle place réservent alors les audiences du BAPE aux simples citoyens, aux groupes directement touchés par les projets proposés qui risquent d'apparaître comme des participants de seconde zone mobilisés le temps qu'une décision soit prise sur le projet qui les concerne.

Il est néanmoins indéniable que le processus qui conduit à l'évaluation des projets au BAPE, le déroulement de ses sessions et les évaluations et recommandations qui en émanent constituent un « actif » démocratique majeur pour le Québec en général et pour l'étude de projets spécifiques en particulier, notamment de projets d'infrastructures routières. En effet, la démonstration a été faite à de maintes reprises que l'étape que représente le BAPE dans la validation et la réalisation de projets favorise la mise en œuvre d'un exercice de concertation en amenant les promoteurs à privilégier le montage de partenariats dès les premières études de faisabilité. Un échec au BAPE constitue en effet un coup dur pour un projet, qui peut parfois même s'avérer fatal, et qui impose dans le meilleur cas l'obligation de le revoir dans son ensemble. Mieux vaut donc s'assurer du plus grand nombre d'appuis tout au long du processus de conception.

7. Depuis le rapport du BAPE : des crédits alloués mais un projet qui tarde

7.1 Un second départ prometteur qui n'aboutit pas

Dès l'été suivant le dépôt du rapport du BAPE, le gouvernement québécois et la Ville de Montréal annoncent lors de la tenue du Sommet de Montréal (sommet de nature socio-économique) au mois de juin 2002 en être venus à une entente sur la réalisation du réaménagement de Notre-Dame :

« A l'occasion du Sommet de Montréal, le ministre des Transports, monsieur Serge Ménard, et le maire de Montréal, monsieur Gérald Tremblay, ont présenté les grands principes qui guideront la modernisation de la rue Notre-Dame dans le cadre d'un nouveau projet urbain pour l'est de Montréal. Fruit d'un travail de réflexion et de concertation, le nouveau concept reconnaît la rue Notre-Dame comme un axe stratégique de transport multimodal. Il vise l'amélioration de la qualité de vie du milieu en mettant l'accent sur l'intégration urbaine, le transport en commun et des mesures d'apaisement de la circulation.

Le nouveau projet respecte les recommandations du rapport des commissaires du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) et intègre les éléments de solution avancés dans les concepts précédents.



FIGURE 13 : Projet de l'après BAPE : concept de boulevard urbain proposé par la Ville puis approfondi avec le MTQ

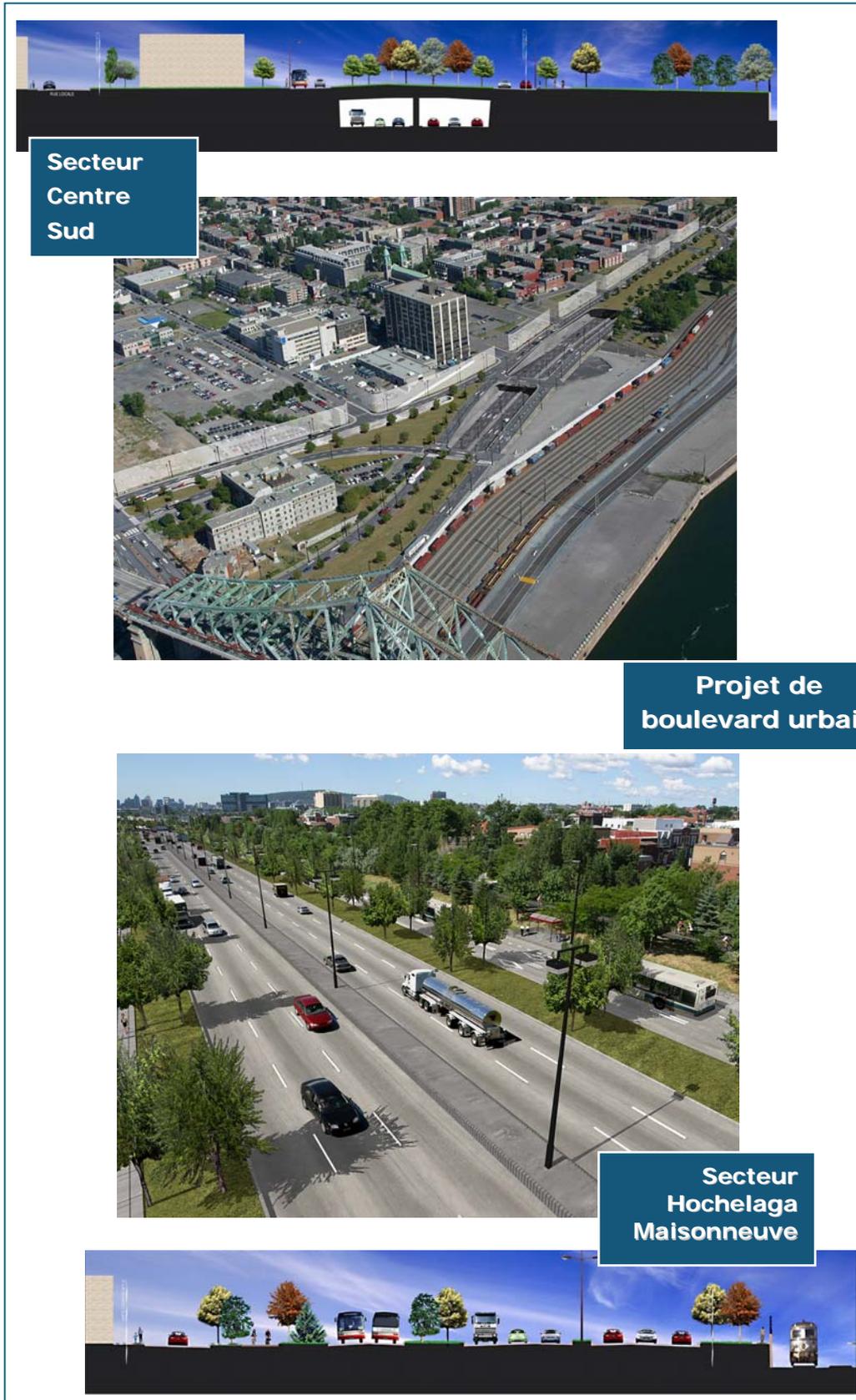


FIGURE 14 :
Détails du projet de l'après BAPE.
Coupes sur tunnel et en surface.

