

**Mémoire du Groupe en recherche urbaine-
Hochelaga-Maisonneuve**

Présenté à Concession A25 S.E.C.

Consultations publiques
sur le projet de parachèvement de l'autoroute 25
octobre 2007

Bonjour,

Je prends la liberté de vous envoyer copie de mon mémoire présenté le 30 septembre 2006 avec la lettre envoyée au Ministre des transports de l'époque.

Cette correspondance a été favorablement reçue par le Ministère par le biais de M. Daniel Dorais (Copie incluse)

Nous trouvons malheureux que nous n'avons jamais été consulté pour participer aux modifications suggérées pour l'échangeur de l'A-440/A25 au nord de la Polyvalente que nous avons annotées sur un extrait de la configuration disponible du site du MTQ de décembre 2005 (Copie annotée incluse).

Bref, le seul document que j'ai pu consulter était le grand plan affiché en arrière de la salle de consultation qui n'est pas disponible, ni sur le site WEB du MTQ ni sur le vôtre.

En autant que certaines modifications reflètent bien notre annotation de la fin décembre 2005 sur le document du MTQ, d'autres semblent apparaître de nul part.

Donc allant de mémoire du plan affiché au mur, voici nos commentaires:

1. Nous ne comprenons pas pourquoi vous n'avez pas abordé les modifications aux aménagements du territoire dans votre présentation, surtout quand il s'agit de questions de sécurité et fonctionnalité de l'infrastructure en constante révision.
2. En autant que les bretelles M et N ont été uniformisées en courbes simples avec la bretelle N au sud de la M comme il se doit, nous étions surpris de voir que ces deux bretelles passent en tunnel en plein milieu de courbes sous l'intersection de la Montée Masson et la traverse St-François. De plus, la courbe de la bretelle N est beaucoup plus serrée que la bretelle M, contrairement à ce que nous avons indiqué sur notre plan annoté. Nous considérons cela comme un potentiel d'accidents importants, un peu comme on retrouve dans l'échangeur A-13/A-20 à Montréal avec une situation similaire d'avoir un tunnel dans une courbe prononcée en bas d'une côte.
3. Nous avons passé par le chantier vendredi pour bien voir que ces tunnels sont maintenant construits par le secteur public (MTQ) et qu'il est trop tard à modifier ce concept. Par contre, nous avons trouvée la sécurité de chantier très questionnable avec l'absence de passage protégé pour les piétons et cyclistes. (Vous êtes à côté d'une polyvalente quand même.)
4. La voie réservée aux autobus en allant vers le pont ne passe plus par l'échangeur du boulevard Lévesque mais converge sur l'autoroute avant cette dernière. Nous avons remarqué un conflit important d'entrecroisement sur ce parcours en direction sud. De plus, nous voyons mal la pertinence de cette voie d'autobus si le circuit alimente un arrêt d'autobus à l'intersection de la Montée Masson et la traverse St-François. Cette intersection est loin des milieux peuplés et, comme mentionné dans le paragraphe précédent, il ne semble pas avoir beaucoup d'activité piétonnière à cet endroit, même en proximité de la polyvalente. En direction nord, où passent les autobus?
5. Sur le plan affiché sur le mur de la salle, on indique différemment la convergence de l'A-440 avec l'A-25 direction nord que sur les plans du MTQ. Pour faire cela, on semble vouloir démolir le tronçon de l'A-440 incluant le viaduc au-dessus de la traverse St-François, élargir il y a peine 3 ans à coût de plusieurs millions \$. Avons-nous les moyens de continuellement construire, démolir et reconstruire des routes, juste à côté des unes aux autres?

Enfin, avec ce qu'il semble se concrétiser, nous croyons que l'échangeur du boulevard Lévesque comme étant dangereuse et redondante. Nous suggérons donc l'élimination des bretelles "I, K et L" et que la bretelle "J" soit relocalisée au nord du viaduc ferroviaire pour

limiter les manœuvres sur l'autoroute. Nous suggérons bien de faire la configuration de l'autoroute semblable à celui du côté de Montréal où il n'y a pas de raccord au boulevard Gouin et que, une fois dépassé Henri Bourassa en direction du pont, il n'y a plus de sortie d'autoroute, seulement des entrées. Le boulevard Lévesque est beaucoup comme le boulevard Gouin, une route locale à faible achalandage de baladage au bord de la rivière des Prairies qui ne doit pas être inondé par la présence par le trafic induit de l'autoroute en question.

