



*Groupe en Recherche Urbaine -
Hochelaga/Maisonneuve (GRU-HM)*
4344 rue Bourbonnière, Montréal, Qc., H1X 2M4
Tel (514) 899-5314, Fax.(514) 899-9226
Courriel: gruhm@sympatico.ca
Site Web: www.gruhm.org

Montréal le 30 septembre 2006

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

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 surchargement 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,

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

Pierre Brisset, architecte.

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