L'estimation budgétaire pour la réalisation des travaux se maintient dans l'ordre de 263 millions de dollars, comme cela a déjà été annoncé. De plus, la Ville de Montréal investit 15 M \$ dans le but de garantir la capacité actuelle de circulation dans les quartiers limitrophes et pour défrayer une partie des coûts d'aménagement »⁴³.

Dans le même communiqué, le Ministre se félicitait du fait que la principale qualité du projet était de « concilier harmonieusement et efficacement les impératifs d'aménagement urbain et de transport ». Pour le maire de Montréal, cette annonce reflétait le « travail accompli et la synergie avec le ministère des Transports ». La nouvelle entente prévoit maintenant une artère routière majoritairement en surface, s'inspirant du concept de boulevard urbain.

« Caractérisé par une meilleure fluidité, le nouveau projet urbain s'articule autour d'un boulevard en surface ponctué de voies couvertes et de feux de circulation synchronisés qui permettront un meilleur contrôle de la vitesse et une sécurité accrue. Au total, 80 % du projet sera réalisé en surface comprenant, entre autres, l'étagement des parcs, des voies ferrées et du carrefour Pie-IX/Notre-Dame »⁴⁴.

Aussi, la nouvelle entente de juin prévoit la mise en place d'un comité technique MTQ/Ville de Montréal pour compléter la conception du projet et annonce que la population sera de nouveau consultée. Le projet de « l'après BAPE » présente maintenant pour l'essentiel les caractéristiques de voies de circulation situées à hauteur du sol. Néanmoins, là encore, en raison de contraintes urbanistiques, socioéconomiques et d'utilisation des sols, des sections de rue sont en dépression, en tranchée ou même en tunnel.

La position défendue par la nouvelle administration municipale en avait surpris plus d'un, dont le Ministre des Transports d'alors qui, par ses propos jugés déplacés par certaines personnes, avait fait en sorte de creuser l'écart entre son ministère et la Ville. La déclaration commune de juin 2002 mettait en scène le Maire de Montréal et un nouveau Ministre des Transports, jugé plus conciliant par les élus locaux. En septembre 2002, le gouvernement adoptait un décret autorisant les débuts des travaux (Voir Annexe 2 : Extraits du Décret du gouvernement du Québec). En octobre 2002, le MTQ et la Ville de Montréal déposaient un rapport, disait-on final, du comité technique⁴⁵, lequel comptait alors pour membres le MTQ, la Ville de Montréal, l'AMT, la STM et la firme de génie conseil Dessau Soprin.

7.2 Depuis l'automne 2002, un projet verrouillé

Depuis l'adoption du décret gouvernemental et le dépôt du rapport du comité technique, le projet n'est toujours pas en phase de réalisation. Au contraire même, le MTQ et la Ville de Montréal semblent incapables d'arriver à un compromis et le projet est pour ainsi dire « verrouillé » dans la mesure où des questions majeures, d'ordre technique, ne trouvent toujours pas de solution. Pour le MTQ, certaines demandes de la Ville sont impossibles à réaliser car le milieu ne s'y prêterait tout simplement pas. Pour la Ville, des obstacles (géométrie d'intersections, etc.) existent bel et bien mais on tient le cap en insistant sur la volonté de trouver une issue à ces problèmes.

Au printemps 2003, soit à peine quelques mois après la nouvelle entente de partenariat entre le MTQ et la Ville de Montréal, le gouvernement en place était défait (Parti Québécois) au profit du Parti Libéral. Suite à cette élection, bien des projets de l'ancien gouvernement ont été revus, voire abandonnés. Dans le cas de Notre-Dame toutefois, le gouvernement semble bien

garder la même orientation que celle adoptée par le gouvernement du Parti Québécois. Le nouveau Ministre des Transports entend bien réaliser le projet Notre-Dame. En janvier dernier (2004), tout en renouvelant l'intention du gouvernement de réaliser le projet Notre-Dame, le Ministre mentionnait que certaines des attentes de la Ville de Montréal ne pourraient être réalisées. Le compromis n'est donc manifestement toujours pas trouvé et on a peur, chez les intervenants des milieux touchés par le projet, qu'une autre saison de travaux commence sans que Notre-Dame ne soit inscrit à l'agenda.

Selon les dernières estimations du MTQ, la facture du projet grimperait de \$260M à plus de \$450M. C'est le MTQ qui aura à assumer la quasi-totalité de ces coûts et la ville aura vraisemblablement à prendre à sa charge un montant avoisinant les \$40M (cela reste à voir pour aujourd'hui, mais lors de la phase de conception du projet entre les années 1997 et 2001, la contribution de la ville devait être nulle).

Depuis la formation du comité MTQ/Ville de Montréal, la population et plus spécifiquement tous les groupes et associations qui ont participé à l'ébauche du projet sont tenus à l'écart. Pour ceux-ci en fait, on assiste à un recul important sur le plan de la participation citoyenne. Alors que l'ébauche du projet Notre-Dame s'est avérée pour tous, alliés et opposants, un laboratoire de partenariats, la révision du projet représente plutôt le retour à des coutumes professionnelles non participatives qu'on disait révolues.

Dans les milieux sociaux concernés, la participation populaire a cédé le pas à la désillusion et rappelle les trente dernières années de non action des instances politiques. Pour beaucoup, le discours est maintenant le suivant : « peu importe à quoi ressemblera la rue Notre-Dame, pourvu qu'elle ne ressemble plus à ce qu'elle est actuellement ». En fait, les craintes sont maintenant que le projet ne se réalise tout simplement pas.

Conclusion

Depuis plus de 30 ans, les diverses initiatives visant au réaménagement de la rue Notre-Dame en artère à grande circulation de niveau régional ont été repoussées par le milieu local, encore marqué par les expériences autoritaires des années 60 au cours desquelles de nombreuses autoroutes urbaines, le plus souvent synonyme de rupture avec le tissu urbain, sont venues marquer le territoire montréalais.