De plus, nous recommandons que la convergence A-440/A-25 se fasse selon le plan originale du MTQ (2005) au lieu de défaire tous ce qui vient d'être reconstruit sur l'A-440 en direction Nord. Cela permettrait de conserver l'esprit de continuité de voie réservé pour autobus en rive sur l'autoroute.

Pour conclure, nous aimerions bien avoir copie du plan affiché en audience et que ce dernier soit disponible sur votre site WEB. Le plan du tracé que vous fournissez sur votre site WEB n'est pas déchargeable, trop lourd à 13,6 még et est erroné sans oublié qu'elle est incomplète. (A-25 direction nord indiqué sur la Montée Masson). Peut être utilisé le même graphique que les plans du MTQ qui sont beaucoup plus claire.

Nous vous écrivons ceci en guise de notre mémoire, car, comme vous pourriez le constater et, en relançant le défi à l'animatrice de la soirée, nous vous invitons bien à consulter les différents sites WEB, pour avoir accès à nos nombreux interventions que nous avons faites dans la passé, autant devant le BAPE qu'aux consultations de 2006.

Au Plaisir,

Pierre Brisset,

Pièces jointes: 060928 Mémoire A-25.pdf; 060930 A-25-Min.doc; 061109 Lettre Dorais.jpg; a25_laval c.jpg

Annexes

Bouclage de l'A-440 dans l'est de Laval

**Mémoire du GRUHM
présenté par Pierre Brisset directeur**

**Présenté devant le BAPE en date de juin 2005
Aux audiences tenues dans l'Est de Montréal**

Pierre Brisset, Architecte.
GRUPE en RECHERCHE URBAINE
(GRU)

**Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire**

4344 Bourbonnière, Mtl, Qc, H1X 2M4
Tel: (514)899 5314, Fax:(514)899 9226.
Courriel: gruhm@sympatico.ca
WEB: <http://gruhm.org/>



Préambule pour le bouclage de l'A-440 à Laval

Voici ce qui serait une mise à jour de la position du GRUHM sur le dossier du pont de l'A-25.

Et bien, au lieu de contester, peut être y aurait-il possibilité d'une approche de collaboration??

Si le gouvernement semble être déterminé de procéder avec ce projet de PPP, pourquoi ne pas exiger que plusieurs éléments positifs soient incorporés dans le projet afin qu'une approche d'aménagement durable soit à l'avantage de tous.

Bref, voici 4 conditions qui doivent être incorporées, si le projet de pont va de l'avance:

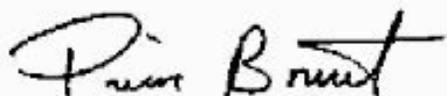
- 1- Il en suit que des voies de transport collectif (voies réservées pour autobus en site propre ou SLR) doivent être aménagées en permanence sur les deux voies centrales du boulevard Pie IX et ce, sur le parcours au complet du boulevard qui débiterait à Laval (A-440) jusqu'à la rue Notre Dame du côté de Montréal. Puisque ne serait plus vrai que le boulevard Pie IX ait besoin de ses 6 voies pour la circulation, ce serait une situation idéale pour corriger le problème de voies réservées sur cet axe, chose qui nous perplexe maintenant depuis plusieurs années. Il va de même pour l'axe Papineau. Comme ça le nombre de nouvelles voies de circulation serait optimisé entre Montréal et Laval. Aussi, des voies réservées au TC ne serait plus requis sur ce nouveau pont puisque ces dernières seraient aménagées dans des corridors peuplés à Montréal et Laval. Le directeur de circulation à Laval semble être en accord avec ce principe basé sur notre présentation que nous avons faites à l'hôtel de ville l'automne dernier.

