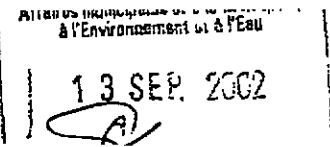


*Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et  
le boulevard Henri-Bourassa*

### **Requêtes d'audience publique**

- CR3.1 Association Habitat Montréal
- CR3.2 Conseil régional de l'environnement de Laval
- CR3.3 M. Normand Legault
- CR3.4 Conseil régional de l'environnement de Montréal
- CR3.5 Transport 2000 Québec
- CR3.6 Groupe de recherche urbaine – Hochelaga/Maisonneuve
- CR3.7 M. Éric St-Pierre
- CR3.8 Comité transport collectif MRC Deux-Montagnes et Sud de Mirabel
- CR3.9 M. Alain Boucher, M<sup>me</sup> Francine Leblanc
- CR3.10 Parti Vert du Québec
- CR3.11 Collectif en environnement Mercier-Est
- CR3.12 Regroupement de citoyens
- CR3.13 Vivre en Ville
- CR3.14 Conseil central du Montréal métropolitain (CSN)
- CR3.15 Société de promotion et de concertation de l'Est de l'île de Montréal
- CR3.16 Conseil régional FTQ Montréal métropolitain
- CR3.17 Option Transport Durable
- CR3.18 Mouvement Au Courant
- CR3.19 Atelier du patrimoine urbain de Montréal

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT**



Montréal, le 17 août 2002

Monsieur André Boisclair,  
Ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole,  
à l'Environnement et à l'Eau et leader du gouvernement  
675, boul. René-Lévesque Est, 30e étage, Québec,  
G1R 5V7.

**CR3.1**

Projet de prolongement de l'autoroute 25  
entre l'autoroute 440 et le boulevard  
Henri-Bourassa

Laval-Montréal

6211-06-080

Objet : Prolongement de l'autoroute A-25 entre Montréal et Laval

Monsieur,

La présente est une requête d'audience publique sur le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval. Les raisons pour justifier cette requête sont nombreuses et les préoccupations auxquelles elles sont liées sont de plusieurs ordres mais, notamment, elles pourraient ainsi être formulées :

- 1) En tant que résidents de Montréal, nous sommes plus que concernés par la qualité de l'air que nous respirons à chaque jour et les récentes journées de smog que nous avons subies – en nombre record – ne font rien pour apaiser nos inquiétudes. Or, on sait bien que sans une réduction du nombre de véhicules automobiles et du nombre de camions sur nos routes - réduction combinée à des améliorations technologiques sur les systèmes anti-pollution des véhicules -, il sera impossible de parvenir à une amélioration de cette qualité de l'air. Comme ce nouveau tronçon autoroutier ajoutera une grande capacité de transport automobile et par camion, il semble tout à fait incompatible avec la NÉCESSITÉ de réduire les polluants dans l'air montréalais. D'ailleurs, la Régie de la Santé de Montréal-Centre est opposée au projet de construction de tout nouveau pont ou d'autoroute depuis plusieurs années : le temps est venu d'écouter ces gens qui sont non seulement responsables, mais très professionnels.
- 2) Plus particulièrement, d'eux d'entre nous résidons dans Hochelaga-Maisonneuve et vivons donc dans un quartier qui possède le plus haut taux d'asthme de la Ville de Montréal et un des plus (sinon le plus) hauts au Canada : ce n'est d'ailleurs pas un secret et un centre d'étude de l'asthme est situé dans le quartier. Comme ce projet augmentera sans aucun doute l'achalandage sur le futur boulevard-autoroute Notre-Dame, on peut se permettre de douter de et d'envisager des répercussions négatives sur les quartiers limitrophes à la rue (boulevard, autoroute) Notre-Dame. Même si l'étiologie des maladies respiratoires est très complexe (et que dans ce cas particulier il est fort possible que les problèmes de pollution soient amplifiés par la présence des infrastructures de transbordement de vrac dans le Port de Montréal), il y a de plus en plus d'études qui montrent une relation directe entre la présence de débits de circulation élevés (et donc d'infrastructures autoroutières) et l'occurrence de maladies respiratoires dans une population. Il est NÉCESSAIRE d'améliorer la qualité de l'air

dans les quartiers limitrophes à la rue Notre-Dame, et la limitation de l'achalandage automobile est une des actions importantes qui doivent être entreprises pour y parvenir.