Fin 1997, un nouveau projet de réaménagement est lancé par le Ministère des Transports du Québec qui retient le concept d'une autoroute urbaine majoritairement en tranchée afin de fluidifier le trafic sur cet axe majeur. Améliorer la circulation est une préoccupation évidente du MTQ qui affirmait néanmoins également chercher à s'inscrire dans le contexte local par un processus de concertation et « d'action-réaction » avec les acteurs du terrain. Une approche de type projet urbain devait permettre de répondre aux attentes des habitants. Aussi à l'heure de présenter son travail au BAPE, le MTQ se félicitait de son projet « hybride » conciliant les intérêts des différents partis.

Les débats conduits par le BAPE montreront que tous n'étaient manifestement pas satisfaits par la version imaginée par le MTQ et semblait-il validée par les partenaires. Un changement de municipalité à la Ville de Montréal est notamment venu relancer les questionnements et les inquiétudes autour du concept d'autoroute urbaine, et l'idée alternative de boulevard urbain a rencontré un soutien fort de la part des opposants au projet du MTQ (groupes écologistes entre autres) et un écho favorable auprès du grand public.

En effet si les efforts du MTQ concernant les aménagements paysagers et la mise en valeur des éléments patrimoniaux ont été relevés et appréciés par le BAPE, ce dernier estime dans ses conclusions que le profil en tranchée retenu introduit une coupure irrémédiable et hautement préjudiciable eu égard aux bénéfices escomptés par le projet. Il invite donc le MTQ et la Ville à repartir sur un projet commun, de type boulevard urbain, moins traumatisant pour le milieu environnant.

Un an et demi après de dépôt du rapport du BAPE, le MTQ et la Ville de Montréal semblent camper sur leurs positions respectives. Le consensus annoncé autour du principe de boulevard n'a pas duré bien longtemps. Aux yeux du MTQ ce concept n'est pas viable, aussi un nouveau projet de « voie rapide urbaine autoroutière » a-t-il été développé et présenté en septembre 2003, avec des sections en dépression en remplacement de certaines sections en tranchée. Mais ce projet est rejeté par la Ville de Montréal qui continue de chercher des solutions aux problèmes inhérents au boulevard urbain, convaincue du rôle majeur que doit jouer cette artère dans la requalification des quartiers qui l'entourent.

Dans le même temps, alors que le dialogue est difficile entre les deux acteurs principaux, la place accordée à la participation citoyenne s'est considérablement amoindrie.

Bibliographie

Documents relatifs à la conception du projet

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT ET AGRA MONENCO QUÉBEC INC, Étude d'opportunité et de faisabilité de mesures préférentielles pour autobus dans le corridor Rive-Nord-Est/CUM, rapport final, mars 2000, 66 pages et annexes.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT ET SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL, Étude d'opportunité et de faisabilité, corridor Rive-Nord Est/CUM, étude d'achalandage et prévision de la demande, 16 mars 2000, 76 pages.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, Transparents. L'avenir du transport collectif à Montréal, 21 novembre 2001, 50 pages.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL, Rapport annuel 2000 de la qualité de l'air, Service de l'environnement, Assainissement de l'air et de l'eau, 2e trimestre 2001, 66 pages.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL, Transparents relatifs à la présentation sur la qualité de l'air, 20 novembre 2001, 8 pages.

DANIEL ARBOUR ET ASSOCIÉS ET LUC LAPORTE ARCHITECTE, Conception d'un plan d'aménagement et évaluation de ses conséquences sur la circulation du secteur du pont Jacques-Cartier, rapport final, mai 2001, 66 pages et annexe.

DANIEL ARBOUR ET ASSOCIÉS, Conception d'un plan d'aménagement et évaluation de ses conséquences sur la circulation du secteur du pont Jacques-Cartier. Volet circulation, rapport final, mai 2001, 61 pages et annexe.

DESSAU-SOPRIN INC, Modernisation de la rue Notre-Dame, option d'un tunnel routier dans l'axe de la rue de Rouen, étude de faisabilité technique, septembre 2001, 65 pages et annexes.

DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL-CENTRE, Transparents relatifs à la présentation sur la qualité de l'air faite par Mme Monique Beausoleil, 21 novembre 2001, 7 pages.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact, du 30 avril au 27 juin 2001, 85 pages, pagination diverse.

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE, Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal 2001-2021, juin 2001, 143 pages et annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC ET ROCHE DELUC/DIBOCONSULT, Étude d'option et variantes de tracé du projet de raccordement des autoroutes 720 et 25, rapport d'étude, version finale, janvier 1996, 158 pages, figures et cartes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Analyse de la valeur. Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal, rapport final, préparé par Valorex, 7 novembre 2000, 22 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Calcul des émissions polluantes pour l'aménagement du boulevard Notre-Dame, résultats des simulations, Direction de la planification stratégique en transport, octobre 2000, 40 pages et annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Coût d'une autoroute avec recouvrement maximal, 12 décembre 2001, 1 page.

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Note technique. Modernisation de la rue Notre-Dame, recouvrement des voies rapides, dalles de recouvrement consécutives (tunnel court), 23 novembre 2001, 2 pages.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal. Stratégie d'intervention prioritaire, avril 2000, 36 pages et cartes.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal. Fiches techniques et cartographiques, avril 2000, 41 pages et 1 carte.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal. Pour une décongestion durable, avril 2000, 82 pages et cartes.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Documentation relative aux rectifications apportées sur les propositions présentées par les participants sur le concept boulevard urbain, 18 janvier 2002, pagination diverse.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Projet de piste cyclable sur la rue Notre-Dame entre l'avenue Delorimier et la rue Berri, analyse de faisabilité, août 2000. Documentation relative aux rectifications apportées à la séance du 17 janvier 2002, 29 pages et annexes.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Transparents relatifs à la présentation sur le projet, novembre 2001, 37 pages.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Étude d'impact sur l'environnement, août 2001, 367 pages et annexes.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Avis de projet, 2 mars 2000, 7 pages et annexes.
- MTQ/Ville de Montréal, La modernisation de la rue Notre-Dame. Un projet urbain pour l'Est de Montréal. Concept préliminaire en date du 5 juin 2002, Rapport final du comité technique, Montréal, Dessau Soprin, octobre 2002.
- PIERRE ANDRÉ ET JEAN-PIERRE GAGNÉ, Atténuation du bruit routier en milieu résidentiel dense. Revue et analyse de la littérature, rapport final. Rapport de recherche produit pour le compte du ministère des Transports du Québec, octobre 1997, 127 pages et annexes.
- PIERRE ANDRÉ ET JEAN-PIERRE GAGNÉ, Atténuation du bruit routier en milieu résidentiel de moyenne et haute densité. Développement d'une approche intégrée et participative. Étude de cas, corridor de la rue Notre-Dame à Montréal, Département de géographie et École d'orthophonie et d'audiologie, Université de Montréal, avril 1999, 133 pages et annexes.
- SNC LAVALIN ENVIRONNEMENT INC, Atténuation du bruit routier en milieu résidentiel de moyenne et haute densité. Développement d'un prototype d'intervention adapté, corridor de la rue Notre-Dame à Montréal, rapport final, août 1999, pagination diverse et annexes.
- VILLE DE MONTRÉAL, Évaluation du potentiel de développement aux abords de la rue Notre-Dame dans les quartiers Sainte-Marie-Saint-Jacques, Hochelaga et Maisonneuve, Service du développement économique et urbain, novembre 2001, 9 pages et 1 carte.
- VILLE DE MONTRÉAL, Évaluation du potentiel de développement, proposition du ministère des Transports du Québec, Service du développement économique et urbain, septembre et novembre 1999, 8 pages et 1 carte.
- VILLE DE MONTRÉAL, Les voies cyclables de Montréal, plan d'action, 1996-1998, 1 plan.
- VILLE DE MONTRÉAL, Plan d'urbanisme, plan directeur de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, décembre 1992, 59 pages et 2 cartes.