- 2- Pour atteindre les objectifs de circulation de transport de marchandise plutôt que ceux de la circulation pendulaire du transport auto solo, la configuration des voies rapides doit être organisée en conséquence à répondre aux objectifs énumérés pour justifier le projet. Entendons nous que les objectifs anticipés pour ce projet sont bien de relier les parcs industriels de l'est de l'île de Montréal avec les marchés lucratifs de l'ouest (d'éviter la Métropolitaine selon le conseiller municipale M. Luis Miranda) ainsi que de relier le pôle industriel du centre de Laval avec le berceau économique de l'est du Québec via le tunnel Lafontaine. Si la volonté est réel de vouloir construire une deuxième axe est ouest dans la CMM afin de fonctionner en tandem avec la métropolitaine, elle doit être fait dans son entier, en passant par Laval entre l'échangeur d'Anjou dans l'est jusqu'au point de raccordement de l'A-440 et A-13 à Chomédy dans l'ouest de l'île de Laval. Précisons que le bouclage de l'A-440 ne passerait plus sur l'île Bizard mais utiliserait l'emprise de l'A-13 avec des liens directs qui seraient aménagés aux autoroutes 40 et 440.

- 3- Il en suit donc que le pont de l'Est doit porter l'appellation **A-440 autoroute Laval** voie de contournement afin d'aspirer la circulation de l'A-40 plutôt que l'**A-25 autoroute de Lanaudière** voie axial sur le centre-ville qui aurait pour effet d'inonder le réseau montréalais. C'est-à-dire, la configuration sur le sol doit permettre un lien direct entre ce futur pont et l'A-440 vers le centre de Laval avec raccordements en bretelles vers l'A-25 de Terrebonne plutôt que le contraire. Il est important de mentionner que l'autoroute 25 vers Terrebonne et Rawdon n'est qu'une autoroute régionale et pas nationale et donc, ne doit jamais excéder les quatre voies qu'elle occupe présentement. Présentement, l'autoroute 440 de Laval ainsi que le nouveau pont projeté est de 6 voies et, selon les configurations antérieures du MTQ, ces deux autoroutes convergeaient sur l'A-25 de 4 voies. Erreur de mathématique, non! D'ailleurs, selon certains hauts fonctionnaires du MTQ, le projet semble avoir déjà pris une nouvelle orientation dans ce sens, mais nous n'avons pas encore vu cette nouvelle configuration comme elle pourrait être appliquée sur le terrain.

- 4 Pour assurer une bonne desserte des parcs industriels de l'est de Montréal qui se trouvent, pour la plupart, en proximité de l'autoroute Lafontaine (A-25) ainsi que le port de Montréal, qui chevauche l'entrée du tunnel Lafontaine, cette dernière (A-25) doit être reconfigurée pour permettre des accès directs aux rues Sherbrooke et Notre Dame et ce, dans toutes les directions. Bref, l'échangeur Souigny doit être reconfigurée en type Artère/Autoroute avec raccordements à droite plutôt qu'Autoroute/Autoroute avec raccordements à gauche, afin de permettre ces nouveaux critères d'accès au réseau artériel. De plus, l'intégrité de l'A-25, en autoroute à 6 voies contiguës, aurait une meilleure efficacité entre le tunnel Lafontaine et la Métropolitaine.

En autant que ce pourrait paraître pour certains comme un revers majeur de notre politique sur ces dossiers, nous osons croire qu'avec ces objectifs atteints, le projet tandem A-40/A440 prendrait plus un aspect positif pour le développement durable recherché. De plus l'importance du besoin d'une autoroute sur la Notre Dame serait grandement diminuée puisque le deuxième lien commercial est-ouest recherché dans la CMM se ferait du côté Laval plutôt que celui du centre-ville, chose qu'on voit s'appliquer à Toronto avec leur couplage de l'A-401 et l'A-407 en tandem au nord de cette ville.