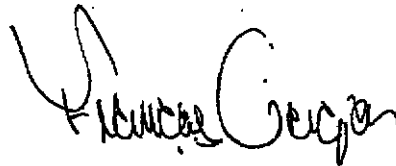
- 3) En tant que contribuables, la construction de nouvelles infrastructures de transports ne nous paraît pas un bon investissement pour la société québécoise. D'une part, les journées de smog voient une augmentation de la fréquentation des urgences des hôpitaux de 2 à 10%; ce sont des coûts importants dont on ne tient jamais compte dans l'évaluation de projets semblables mais qui devraient être intégrés aux calculs. D'autre part, l'augmentation de la capacité autoroutière est d'une redoutable inefficacité à réduire la congestion automobile dans les grandes agglomérations urbaines. Cela a été démontré amplement non seulement par quarante années d'expérience montréalaise, mais aussi par de nombreuses études portant sur les taux de congestion des villes nord-américaines : les villes qui ont le plus augmenté leur capacité autoroutière n'ont pas plus amélioré la situation de la congestion automobile et du camion sur leur territoire que celles qui ont investi le moins. L'argument économique qui est lié à la supposée décongestion obtenue par la construction d'autoroutes a été mis à mal non seulement par les «environnementalistes», mais par les ingénieurs de la circulation eux-mêmes... l'effet d'induction (la construction d'autoroutes incite les promoteurs à développer plus loin du centre-ville et ainsi à forcer les gens à se déplacer sur de plus longues distances et plus fréquemment en automobile) est largement reconnu - sauf au Ministère des Transports du Québec, apparemment.
- 4) Le système de transport collectif de Montréal, un des plus formidables outils d'équité sociale développé ici, est de plus en plus mis à mal par l'augmentation des déplacements en automobile. En fait, même le Ministère des Transports du Québec reconnaît, dans son plan de gestion des déplacements de la région de Montréal (2000), qu'une augmentation de l'offre pour les déplacements automobile aura des effets d'annulation des investissements en transport collectif. En tant qu'utilisateurs réguliers des transports collectifs, nous sentons nettement et directement les effets de la réduction des services - coupures liées à l'investissement prioritaire pour l'automobile. Pour prendre un exemple parmi de nombreux autres, l'autobus Ste-Catherine est (34), hors des heures de pointe, passe maintenant aux 30-35 minutes, une coupure de 50% du service par rapport à 1991 - ce qui est décourageant et incite plusieurs personnes dans Hochelaga-Maisonneuve à s'acheter aussi des automobiles pour leurs déplacements quotidiens alors même qu'ils voudraient bien s'en passer. La poursuite de l'étalement urbain que permettra ce nouveau tronçon autoroutier fera en sorte que la plupart des nouveaux ménages de la région iront s'installer dans des lieux très mal desservis par les transports collectifs (d'ailleurs, environ 50% des gens se déplacent en transport collectif dans les quartiers anciens et centraux de Montréal alors que, hors de ces quartiers, moins de 20% des gens ne le font), ce qui réduira encore la part des déplacements et le financement du système collectif. Alors qu'il est NÉCESSAIRE de renverser la vapeur, ce nouveau projet poursuit ce que l'on fait depuis plus de 40 ans.

- 5) La Commission Nicolet, chargée d'étudier la possibilité de construire un nouveau lien entre Montréal et la Rive-Sud, a depuis un an permis de voir que la plus grande part des experts de la région sont très critiques face à l'établissement de nouveaux liens autoroutiers et de ponts – alors que «l'urgence» de la situation semblait commander un nouveau pont aux yeux de certains. Il serait possible que l'inutilité d'un nouveau lien vers Laval soit aussi démontrée lors d'audiences publiques.
- 6) Selon ce que l'on a pu en lire récemment dans un quotidien de Montréal, l'étude d'impact semble avoir été réalisée de manière pour le moins précipitée et plusieurs questions importantes semblent être demeurées sans réponses. Comme le démontrent les procédures judiciaires entreprises à Hull contre un autre projet du Ministère des Transports, cela semble une façon assez coutumière de fonctionner dans cet organisme public. Une audience publique devrait permettre d'aller au fond des choses si on lui donne des moyens suffisants pour réaliser ses travaux.

C'est entre autres pour ces raisons que nous vous demandons de commander une audience publique sur le nouveau projet du Ministère de Transports du Québec.

Merci à l'avance de l'attention portée à cette requête,

Les coordonnateurs de l'Association Habitat Montréal (AHM)

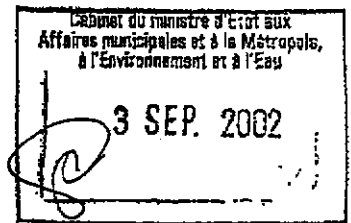


Patricia Clermont & Francois Gagnon



Luc Ferrandez

Monsieur André Boisclair  
Ministre d'État aux Affaires municipales  
et à la Métropole,  
à l'Environnement et à l'eau  
675, boul. René-Lévesque Est, 30<sup>e</sup> étage  
Québec, Québec  
G1R 5V7



**Objet : Demande d'audience publique concernant le projet de Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa**

Monsieur le Ministre,

Le Conseil régional de l'environnement de Laval a comme mission de promouvoir le développement durable et d'améliorer la qualité de l'environnement.