VILLE DE MONTRÉAL, Plan directeur de l'arrondissement, Plateau Mont-Royal–Centre-Sud, décembre 1992, 66 pages et 2 plans.

VILLE DE MONTRÉAL, Programme particulier d'urbanisme du quartier Maisonneuve, Service de l'urbanisme, février 1998, 48 pages.

VILLE DE MONTRÉAL, Projet de modernisation de la rue Notre-Dame – Réflexion secteur Sainte-Marie, 16 mars 2001, 3 pages et annexes.

Documents relatifs à la consultation dans le cadre du BAPE (rapports, mémoires, etc...)

ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL, Réponses aux questions du 6 décembre dernier, 20 décembre 2001, 6 pages.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. Mémoire, 10 janvier 2002, 11 pages et annexes.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. Plan stratégique de développement du transport métropolitain " Partenaires, maintenant vers 2007 : une vision métropolitaine ", 7 novembre 1997, 105 pages.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, Réponses aux questions du décembre dernier, 20 décembre 2001, 2 pages.

ASSOCIATION DES CONSEILS INTERMUNICIPAUX DE TRANSPORT (ACIT), Mémoire, janvier 2002, 4 pages.

ASSOCIATION HABITAT MONTRÉAL, Mémoire, 10 janvier 2002, 25 pages.

ATELIER DU PATRIMOINE URBAIN DE MONTRÉAL, Mémoire, 10 janvier 2002, 11 pages.

ATELIER DU PATRIMOINE URBAIN DE MONTRÉAL, Addenda au mémoire, janvier 2002, 21 pages.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT, Demande adressée à la Ville de Montréal relative au dépôt du Plan directeur de l'arrondissement Mont-Royal/Centre-Sud, 18 décembre 2001, 1 page.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT, Question complémentaire adressée au ministère de l'Environnement, 6 décembre 2001, 1 page.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT, Question complémentaire adressée à la Ville de Montréal, 6 décembre 2001, 1 page.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT, Questions complémentaires adressées à l'Agence métropolitaine de transport, 6 décembre 2001, 2 pages.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT, Questions complémentaires adressées à l'Administration portuaire de Montréal, 6 décembre 2001, 2 pages.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT, Questions complémentaires adressées à la Communauté urbaine de Montréal, 6 décembre 2001, 2 pages.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT, Questions complémentaires adressées au ministère de la Santé et des Services sociaux, 6 décembre 2001, 2 pages.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT, Questions complémentaires des participants adressées au ministère des Transports du Québec, 10 décembre 2001, 5 pages.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT, Questions complémentaires de la commission adressées au ministère des Transports du Québec, 12 décembre 2001, 4 pages.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT, Questions complémentaires adressées au ministère des Affaires municipales et de la Métropole, 14 décembre 2001, 1 page.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT, Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transports du Québec, Séances, (transcriptions), novembre 2001 et janvier 2002.

Séance tenue le 19 novembre 2001, en soirée, Montréal, 84 pages.

Séance tenue le 20 novembre 2001, en après-midi, Montréal, 89 pages.

Séance tenue le 20 novembre 2001, en soirée, Montréal, 100 pages.

Séance tenue le 21 novembre 2001, en après-midi, Montréal, 121 pages.

Séance tenue le 21 novembre 2001, en soirée, Montréal, 118 pages.

Séance tenue le 22 novembre 2001, en après-midi, Montréal, 120 pages.

Séance tenue le 22 novembre 2001, en soirée, Montréal, 100 pages.

Séance tenue le 14 janvier 2002, en soirée, Montréal, 97 pages.

Séance tenue le 15 janvier 2002, en après-midi, Montréal, 39 pages.

Séance tenue le 15 janvier 2002, en soirée, Montréal, 78 pages.

Séance tenue le 16 janvier 2002, en après-midi, Montréal, 52 pages.

Séance tenue le 16 janvier 2002, en soirée, Montréal, 55 pages.

Séance tenue le 17 janvier 2002, en après-midi, Montréal, 54 pages.

Séance tenue le 17 janvier 2002, en soirée, Montréal, 61 pages.

Séance tenue le 18 janvier 2002, en après-midi, Montréal, 56 pages.

Séance tenue le 24 janvier 2002, en soirée, Montréal, 36 pages.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT, Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transports du Québec, Rapport d'enquête et d'audience publique, no 162, Québec, 2002, 88 pages.

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE L'EST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL, Mémoire, 9 janvier 2002, 14 pages.

COLLECTIF EN AMÉNAGEMENT URBAIN HOCHELAGA-MAISONNEUVE, Fiches portes ouvertes, 46 pages.

COLLECTIF EN AMÉNAGEMENT URBAIN HOCHELAGA-MAISONNEUVE, Mémoire, janvier 2002, 17 pages.

COMITÉ DE RÉSIDENTS DU CENTRE-SUD, Mémoire, 16 janvier 2002, 49 pages.