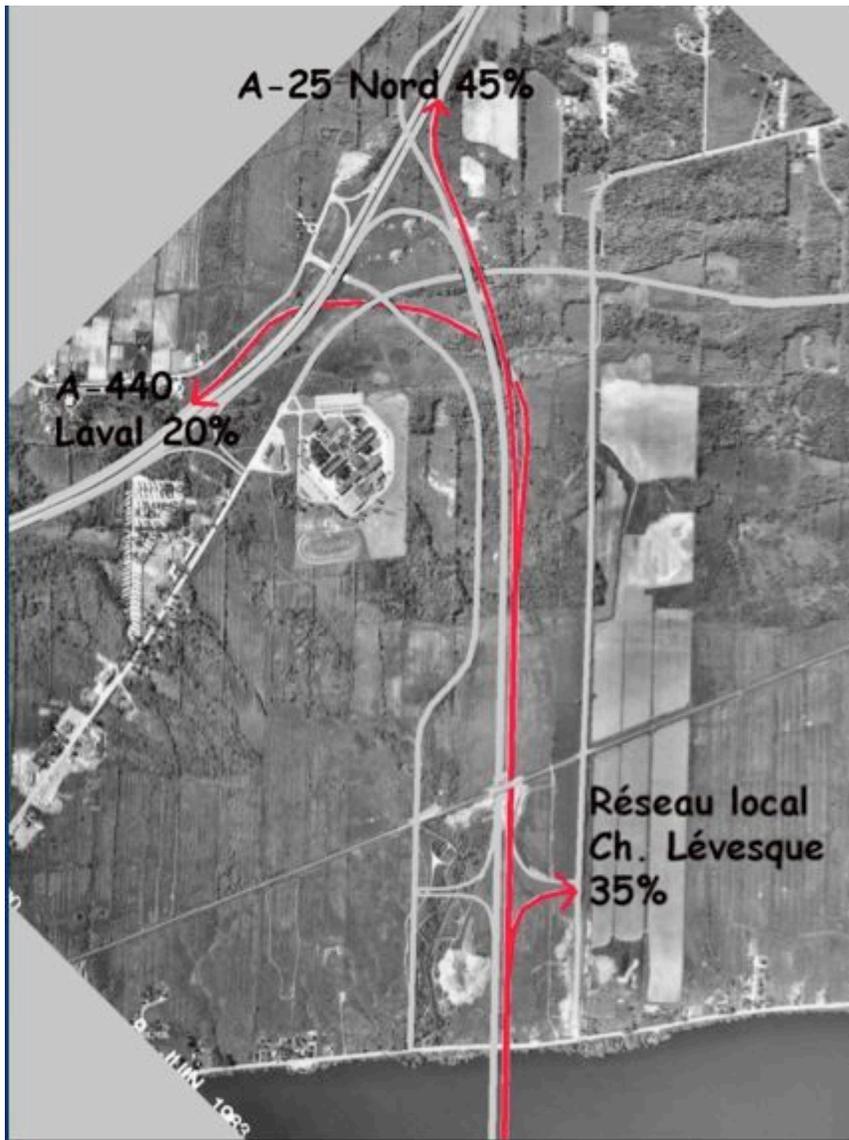
Pierre Brisset, Directeur GRUHM

Considérations pour le bouclage de l'A-440:

- 1- En considérant que la volonté du Ministère des Transports, appuyé par le gouvernement, vise l'implantation d'un pont dans l'axe de l'autoroute 25 ;
- 2- En considérant que le projet de pont de la 25 n'a été présenté que sous forme de « dessin » ;
- 3- En considérant que ce pont aura une incidence sur le trafic généré sur l'île de Montréal par un tel pont ;
- 4- En considérant que ce pont vise une amélioration du flux du trafic routier ;
- 5- En considérant l'impact particulier sur l'ensemble du réseau routier de l'Est de Montréal ;
- 6- En considérant que ce pont vise à dynamiser le développement économique de l'Est ;
- 7- En considérant que l'Est de l'île de Montréal cherche à avoir de meilleurs liens économiques avec le marché lucratif de l'Ouest ;
- 8- En considérant que la métropolitaine ne suffit pas à répondre aux exigences de circulation en provenance de l'Est pour aller dans l'Ouest ;
- 9- En considérant que le mandat du BAPE est insuffisant pour exposer et analyser les impacts autres qu'environnementaux ;

Il est recommandé que :