Le projet de *Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa* va à l'encontre du développement durable et aura des répercussions négatives sur notre environnement et notre qualité de vie.

Les impacts négatifs envisagés sont les suivants : destruction d'un milieu humide (le quatrième en importance), diminution du couvert végétal, augmentation du réchauffement climatique et du smog urbain, augmentation du bruit, des particules et des poussières en suspension attribuables au passage des véhicules, pression très forte sur la zone agricole, accroissement de l'étalement urbain et par le fait même, augmentation de l'utilisation des véhicules etc...

Malheureusement, cette augmentation de l'utilisation de véhicules finira par créer des embouteillages qui engendrera une augmentation des files d'attente plus longue que présentement, et qui accentuera notre consommation d'énergie et par conséquent affectera notre économie. On remarque ce phénomène depuis plusieurs décennies à chaque fois que l'on rajoute une voie de circulation ou un pont dans la région de Montréal.

Dans un tel projet, il est très important de tenir compte de l'environnement, de l'économie et du social et qu'ils aient tous les trois la même pondération si l'on veut inscrire notre approche dans une perspective de développement durable.

Pour toutes les raisons énumérées précédemment, nous vous demandons de bien vouloir tenir des audiences publiques afin que l'ensemble de la population de la région métropolitaine de Montréal puisse s'exprimer et connaître les vrais enjeux liés audit projet.

Espérant avoir une réponse favorable à notre requête, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, mes sincères salutations.



Guy Garand  
Directeur général

18 SEP. 2002

Laval, le 10 septembre 2002

Monsieur André Boisclair  
Cabinet du ministre d'État aux Affaires municipales  
et à la Métropole, à l'Environnement et à l'Eau  
et leader du gouvernement  
Ministère de l'Environnement  
Édifice Marie-Guyart, 30<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec(Québec)  
G1R 5V7

**CR.3.3**

Projet de prolongement de l'autoroute 2  
entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri  
Bourassa

Laval-Montréal 6211-06-080

**Objet : Demande d'audience publique concernant le projet de Prolongement de  
l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa**

Monsieur le Ministre,

À la suite d'une rencontre d'information tenue le 5 septembre 2002, à Laval, je vous adresse une demande d'audience publique concernant le projet de Prolongement de l'autoroute 25. Comme je suis producteur agricole à Laval, je m'interroge sur les impacts négatifs de ce projet. Plusieurs raisons motivent donc cette demande d'audience publique.

Sur les six voies de circulation, dont trois voies proviennent de l'autoroute 440 existante et trois voies additionnelles proviendront du prolongement de l'autoroute 25, la circulation des véhicules créera des embouteillages résultant de l'achalandage accru de ces véhicules lors de la période de pointe du soir. En effet, ces six voies de circulation vont se rétrécir à deux voies seulement sur l'autoroute existante de la 25 Nord afin que les usagers empruntent le pont de l'île Saint-Jean. Cet engorgement causera un refoulement des véhicules sur les routes secondaires.

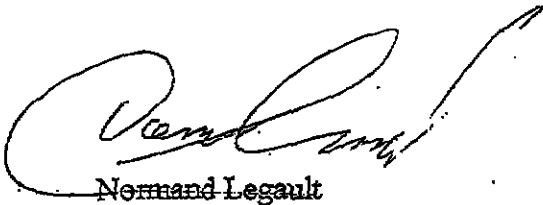
Ce rétrécissement des voies en direction nord va entraîner des conséquences majeures pour les activités agricoles:

- augmentation de la circulation sur les routes locales ( route 125, montée Saint-François et montée Sainte-Marie) aux heures de pointe du soir;
- difficultés pour les travailleurs agricoles de circuler avec la machinerie agricole aux heures de pointe du soir;
- augmentation des risques d'accidents sur les routes locales entre les véhicules automobiles et les véhicules agricoles, ces derniers ayant des vitesses de déplacement plus lentes;
- augmentation des particules et des poussières en suspension dans les cultures agricoles en bordure des routes et des montées locales, ceci résultant de l'achalandage accru des véhicules.

La zone agricole permanente sera soumise à des pressions pour le dézonage afin de réaliser des constructions résidentielles, commerciales et l'agrandissement de parcs industriels sur le territoire agricole dans la couronne nord en bordure de l'autoroute 25.

Comme ministre de la métropole, vous saisirez sans doute l'importance de conserver intacte la zone agricole permanente ainsi que la nécessité de favoriser une agriculture qui prône la qualité des aliments produits à la ferme.

En espérant que vous répondrez favorablement à cette demande d'audience publique ayant trait au projet de prolongement de l'autoroute 25, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, mes salutations les plus distinguées.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Normand Legault', with a large, sweeping flourish extending upwards and to the right.