COMITÉ INTERRÉGIONAL POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES, Mémoire, janvier 2002, 11 pages et annexe.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL, Réponses aux questions du 6 décembre dernier, 20 décembre 2001, 3 pages et annexes.

CONSEIL POUR LE DÉVELOPPEMENT LOCAL ET COMMUNAUTAIRE HOCHELAGA-MAISONNEUVE, Mémoire, janvier 2002, 6 pages.

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL, Mémoire, 10 janvier 2002, 22 pages.

CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT DE L'EST (CDEST), Mémoire, 10 janvier 2002, 15 pages.

CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT DE L'EST, Mémoire, audiences publiques locales, mai 2000, 21 pages.

CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE (CDEC) ANJOU-MONTRÉAL-EST, Mémoire, janvier 2002, 5 pages.

CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET COMMUNAUTAIRE (CDEC) CENTRE-SUD PLATEAU-MONT-ROYAL, Mémoire, 10 janvier 2002, 9 pages.

CORPORATION DE PROMOTION ET DE DÉVELOPPEMENT DU CROISSANT DE L'EST, Mémoire, 10 janvier 2002, 5 pages.

CORPORATION DE PROMOTION ET DE DÉVELOPPEMENT DU CROISSANT DE L'EST, Plan directeur d'aménagement, premier projet, février 2002, 28 pages.

DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL-CENTRE, Mémoire, 10 janvier 2002, 26 pages.

ÉQUITERRE, Mémoire, décembre 2001, 17 pages.

GROUPE EN RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE, Mémoire présenté à la Commission Nicolet sur un projet de Réseau Express Régional sur Rails (REER), 12 février 2002, 22 pages et annexes.

GROUPE EN RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE, Mémoire, 10 janvier 2002, 43 pages et annexes.

GROUPE EN RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE, L'autoroute Ville-Marie dans Hochelaga-Maisonneuve. Pour une période de réflexion, communiqués, correspondance et articles de presse, octobre 2000, 1 pochette.

LES ATELIERS TECHNIQUES DU RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN, Le vélo pour la ville, 31 mai 2001, 48 pages.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, Questions et commentaires adressés au promoteur, 5 juillet 2001, 30 pages et annexes.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, Réponse à la question du 6 décembre dernier, 3 janvier 2002, 4 pages.

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE, Rectification apportée aux réponses aux questions complémentaires du 14 décembre dernier (DQ12.1), 18 février 2002, 3 pages.

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE, Réponses aux questions complémentaires du 14 décembre dernier, 9 janvier 2002, 3 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Commentaires et rectificatifs relatifs au mémoire présenté par la Ville de Montréal, février 2002, 30 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement : profils de la population et des espaces verts, document complémentaire, août 2001, 28 pages et annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Réponses aux questions complémentaires des participants transmises le 10 décembre dernier, janvier 2002, 10 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Réponses aux questions complémentaires de la commission du 12 décembre dernier, janvier 2002, 16 pages et annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, résumé, août 2001, 71 pages et annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Réponses aux questions et commentaires du ministre de l'Environnement, juillet 2001, 24 pages et annexes.

RÉGIE RÉGIONALE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE MONTRÉAL-CENTRE, Réponses aux questions du 6 décembre dernier, 19 décembre 2001, 7 pages.

SOCIÉTÉ D'HABITATION POPULAIRE DE L'EST DE MONTRÉAL (SHAPPEN), Mémoire, 10 janvier 2002, 13 pages.

SOCIÉTÉ DE PROTECTION DE PROMOTION ET DE CONCERTATOIN DE L'EST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL (PRO-EST), Mémoire, 9 janvier 2002, 20 pages.

TABLE D'AMÉNAGEMENT DU QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE, Mémoire, 10 janvier 2002, 17 pages.

TABLE D'AMÉNAGEMENT DU QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE, Addenda au mémoire, janvier 2002, 15 pages.

TABLE D'AMÉNAGEMENT DU QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE. Projet de réaménagement de la rue Notre-Dame, synthèse des commentaires recueillis lors des rencontres d'information tenues les 30 novembre et 1er décembre 1999, 10 pages.

TRANSPORT 2000 QUÉBEC, Mémoire, janvier 2002, 9 pages.

VÉLO QUÉBEC, Mémoire, janvier 2002, 10 pages.

VILLE DE MONTRÉAL, Mémoire, janvier 2002, 51 pages.

VILLE DE MONTRÉAL, Réponse à la question du 6 décembre dernier et au rappel des documents demandés à l'audience publique, 13 décembre 2001, 2 pages et 1 tableau.

VILLE DE MONTRÉAL, Réponse aux rectificatifs déposés par le ministre des Transports du Québec concernant le mémoire de la Ville de Montréal et d'autres documents complémentaires, 8 mars 2002, 59 pages et annexes.

VIVRE EN VILLE, Mémoire, janvier 2002, 28 pages.

Documents officiels et juridiques

Agences de normalisation du Québec et du Canada

Règlements et décrets du gouvernement du Québec

Statuts du Québec

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT, Grille d'analyse. Projets de construction, reconstruction et élargissement d'infrastructures routières, Québec, Gouvernement du Québec, 2001, 12 pages.

CONSEIL CANADIEN DES MINISTRES DE L'ENVIRONNEMENT, Recommandations canadiennes pour la qualité de l'environnement, sommaire, 13 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Conception routière, normes ouvrages routiers, tome I, Les Publications du Québec, 1994, pagination diverse.

Contrat de ville entre la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec, 2003-2007, Québec, 2003.

VILLE DE MONTRÉAL. Procès-verbaux de l'assemblée du comité exécutif.

VILLE DE MONTRÉAL. Procès-verbaux de l'assemblée du Conseil municipal.

Dossiers de presse (quotidiens et revues spécialisées)

Bulletin Carrefour municipal.