- 1. Le bouclage de l'autoroute 440 soit complété dans son entier, autant dans l'ouest que dans l'est et que le raccord de cette autoroute entre l'A-13 et l'A-40 à Beaconsfield fasse partie intégrante du projet du pont de l'Est (maintenant appelé le pont de l'A-440).**
- 2. Le nombre de voies attribuées à la circulation menant vers le centre ville soient diminuées aux axes, Pie-IX et Papineau.**
- 3. L'échangeur Souigny soit modifié de façon à ce que les raccords directs menant vers le centre ville soient éliminés sur l'axe Souigny/Notre-Dame.**
- 4. Des voies en site propre, réservées au transport collectif (Bus et/ou SLR) soient aménagées aux axes Pie-IX et Papineau et ce, de l'A-440 à Laval à la rue Notre-Dame à Montréal.**
- 5. Des voies en site propre, réservées au transport collectif (Bus et/ou SLR) soient complétées sur l'axe Souigny/Notre-Dame et ce, de Pointe aux Trembles au centre-ville.**
- 6. Une commission d'enquête publique ait le mandat de procéder à des audiences publiques sur le « projet de pont de la 25 » devant tenir compte de :**
 - 1-L'impact environnemental direct de l'implantation d'un pont à l'endroit prévu ;**
 - 2-L'impact pour le développement économique de l'Est de Montréal ;**
 - 3-L'impact du trafic en provenance de ce nouveau pont sur le réseau routier de Montréal ;**
 - 4-L'impact sur le développement des réseaux de transport en commun ;**



3- Version MTQ (Côté nord-est de la polyvalente)
Révisée

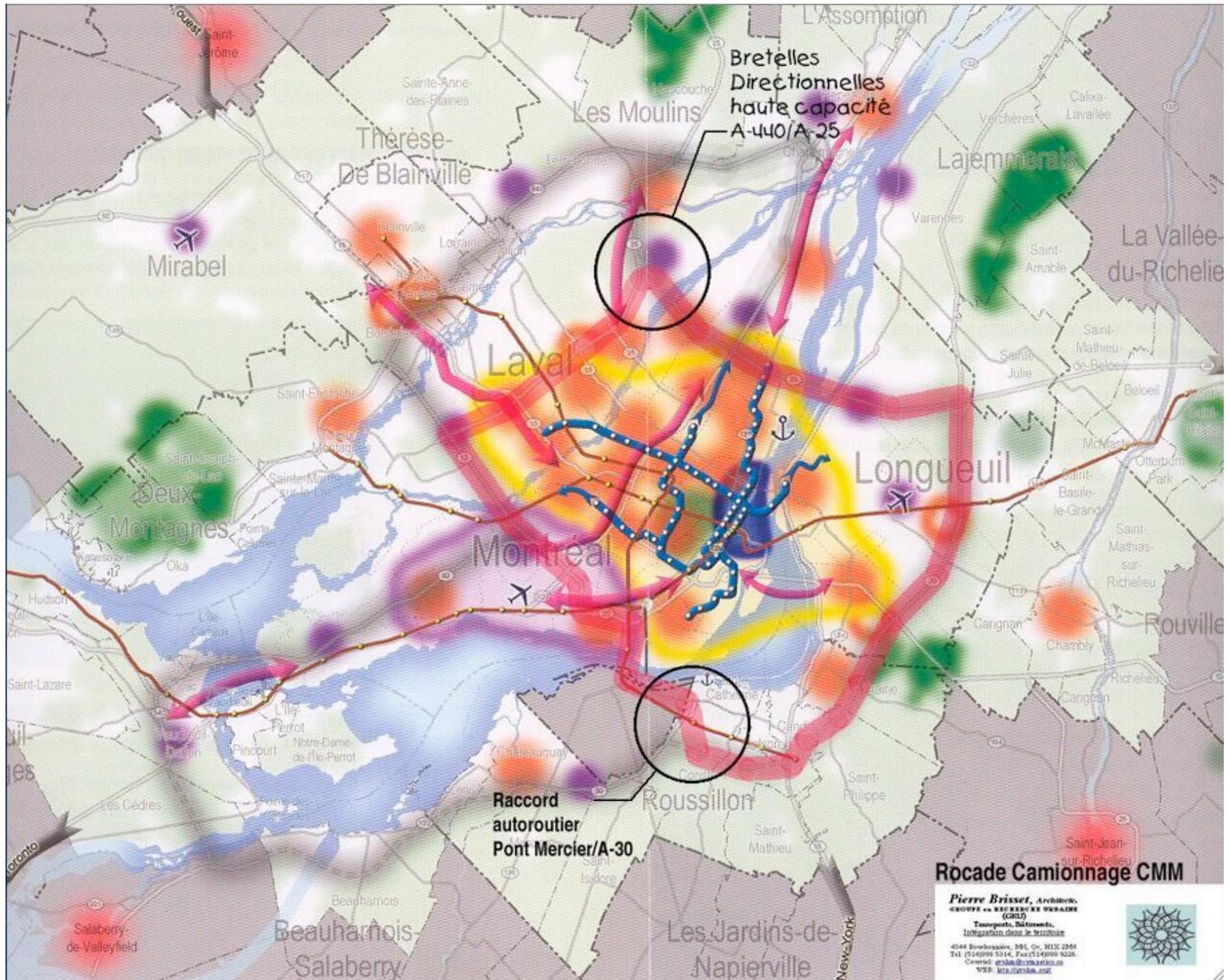
4- Version GRUHM (Côté sud-ouest de la polyvalente)
Révisée