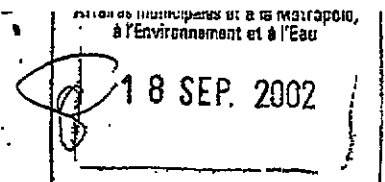
Normand Legault





CRE-Montréal

Monsieur André Boisclair  
Ministre de l'Environnement du Québec  
675, boul. René-Lévesque Est, 30 ième étage  
Québec, Qc, G1R 5V7



Montréal, le 13 septembre 2002

**CR3.4**

Projet de prolongement de l'autoroute 25  
entre l'autoroute 440 et le boulevard  
Henri-Bourassa

Laval-Montréal 6211-06-080

**OBJET : DEMANDE D'AUDIENCE PUBLIQUE SUR LE PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25**

Monsieur le ministre,

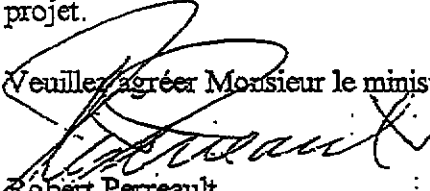
Par la présente, le Conseil régional de l'environnement de Montréal vous demande de donner le mandat au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) de tenir une audience publique sur le projet de prolongement de l'autoroute 25 du ministère des Transports du Québec. Nous croyons que des audiences publiques sont nécessaires pour permettre à la population et aux organismes préoccupés par le projet d'être adéquatement informés et de s'exprimer sur ce projet qui aura des impacts significatifs sur les quartiers traversés, la région de Montréal et son environnement.

Comme vous le savez, ce projet qui prévoit la construction d'un pont et le prolongement de l'autoroute 25 vers Laval aura des impacts significatifs sur les débits de circulation, l'étalement urbain, la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et plusieurs écosystèmes. C'est pourquoi, il est essentiel que la population ait l'opportunité de connaître ces impacts et de se prononcer sur le projet dans son ensemble. Les audiences publiques sont également nécessaires pour dissiper certaines zones grises du projet de prolongement de l'autoroute 25 :

- Les impacts du projet sur l'étalement urbain dans la région de Montréal.
- Les impacts du projet sur la circulation locale et régionale.
- Les impacts du projet de prolongement de l'autoroute 25 à l'égard des engagements du Québec en matière de changements climatiques.
- Les impacts du projet sur les écosystèmes notamment les ruisseaux et les zones humides.
- Les études sur des solutions alternatives au projet proposé par le ministère des Transports.

Pour toutes ces raisons et plusieurs autres, nous vous demandons de tenir des audiences publiques sur ce projet.

Veuillez agréer Monsieur le ministre, nos salutations les plus distinguées.

  
Robert Perreault  
Directeur général

Conseil régional de l'environnement  
de Montréal

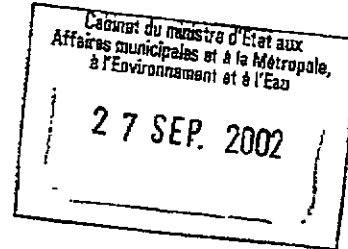
454, Avenue Laurier Est  
Montréal (Québec)  
H2J 1E1

Téléphone : (514) 842-2890  
Télécopieur : (514) 842-6513  
Courriel: [cremtl@cam.org](mailto:cremtl@cam.org)  
Site Internet: <http://www.cremtl.qc.ca>



Montréal, le 14 septembre 2002

Monsieur André Boisclair  
Ministre d'État à l'Environnement et à l'Eau  
**GOVERNEMENT DU QUÉBEC**  
675, boul. René-Lévesque est 30<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 5V7

**OBJET : Prolongement de l'autoroute 25 – demande d'audiences publiques**


Monsieur le Ministre,

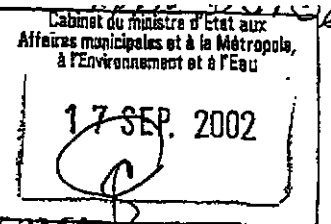
Au nom du Conseil d'administration, je voudrais par la présente vous demander de former une commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) afin d'examiner dans la communauté les impacts du prolongement de l'autoroute 25 entre le boulevard Henri-Bourassa, à Montréal, et l'autoroute 440 à Laval. Bien sûr, la construction envisagée d'un pont sur la rivière des Prairies doit faire partie de cet examen.

Or, nous estimons que ce projet n'est pas banal. Les ressources impliquées sont importantes. À notre avis, les impacts ne se limitent pas seulement à l'écosystème local – faune et flore. Le projet doit être considéré à la lumière des orientations gouvernementales en matière de transport et de mobilité des personnes, des politiques d'aménagement du Gouvernement ainsi que de la volonté des élus de souscrire aux accords de Kyoto relativement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le transport urbain joue un rôle important à ce chapitre. Toutefois, il a été établi par le promoteur lors des séances d'information des 4 et 5 septembre que le projet n'aurait vraisemblablement pas pour effet de réduire le volume des déplacements motorisés dans le secteur, au contraire. D'ailleurs, il ne semble pas se dégager de consensus autour de ce projet, de telle sorte que les avis sont pour le moins partagés à ce stade-ci.