Journal Le Devoir

Journal La Presse

Journal Le Soleil

Union des municipalités du Québec, URBA

Annexes

Annexe 1: (p 62)

VUE AÉRIENNE DE LA RUE NOTRE DAME

Annexe 2 : (p 66)

EXTRAITS DU DÉCRET DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, NO 1130 2002

Annexe 3 : (p 67)

EXTRAIT DU PROJET PRÉSENTÉ PAR LE MTQ (tiré de : BAPE, rapport no 162)

Annexe 1:

Vues aériennes de la rue Notre Dame



Vue d'ensemble



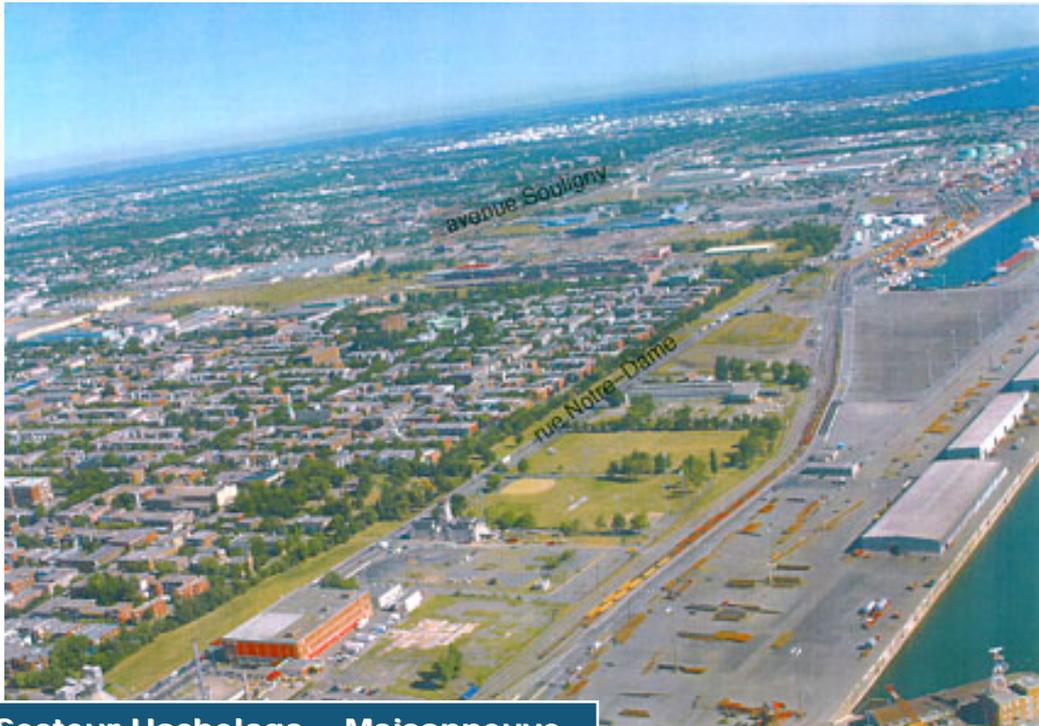
Centre-ville



**Secteur
centre-sud**



**Secteur Hochelaga –
maisonneuve**



**Secteur Hochelaga – Maisonneuve
et Souigny**



**Raccordement Notre-Dame
Souigny**



Secteur Souigny



**Raccordement
Autoroute 25**

Annexe 2 :

Extraits du décret du gouvernement du Québec, no 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

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 ;

Annexe 3 :

Extrait du projet présenté par le MTQ (tiré de : BAPE, rapport no 162)

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal est localisé en milieu urbain, au nord d'une zone industrialo-portuaire et au sud de quartiers résidentiels. Le tracé de l'axe routier réaménagé s'étendrait d'ouest en est, sur une longueur de 8,7 km, dans les deux directions, entre la rue Amherst et l'autoroute 25. Empruntant le corridor de la rue Notre-Dame actuelle entre les rues Amherst et Vimont, il bifurquerait par la suite vers le nord-ouest en passant entre la cour de triage du Canadien National (CN) et la propriété de la Canadian Steel Foundries (CSF) afin de rejoindre l'avenue Souigny existante et finalement l'autoroute 25. Le projet comporte également des modifications à certains axes routiers, notamment le réalignement du boulevard René-Lévesque, le prolongement du boulevard de l'Assomption (1,3 km) et la transformation de la rue Dickson en cul-de-sac, au sud de l'avenue Souigny. De plus, un nouvel accès au port de Montréal (1,2 km) serait aménagé entre la rue Viau et le prolongement du boulevard de l'Assomption.

L'axe routier réaménagé se subdiviserait en six secteurs que le promoteur appelle « portes ». Ainsi, d'ouest en est, se trouvent les portes « Faubourg-Québec », « Sainte-Marie », « Hochelaga », « Maisonneuve », « Viau » et « Montréal » (figure 1). À la hauteur de chacune de ces portes, le promoteur souhaite offrir un corridor routier modernisé, un réseau vert récréotouristique et un réseau patrimonial, et mettre en valeur des panoramas sur la ville de Montréal et sur le fleuve Saint-Laurent.

D'après le promoteur, la majorité de l'emprise routière est déjà la propriété du Ministère bien que certains terrains resteraient à acquérir. La rue Notre-Dame modernisée offrirait trois voies dans chacune des directions, séparées par un terre-plein infranchissable, et bordées d'accotements élargis aménagés comme voies réservées aux véhicules d'urgence et, par endroit, au transport en commun. Le tronçon servant au raccordement de l'axe actuel de la rue Notre-Dame à l'avenue Souigny ne comporterait quant à lui que deux voies par direction. Sur toute sa longueur, l'axe routier modernisé serait en dépression sur 6,3 km et en surface sur 2,4 km. La vitesse autorisée sur l'ensemble du tracé serait de 70 km/h.

Dans sa partie en dépression, la rue Notre-Dame serait recouverte par endroits de viaducs visant à assurer l'accès au réseau routier local et au port de Montréal et de « dalles-parcs » pour y aménager des lieux publics tels des parcs ou des espaces verts. Au total, 1,2 km en direction est et 1,3 km en direction ouest de l'axe routier modernisé seraient ainsi recouverts. Afin d'assurer le lien entre le réseau routier local et la partie en dépression de la route, le MTQ aménagerait en surface, dans chacune des directions et de manière discontinue le long du parcours, des voies de desserte généralement à deux voies par direction. Elles auraient pour fonction de desservir les entreprises riveraines, le port de Montréal et les usagers du réseau routier local et du transport en commun.