Configuration du raccordement entre l'A-440 et l'A-25.

Pierre Brisset, Architecte.
 GROUPE DE RECHERCHE URBAINE
 (GRU)
 Transports, Bâtiments,
 Intégration dans le territoire

4344 Bourdonnière, Mtl, Qc, H1X 2M4
 Tel: (514)999 5314, Fax: (514)999 9226.
 Courriel: gruhm@rvm-patco.ca
 WEB: <http://gruhm.org>







*Groupe en Recherche Urbaine -
Hochelaga/Maisonnette (GRU-HM)*

Site Web: www.gruhm.org

Monsieur le Ministre M. Michel Després,
Ministre des transports,
700, boul. René-Lévesque Est, 29^e étage
Québec, Qc, G1R 5H1

Montréal le 30 septembre 2006

Objet: Lettre relative à la consultation publique entourant la modification du schéma d'aménagement en vigueur sur l'île de Montréal permettant le parachèvement de l'autoroute 25.

Monsieur le Ministre,

Nous vous écrivons pour exprimer notre déception relative aux procédures relatives aux récentes audiences entourant le projet en question.

Pourtant, nous avons bien voulu vous tendre la main lors de nos multiples interventions en fin 2004 et 2005 pour culminer aux volumineux documents que nous avons déposés devant le BAPE en juin 2005.

Précisons que des 7 points majeurs énoncés pour justifier le projet, quatre étaient concurrents aux nôtres :

- de mieux soutenir le développement des pôles économiques de la région métropolitaine, notamment en facilitant les liens entre ceux-ci et les grappes industrielles et avec le port de Montréal;
- de réduire la circulation sur l'autoroute Métropolitaine entre les autoroutes 15 et 25;
- d'assurer la continuité du réseau dans l'axe nord-sud et ainsi d'améliorer l'efficacité du corridor interrégional Laurentides-Laval-Montréal-Montérégie;
- de réaliser une partie de la rocade autoroutière (voie de contournement par le nord via les autoroutes 25 et 440) favorable particulièrement au transport des marchandises.

Afin d'accommoder ces quatre points cardinaux, nous avons toujours prôné le concept de bouclage de l'A-440 en priori au parachèvement l'A-25 en forme de route pendulaire avec des liens secondaires reliant l'A-440. D'ailleurs, vos propres simulations confirment cette approche quand on considère leurs applications sur le terrain.