Tout en vous remerciant de votre aimable attention, nous souhaitons une action de votre part tel que le prévoit la loi. Enfin, nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, en l'hommage de nos salutations respectueuses.

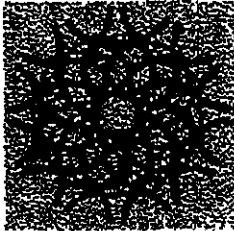
JL/ob

  
Jean Lévillé,  
Président du Conseil



Laval-Montréal 6211-06-080

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



Montréal le 17 septembre 2002

Cabinet du ministre d'état aux  
Affaires municipales et à la Métropole,  
À l'Environnement et à l'Eau  
Monsieur André Boisclair,  
Ministère de l'Environnement,  
Édifice Marie-Guyart, 30e étage  
675, boul. René Lévesque Est,  
Québec, Qc, G1R 5V7  
Par Fax: (418) 643-4143  
Courriel: [cab.ministre@menv.gouv.qc.ca](mailto:cab.ministre@menv.gouv.qc.ca)

**Objet: Demande d'une audience publique sur le projet du parachèvement de  
l'autoroute 25 au-dessus de la rivière des Prairies entre Montréal et Laval.**

Monsieur le Ministre,

Par la présente, nous demandons la tenue d'une audience publique pour le projet en  
rubrique. Voici les raisons qui motivent cette demande:

Tous d'abord, nous considérons que l'approche « par la construction de nouvelles  
autoroutes urbaines » pour régler la problématique des déplacements dans nos villes  
n'est plus d'actualité:

- 1- Considérant que nous commençons de vivre les effets du réchauffement de la  
planète et que des efforts doivent être mise davantage à réduire l'émission des  
gazes à effet de serre, des approches drastiques devront être prises relatives à nos  
habitudes de modes de déplacements. Le transport individuel a pourtant  
plusieurs répercussions importantes dans le cadre des engagements prises envers  
les **Accords de Kyoto** pour les contrôles des émissions de gaz à effet de serre!

D'autre part, nous doutons que le projet de nouveau pont puisse assurer tous les  
attributs préconisés par le promoteur au niveau de la fluidité, la sécurité, les  
mesures d'atténuation ainsi que son intégration dynamique dans le milieu urbain  
si nous le comparons à de projets semblables. Les expériences réalisées au cours  
des quarante dernières années confirment notre questionnement.

2- Considérant que la conclusion éminente du dossier de la Commission Nicolet relatif aux propositions de liens entre Montréal et la Rive Sud semble favoriser des solutions de transports urbains durables plutôt que de nouveaux ponts, nous croyons que l'approche doit être semblable sur la rive Nord, surtout que ce côté de l'île est déjà mieux desservi en équipement de ponts. (48 voies vers Laval et Repentigny versus 23 voies vers la Rive Sud.)

3- Considérant que les expériences réelles sur l'évolution de l'achalandage sur des autoroutes semblables menant au centre-ville nous révèlent que les débits qui en résulteraient sur la Notre-Dame ont été grossièrement sous-estimés. Nous avons donc demandé qu'une étude d'impact comparative soit faite avec la réalisation de l'autoroute 13, une infrastructure très similaire en caractéristiques avec ce présent projet qui se trouve du côté ouest de l'agglomération. (On doit se souvenir que l'autoroute 13 fut proposée en 1975, avec la plupart des attributs avancés sur le présent projet, soit emprise appartenant déjà en grande partie à l'état devant être financé par le secteur privé (à péage) et offrant toutes les économies de temps et de parcours avancés dans le présent projet).

Nous savons aujourd'hui que l'autoroute 13 a complètement débalancé le fonctionnement de l'autoroute 20 entre la 32<sup>ème</sup> avenue à Lachine et l'échangeur Turcot, sans pour autant réussir à avoir diminuer le niveau d'achalandage sur l'autoroute Décarie. Le développement de l'ouest de Laval qui en a suivi, est-il aussi positif qu'on puisse le souhaiter considérant la difficulté de desservir la région autre que par l'auto ?

4- Considérant l'inopportunité des analyses de temps économisé, nous croyons que beaucoup d'autres facteurs devraient être mis en cause. Nous avons pu témoigner que toute nouvelle infrastructure semblable n'a fait que déplacer et rendre pire les points de congestion ailleurs sur le réseau. Pendant la première période d'information, le promoteur ne nous a pas démontré le contraire avec un exemple concrète.

De plus, cette nouvelle infrastructure semble se raccorder à des points de congestion déjà bien connus. Le matin, la circulation sera engorgée sur l'échangeur d'Anjou et le soir, deux voies en provenance du pont devront converger avec l'autoroute Laval devant la Polyvalente, là où il y a déjà une réduction de voies disponibles de trois à deux voies en direction nord.