Le projet comprend également des voies réservées au transport en commun ainsi que des feux prioritaires à certaines intersections. Ainsi, de l'avenue De Lorimier au viaduc du CN, le MTQ réserverait une voie à l'usage du transport en commun, en site propre ou en rive, sur les

voies de desserte en surface ou sur la voie rapide en dépression. À l'ouest de l'avenue De Lorimier et à l'est du viaduc du CN, aucune mesure préférentielle ne serait accordée au transport en commun qui partagerait la chaussée avec les camions et les automobiles.

Le MTQ propose de raccorder la rue Notre-Dame à l'autoroute 25 en la prolongeant vers le nord-ouest jusqu'à l'actuelle avenue Souigny. Le tracé de ce nouvel axe routier devrait d'abord emprunter un tunnel d'environ 200 m à construire sous les voies ferrées du CN et passer entre le bâtiment principal de la CSF et la limite est de la cour de triage du CN. Cette voie de raccordement comporterait deux voies dans chacune des directions et serait en dépression jusqu'à son croisement avec le boulevard de l'Assomption, après quoi elle referait surface jusqu'à l'autoroute 25.

Deux autres variantes ont été étudiées pour assurer le raccordement de la rue Notre-Dame à l'avenue Souigny, mais elles n'ont pas été retenues par le promoteur : la variante Dickson dont le tracé se superpose à l'axe de la rue du même nom et la variante CN qui se situe dans les limites de la cour de triage de Longue-Pointe, propriété du Canadien National. Cette dernière constituait avant 1999 la variante privilégiée par le MTQ.

Les aménagements récréotouristiques et patrimoniaux

En bordure de la rue Notre-Dame, des parcs, des espaces verts et des lieux publics à caractère patrimonial et historique seraient aménagés. Ainsi, le MTQ envisage d'agrandir les parcs Bellerive et Dézéry, de réunir les parcs Morgan et Champêtre et d'en créer un nouveau à l'angle des rues Viau et Notre-Dame, soit le parc Viau. Il est également proposé d'aménager des espaces publics, dont certains autour d'éléments patrimoniaux localisés dans l'aire des travaux. C'est le cas de la station de pompage Craig, de l'esplanade des Patriotes en face de la prison du Pied-du-Courant, de la place de la Barrière-de-péage, de la place de la Tonnellerie et d'un parterre en face du Centre de soins prolongés Grace Dart de Montréal. La création de nouveaux squares, soit Parthenais et Dufresne, ainsi que le réaménagement de l'esplanade Maisonneuve sont également proposés.

Le projet prévoit le réaménagement complet de la piste cyclable actuelle le long de la rue Notre-Dame, entre l'avenue De Lorimier à l'ouest et la rue Sainte-Catherine à l'est. Son parcours serait modifié et elle serait élargie à 4 m, ce qui permettrait de la rendre multifonctionnelle. Selon le promoteur, la sécurité (visibilité, éclairage, intersections) de cette piste serait également améliorée et ses usagers pourraient avoir accès à un ensemble de lieux et places publiques.

Les programmes de surveillance et de suivi

Le MTQ propose d'établir un programme de surveillance en trois phases successives dont la première aurait lieu lors de la préparation des plans et devis, la deuxième durant la phase de construction et la dernière lors de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure routière. Durant la phase de construction, le MTQ prévoit mettre en place un plan de gestion de la circulation avec l'aide de la Ville de Montréal, de l'Agence métropolitaine de transport et de la Société de transport de Montréal. La population serait renseignée sur l'état d'avancement des travaux et sur les changements prévisibles par l'entremise d'une ligne « info-travaux » accessible en tout temps. Cette ligne permettrait aussi aux gens de donner leurs commentaires. Le projet ferait l'objet de deux audits de sécurité routière, soit un audit des plans et devis préliminaires et un audit de pré-ouverture.

Finalement, le MTQ implanterait un programme de suivi environnemental dans le but d'évaluer la qualité de l'air, le climat sonore, l'état de santé de la végétation, le respect de la vitesse des usagers, les populations d'oiseaux, le niveau de la nappe phréatique ainsi que la qualité et la quantité des rejets des eaux des bassins de sédimentation.

Le calendrier de réalisation et le coût du projet

Le MTQ propose de réaliser le projet de modernisation de la rue Notre-Dame dans un délai minimum de quatre ans à compter de 2002. Les travaux devraient se dérouler en cinq phases dont certaines se feraient simultanément.

Le coût total du projet s'élèverait à 263 millions de dollars, dont 119 millions pour l'infrastructure routière, 40 millions pour l'intégration du projet au milieu et la protection de l'environnement, 24 millions pour la gestion de la circulation lors des travaux et 46 millions pour les imprévus. Enfin, 34 millions seraient affectés aux services professionnels.

Notes

¹ SÉNÉCAL, G et al., «L'autoroute urbaine à Montréal : la cicatrice et sa réparation», dans SÉNÉCAL, G. et D. Saint-Laurent, *Les espaces dégradés. Contraintes et conquêtes*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 2000, p. 123-145 (123-124).

² Ces éléments sont extraits de Ministère des Transports, *Modélisation de la rue Notre-Dame. Étude d'impact* soumise au Ministre de l'Environnement, août 2001

³ Ministère des Transports, *Modernisation de la rue Notre-Dame. Étude d'impact soumise au ministre de l'Environnement*, août 2001, p 38.

⁴ SÉNÉCAL, G et alii, *ibid.*, p127.

⁵ Le gouvernement du Parti Québécois vient tout juste d'être élu. Celui-ci est d'inspiration plus à gauche que le gouvernement précédent et se fait le promoteur de la participation des citoyens aux décisions de l'État. Certains analystes soutiennent que le «cas» Notre-Dame est un des éléments forts qui auraient contribué à la création du BAPE.

⁶ MTQ, *Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal. Pour une décongestion durable*, avril 2000 ; MTQ, *Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal. Stratégie d'intervention prioritaire*, avril 2000 ; MTQ, *Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal. Fiches techniques et cartographiques*, avril 2000

⁷ CAUHM, <http://www.cam.org/~cauhm>, «Notre mission».

⁸ CAUHM, <http://www.cam.org/~cauhm>, « Rapport d'audiences publiques locales du réaménagement de la rue Notre-Dame », juin 2000.

⁹ MTQ, « *Modernisation de la rue Notre-Dame. Bilan des journées portes ouvertes* », décembre 1999.