En audience, nous avons questionné à maintes reprises la validité des simulations du tronçon de l'A-25 entre Terrebonne et le nouvel échangeur devant la polyvalente, là où début le nouveau tronçon de route vers le pont. Précisons que cette route n'est qu'à quatre voies et est déjà à son point de saturation pour la plupart de la pointe matinale. *« En provenance de Terrebonne, vous indiquez une augmentation de débit de circulation de 2 170 véhicules de plus pendant la période de pointe du matin. Comment est-ce possible d'accommoder tous ces véhicules de plus si cette portion d'autoroute, ayant deux voies carrossables plus une voie réservée pour autobus, ait déjà atteint sa capacité d'environ 4 000 véhicules de l'heure? De plus, dans votre document déposé en décembre 2004 vous indiquez ce chiffre à 5 750 véhicules pendant une heure de pointe? Avec ce manque de capacité, avez-vous l'intention d'élargir ce tronçon d'autoroute de 4 à six voies en faisant sauter les voies réservées pour autobus. Autrement, ce niveau d'achalandage n'est pas possible et donc le niveau de service que vous indiquez, même au code F, est irréaliste pour ce tronçon de route. »*

QuickTime™ et un
décompresseur TIFF (non compressé)
sont requis pour visionner cette image.

Relative à la réponse donnée en audience du BAPE en 2005 pour ce sur chargement de l'A-25 entre Terrebonne et la Polyvalente nous voudrions préciser certaines anomalies :

- 1- Nous trouvons irrecevables de dépendre sur les quelque 300 contrevenants circulant sur les voies réservés pour autobus pour augmenter l'achalandage sur ce tronçon de l'A-25.
- 2- Nous n'acceptons pas la théorie de la surcapacité de voies en augmentant de 2 100 vph. à 2 300 vph sans mettre en danger la sécurité des usagers. Ce chiffre est possible si l'utilisation est réservée pour autos seulement mais précisons qu'il devait y avoir un certain pourcentage de camionnage.

En effet dans vos réponses écrites ainsi que celles qui sont données par le préposé du MTQ aux présentes audiences, il semblerait que la durée de la période de congestion de la pointe matinale serait prolongée de quelques heures sur l'A-25 en provenance de Terrebonne avec l'arrivée du nouveau pont. Pourtant, cette constatation de prolongement de l'heure de pointe de deux à quatre heures est bien contradictoire avec l'objectif de réalisation de cette nouvelle infrastructure. Donc pour cela, nous avons, à maintes reprises, insisté que l'autoroute en sortant du pont au nord de la rivière des Prairies devait être orienté vers l'infrastructure à grand nombre de voies, dont consiste l'A-440, plutôt que vers l'axe restreint de l'A-25 vers Terrebonne,