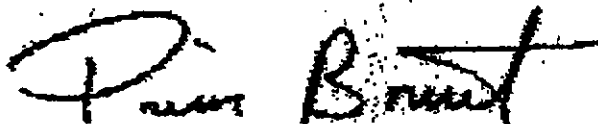
- 5- Considérant que nous trouvons aussi inopportun, les analyses d'économie de distances à parcourir, nous croyons que ce chiffrage est hors l'échelle de la réalité. En effet, le calcul démontrant l'économie de distance de 20 millions de véhicules kilomètres est une comparaison trop simplifiée et pourrait s'appliquer n'importe où sur le réseau.

En effet, on nous dit, qu'en calculant 11 000 autos par jour pouvant sauver 5 kilomètres sur 365 jours, une économie de 20 millions de véhicules kilomètres par année peut-être atteint. Avec cette approche, on pourrait inonder le territoire avec des autoroutes pour sauver ce 5 kilomètres mystique. D'ailleurs, d'autres comités favorisant le parachèvement de certains tronçons d'autoroutes avaient recommandé le contraire. (Comité de l'A-30 entre Candiac et Côte Sainte Catherine ; détour préconisé pour les utilisateurs du Pont Mercier accédant l'A-30 vers l'Est)

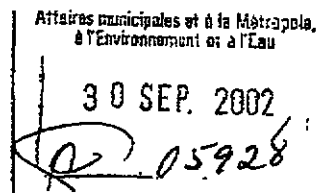
- 6- Considérant les expériences des autres villes d'Occident, nous croyons qu'il y a des alternatives beaucoup plus efficaces afin d'améliorer les déplacements urbains sans recourir à la solution "Autoroute".

Au-delà de ses considérations, nous devons toujours tenir compte de la situation précaire de nos ressources non renouvelables et pour cela nous vous demandons de bien vouloir recevoir favorablement notre demande d'une audience publique.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos salutations les plus distinguées.



Pierre Brisset, Architecte et Directeur du GRU-HM.



Montréal, le 17 septembre 2002

Monsieur André Boisclair,  
Ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole,  
à l'Environnement et à l'Eau et leader du gouvernement  
675, boul. René-Lévesque Est, 30e étage, Québec,  
G1R 5V7.

**CR3.7**

Projet de prolongement de l'autoroute 25  
entre l'autoroute 440 et le boulevard  
Henri-Bourassa

Laval-Montréal

6211-06-080

Objet : Prolongement de l'autoroute A-25 entre Montréal et Laval

Monsieur,

La présente est une requête d'audience publique sur le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval. Parce que ce projet aura inévitablement des effets directs inquiétants sur la qualité de vie de nombreux Montréalais ainsi que leur santé, mais aussi parce qu'il pourrait court-circuiter une réflexion urbanistique d'ensemble pour la grande région Montréalaise il m'apparaît impératif que soit permis le processus démocratique des audiences publiques.

En Juin 2001, le Parti Québécois, et plus précisément le ministère des affaires municipales a proposée un cadre d'aménagement à la communauté métropolitaine et à ces MRC voisines. Permettez-moi ici en quelques lignes, de rappeler l'essentiel de cet incontournable document. *À cause de son importance au sein du Québec et en raison de sa vocation économique nord-américaine et internationale, les mesures nécessaires doivent être prises afin que la croissance territoriale de l'agglomération métropolitaine de Montréal soit planifiée suivant une approche globale et à plus long terme. Une invitation est ainsi lancée à la Communauté métropolitaine de Montréal d'entraîner l'agglomération métropolitaine sur la voie d'un développement durable. De plus, le Conseil des ministres a entériné le Cadre d'aménagement à titre de cadre de référence pour l'ensemble des ministères et mandataires gouvernementaux intervenant en aménagement du territoire. Ainsi, le gouvernement se lie désormais à un cadre d'aménagement exprimant pour la région métropolitaine un projet mobilisateur pour les ministères, les organismes gouvernementaux et les municipalités et qui contribuera à assurer la cohérence de leurs interventions sur le territoire de la région métropolitaine.[...] De plus, le gouvernement affirme son choix en ce qui a trait à une organisation de l'espace qui favorise l'utilisation optimale des infrastructures de transport en commun dans un objectif de développement durable et d'amélioration de la qualité environnementale.*

Si ce document n'était pas qu'un simple exercice de style, s'il a encore le soutien du conseil des ministres, ce qu'il faut souhaiter, alors il faudrait bien que les promoteurs (MTQ – privé) daignent prendre un peu de temps pour venir nous

expliquer ce qui dans le prolongement de l'autoroute 25 répond aux impératifs du cadre d'aménagement cité plus haut. Il serait également intéressant de savoir comment à travers ce projet d'infrastructure le gouvernement du Québec compte respecter les engagements contenus dans ce même cadre d'aménagement de la communauté métropolitaine. Bon nombre de mes concitoyens Montréalais verraient aussi d'un bon oeil la possibilité de pouvoir vous exprimer leurs inquiétudes face à une augmentation de la circulation automobile dans les quartiers centraux montréalais qu'entraînerait inévitablement le prolongement de cette autoroute. Parce qu'il agirait comme le vecteur d'un nouvel exode vers les banlieues de la couronne Nord de l'île de Montréal et que ce genre de développement entraîne toujours une utilisation accrue de la voiture en mode solo. Or ceux qui ont le plus à craindre de ce genre de développement sont ces mêmes qui matin et soir subissent déjà le va et vient d'automobilistes étrangers à ces quartiers.