¹⁰ MTQ, *Modernisation de la rue Notre-Dame. Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministère de l'environnement. Résumé*, Montréal, août 2001, p. 6.

¹¹ Cette vision, somme toute davantage économique qu'urbanistique ne fut pas partagée par l'administration municipale qui pris le pouvoir à l'Hôtel de Ville en janvier 2002.

¹² Pour sa part, le ministère des Transports du Québec s'est lui-même doté d'une politique sur l'environnement, cela dans l'objectif d'encadrer ses interventions.

¹³ Lorsque le ministre de l'Environnement décide de rendre publique l'étude d'impact déposée par le promoteur d'un projet, il donne mandat au BAPE de rendre accessibles à la population l'étude d'impact et les autres documents du dossier (période de 45 jours). Le BAPE doit ouvrir des centres de consultation dans les régions où le projet doit se réaliser et met en œuvre une série de moyens pour informer la population directement intéressée par le projet. C'est au cours de cette période réglementaire de 45 jours que les demandes pour la tenue d'une audience publique peuvent être adressées au ministre (<http://www.bape.gouv.qc.ca>).

¹⁴ La notion d'environnement sur laquelle le BAPE fonde ses évaluations et conclusions s'inscrit dans la perspective du développement durable retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

¹⁵ Ministère des Transports, *Avis de projet et annexes*, mars 2000.

¹⁶ Ministère de l'Environnement, *Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, mars 2000

¹⁷ Ministère des Transports, *Modernisation de la rue Notre-Dame. Étude d'impact soumise au ministre de l'Environnement*, août 2001.

¹⁸ BAPE, <http://www.bape.gouv.qc.ca>, Rapports et publications, *Guide Projet de construction, reconstruction et élargissement d'infrastructures routières*.

¹⁹ Ministère de l'Environnement, *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 5 septembre 2001.

²⁰ Ministère de l'Environnement, *Lettre mandat rendant publique l'étude d'impact à compter du 25 septembre 2001*, 12 septembre 2001.

²¹ BAPE, <http://www.bape.gouv.qc.ca>; *Rapport d'enquête et d'audience publique, Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transport du Québec*, no 162, 2002, 122 pages.

²² Le BAPE est composé de six membres à plein temps, dont un président et une vice-présidente. Ces membres sont nommés par le gouvernement. Lors de la tenue d'une audience publique, le président du BAPE forme une commission et désigne la personne responsable. La personne qui préside la commission est habituellement un membre à plein temps du BAPE, auquel se joignent des commissaires choisis selon leur compétence à traiter les éléments et les enjeux particuliers au projet soumis. Voir <http://www.bape.gouv.qc.ca>.

²³ BAPE, <http://www.bape.gouv.qc.ca>. Entre la première et la deuxième partie, les citoyens disposent d'au moins 21 jours pour préparer leur intervention. À cette fin, ils ont accès aux documents déposés et aux transcriptions des séances de la première partie de l'audience publique qui sont disponibles dans les centres de consultation ouverts dans la région concernée par le projet ainsi que dans les centres de documentation.

²⁴ Correspondance, *Bureau d'audiences publiques sur l'environnement du Québec*, lettre de son président au ministère de l'Environnement du Québec.

²⁵ BAPE, <http://www.bape.gouv.qc.ca>, Rapports et publications, *Guide Projet de construction, reconstruction et élargissement d'infrastructures routières*.

²⁶ BAPE, <http://www.bape.gouv.qc.ca>, *Rapport d'enquête et d'audience publique, Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transport du Québec*, no 162, 2002, 122 pages.

²⁷ BAPE, <http://www.bape.gouv.qc.ca>, *Rapport d'enquête et d'audience publique, Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transport du Québec*, no 162, 2002, p. 19.

²⁸ Idem, p.27.

²⁹ idem, p.28.

³⁰ Idem, p.31.

³¹ Idem, p.35.

³² Idem, p.53.

³³ Idem, p.64.

³⁴ Idem, p.84.

³⁵ Idem, p.87.

³⁶ Voir : VILLE DE MONTRÉAL, *Réponse aux rectificatifs déposés par le ministère des Transports du Québec concernant le mémoire de la Ville de Montréal et d'autres documents complémentaires*, 8 mars 2002, 59 pages et annexes.

³⁷ BAPE, <http://www.bape.gouv.qc.ca>, *Rapport d'enquête et d'audience publique, Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transport du Québec*, no 162, 2002, p. 87.

³⁸ Idem, p.94

³⁹ *Mémoire de la Ville de Montréal*, p. 41

⁴⁰ BAPE, <http://www.bape.gouv.qc.ca>, *Rapport d'enquête et d'audience publique, Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transport du Québec*, no 162, 2002, p. 87.

⁴¹ *Mémoire de la Ville de Montréal*, p. 57

⁴² BAPE, <http://www.bape.gouv.qc.ca>, *Rapport d'enquête et d'audience publique, Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transport du Québec*, no 162, 2002, p. 89.

⁴³ Ministère des Transport, www.mtq.gouv.qc.ca, *Modernisation de la rue Notre-Dame - La Ville de Montréal et le Ministère des Transports s'entendent sur les bases d'un nouveau projet urbain pour l'est de Montréal*, Communiqué conjoint du 5 juin 2002.

⁴⁴ Ministère des Transport, www.mtq.gouv.qc.ca, *Modernisation de la rue Notre-Dame - La Ville de Montréal et le Ministère des Transports s'entendent sur les bases d'un nouveau projet urbain pour l'est de Montréal*, Communiqué conjoint du 5 juin 2002.

⁴⁵ MTQ/Ville de Montréal, *La modernisation de la rue Notre-Dame. Un projet urbain pour l'Est de Montréal. Rapport final du comité technique*, Montréal, mandataire Dessau Soprin, le 23 octobre 2002.

© ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer
centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Certu est illicite (loi du 11 mars 1957).
Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

Impression: TEAM RUSH ☎ (+33) (0) 4 72 44 04 04 (avril 2005)
Dépôt légal: 2^e trimestre 2005
ISSN: 1263-2570
ISRN: Certu/RE -- 05-13 -- FR

Certu
9, rue Juliette-Récamier
69456 Lyon cedex 06
☎ (+33) (0) 4 72 74 59 59
Internet <http://www.certu.fr>