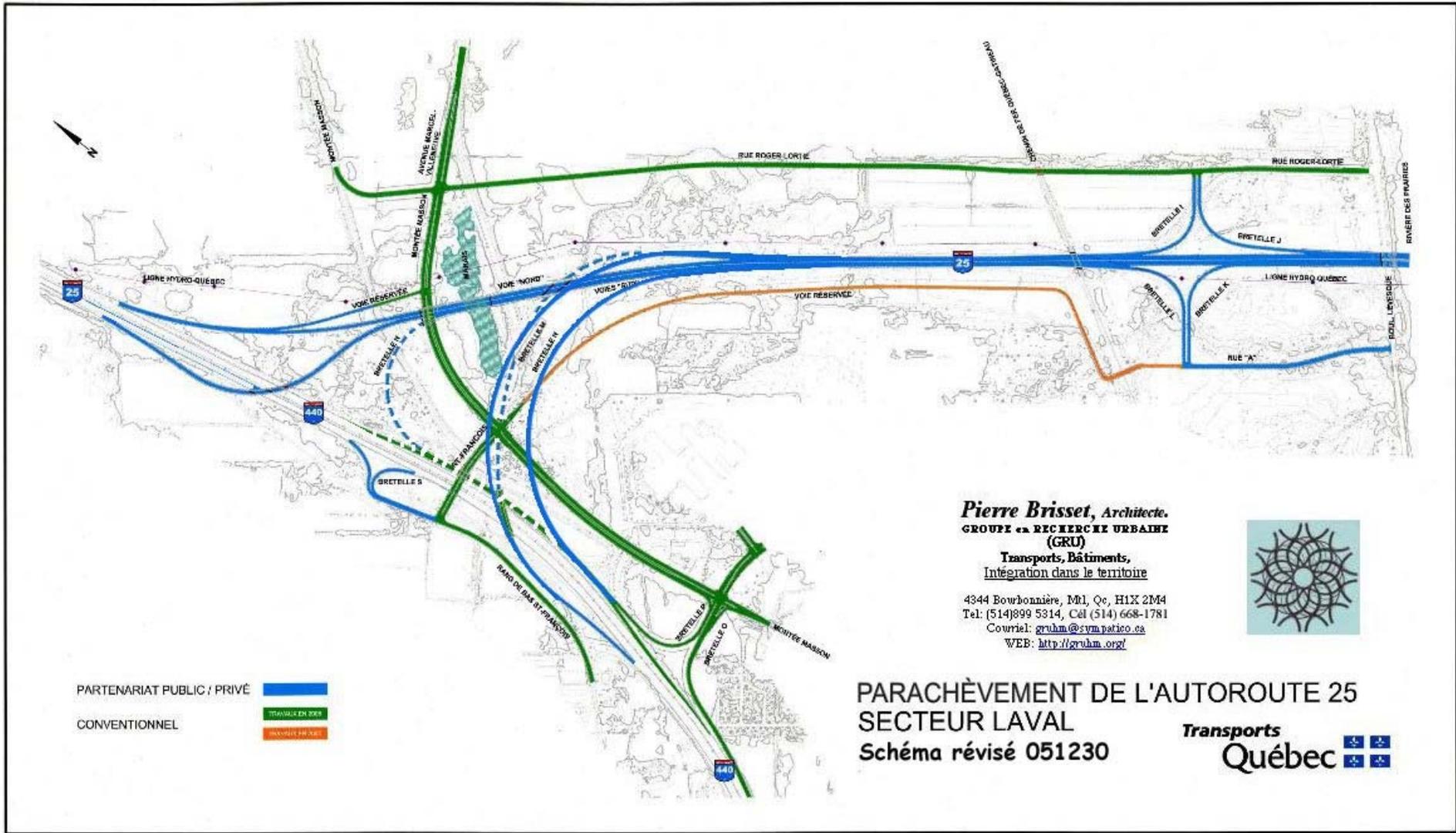
Enfin, dans son présent état, nous ne sommes pas en mesure de bonifier le projet de l'autoroute 25 en forme d'axe pendulaire tant et aussi longtemps que vos propres paramètres d'implantations ne soient respectés pour bien boucler le réseau. Nous incluons, à la présente lettre, copie d'un sommaire exécutif en forme de Powerpoint résumant nos propos de 2005 sur ce projet.

Je vous prie donc, encore une fois, de bien vouloir pondérer cette requête et demeure,

Respectueusement,

Pierre Brisset, architecte.

cc. M Henri Gilbert, Directeur de la direction de Montréal au MTQ
Convercity.



Pierre Brisset, Architecte.
GROUPE DE RECHERCHE URBAINE (GRU)
 Transports, Bâtiments,
 Intégration dans le territoire
 4344 Bourbonnière, Mtl, Qc, H1X 2M4
 Tel: (514)899 5314, Tél (514) 668-1781
 Courriel: gruhm@sympatico.ca
 WEB: <http://gruhm.org/>



PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25
SECTEUR LAVAL
Schéma révisé 051230

Transports Québec

Laval, le 9 novembre 2006

Monsieur Pierre Brisset
Groupe en Recherche Urbaine
Hochelaga/Maisonneuve (GRU – HM)
4344, rue Bourbonnière
Montréal (Québec) H1X 2M4

Objet : Consultation publique entourant la modification du schéma
d'aménagement en vigueur sur l'île de Montréal
permettant le parachèvement de l'autoroute 25
Requête n° : 20061005-10

Monsieur,

Nous avons pris connaissance de votre courriel du 30 septembre 2006. Comme vous le savez, le Gouvernement a passé toutes les étapes du dossier relatives à l'obtention du Décret gouvernemental ainsi que d'un certificat d'autorisation et entend procéder au cours de l'année qui suit, à la sélection d'un partenaire privé pour la réalisation et mise en service d'ici 2010.

En raison de l'état d'avancement du dossier, plusieurs éléments dont vous faites mention sont caducs, mais soyez assuré que certaines idées émises dans votre document feront l'objet d'analyses dans le cadre de la planification du Ministère.

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

Le directeur,



Daniel Dorais
DD/JV/jj