L'été dernier fut chaud, dois-je vous le rappeler, et son air particulièrement pollué aux heures de pointe à Montréal. La Régie de la Santé de Montréal-Centre ne verrait pas davantage dans un tel projet matière à ce réjouir, sachant que des quartiers comme Hochelaga-Maisonneuve et Centre-Sud sont déjà soumis quotidiennement à des taux de pollution de l'air de beaucoup supérieurs aux moyennes provinciales.

Car l'urbaniste en moi ne peut s'empêcher de faire le pont (sans jeu de mots) entre la modernisation de la rue Notre-Dame et ce prolongement de la 25 dont il devient le principal affluent dans une dynamique de transport. Une fois tout ce beau réseau complété, nul besoin de connaître le dossier à fond pour comprendre qu'il y aura une augmentation très significative des déplacements aux heures de pointe sur l'artère Notre-Dame devant des quartiers densément peuplés et déjà sous l'emprise des débordements de la rue Notre-Dame. Le Maire de Laval l'exprimait clairement il y a peu de temps en avouant candidement que le dit lien serait l'occasion pour tous les automobilistes empruntant actuellement l'autoroute 15 de passer par ce nouveau réseau pour accéder plus aisément au centre-ville de Montréal. Devant tant de facilité pour les automobilistes de banlieue, et des projections de croissance démographique presque nulle pour les prochaines années, comment le gouvernement pense-t-il sérieusement promouvoir l'usage du transport en commun auprès de ces mêmes automobilistes.

Enfin votre gouvernement clame haut et fort sa position pro-Kyoto depuis quelques mois. Il ne suffit plus de le dire il faut aussi agir en conséquence. Tous les experts s'entendent pour pointer l'automobile comme principal responsable des émissions de GES. Ils s'entendent tous pour dire aussi que c'est de ce secteur de l'activité humaine que devront venir les solutions. Je voudrai croire au bienfaits de l'automobile électrique lorsqu'elle sera une réalité. Il restera néanmoins toute une structure urbaine induite par l'usage irréfléchi de l'automobile qui ne saura jamais répondre aux concepts de développement

durable duquel votre gouvernement jure vouloir s'inspirer pour façonner le Québec de demain.

Avec les sommes que le MTQ entend investir dans le développement d'infrastructures routières pour les prochaines années (plusieurs milliards) la seule chose durable qu'il adviendra sera l'augmentation de l'usage de l'automobile pour des décennies. Alors qu'il manque de lits dans des hôpitaux pour tous ces malades dont certains le sont assurément à cause de cette pollution automobile subventionnée par l'État, il me semble que cet argent pourrait être dépensé plus intelligemment.

C'est entre autres pour ces raisons que je vous demande de commander une audience publique sur le nouveau projet du Ministère des Transports du Québec.

Merci à l'avance de l'attention portée à cette requête,

Eric St-Pierre



Comité transport collectif  
MRC DEUX-MONTAGNES ET Sud de MIRABEL

Cabinet du ministre d'État aux  
Affaires municipales et à la Métro  
à l'Environnement et à l'Eau

26 SEP. 2002

Comité de direction

André P. Lefebvre  
Président  
Territoire Oka / Saint-Placide

Robert Grégoire  
Responsable  
Transport en commun régulier  
Centre d'entraide Racine-Lavoie

Aïm Hill  
Responsable  
Transport en commun adapté  
Centre La Floris

Gaston Verreault  
Aviseur technique  
Commission scolaire  
Séigneurie-des-Milles-Iles

\*\*\*

Jean-François Brière  
Transport en commun régulier

Dany Monette  
Patrick Plante  
Transport en commun adapté

Territoire Sud de Mirabel

Ginette Bordeleau  
Artisans de l'aide

Diane Grenier  
Petite-Maison de Pointe-Calumet

Ginette Lavigne  
OASD de la Rive et de Mirabel

Le 20 septembre 2002

Monsieur André Boisclair  
Ministre d'État à l'Environnement et à l'Eau  
Gouvernement du Québec  
675, boul. René-Lévesque Est, 30<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
GIR 5V7

**CR3.8**  
Projet de prolongement de l'autoroute 25  
entre l'autoroute 440 et le boulevard  
Henri-Bourassa

Laval-Montréal 6211-06-080

Objet : Parachèvement de l'autoroute 25 — Demande d'audiences publiques

Monsieur le Ministre,

Au nom du Comité transport collectif MRC Deux-Montagnes et Sud de Mirabel, je vous demande, par la présente, de former une commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) afin d'examiner les impacts du parachèvement de l'autoroute 25 entre l'échangeur de l'autoroute 440, à Laval, et le boulevard Henri-Bourassa, à Montréal, comprenant la construction d'un pont enjambant la Rivière-des-Prairies.

Nous estimons que les impacts de ce projet ne se limitent pas seulement à l'écosystème local. Favoriser un accroissement du volume des déplacements motorisés dans cette zone nous apparaît aller à l'encontre des orientations du Gouvernement en matière de transport et de mobilité des personnes, d'aménagement du territoire et de soutien à la ratification du protocole de Kyoto relativement à la réduction des gaz à effet de serre.

Nous comprenons la nécessité d'améliorer la fluidité de la circulation dans cette portion du territoire mais nous questionnons la solution proposée qui répond aux besoins des entreprises mais réserve une portion congrue des fonds publics au développement de services de transport des personnes, collectifs, respectueux de l'environnement, attrayants et performants, et ce, dans les deux axes.

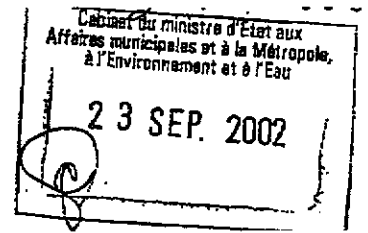
Nous nous inquiétons des impacts négatifs durables du projet, nous espérons un examen plus approfondi des avis et nous souhaitons une action de votre part, tel que le prévoit la loi.

Nous vous remercions, Monsieur le Ministre, de votre aimable attention et nous vous prions d'agréer nos respectueuses salutations.

19, rue Saint-Sulpice Est  
Oka (Qc)  
J0N 1E0  
Tél. (450) 479-8963  
Tlx. (450) 479-8963

  
André P. Lefebvre, président

Le 20 septembre 2002



**CR3.9**

Projet de prolongement de l'autoroute 25  
entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-  
Bourassa

Laval-Montréal

6211-06-080

Monsieur André Boisclair  
Cabinet du ministre d'État aux affaires municipales,  
Et à la Métropole, à l'environnement et à l'eau  
Et leader du gouvernement  
Édifice Marie-Guyart, 30<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque est  
Québec (Québec)  
G1R 5V7

Objet : Demande d'audience publique

Monsieur le ministre,

Après avoir consulté les documents et assisté à la séance d'information tenue par le BAPE, nous demeurons préoccupés par le projet de prolongement de l'autoroute 25 vers Laval et nous vous prions de confier au BAPE le mandat de tenir une audience publique sur ce projet.

En tant que résidents de Saint-Vincent-de-Paul, nous sommes directement affectés par ce projet :

En premier lieu, ce projet dégradera un des plus beaux paysages de la région et détruira plusieurs milieux naturels qui, quoique n'étant pas exceptionnels au point de vue biologique ont l'avantage d'être à proximité et de nous offrir beaucoup de contentement. De plus, ce projet encerclera la Polyvalente Évariste-Leblanc d'autoroutes, ce qui ne laisse rien présager de bon pour les enfants qui la fréquentent.

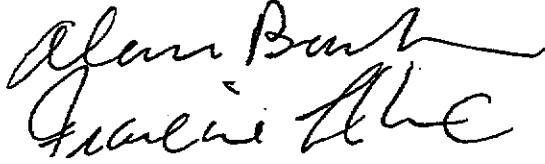
En second lieu, d'un point de vue plus global, nous avons la certitude absolue que la construction d'autoroutes favorise surtout l'utilisation de l'automobile au détriment du transport en commun et provoque le phénomène de l'étalement urbain qui est un des grands enjeux environnementaux du siècle à venir. (Il est à noter qu'une grande partie du territoire zoné blanc, et voué au développement par les promoteurs du projet, est encore utilisée par des producteurs agricoles.)

Par ailleurs, il ne faut pas perdre de vue le fait qu'une voie réservée pour autobus couplée de stationnements incitatifs quoique étant un progrès par rapport à l'automobile, n'est pas

un frein à l'étalement urbain; Nous assistons en fait à un déplacement des surfaces de stationnement de Montréal vers la banlieue.

Pour conclure, nous croyons que nous devons avoir plus de compassion envers les victimes du réchauffement climatique qu'envers ceux qui en sont responsable.

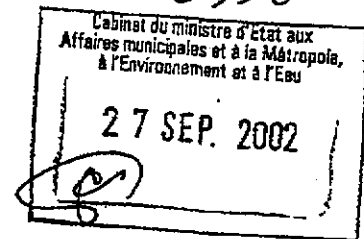
Veillez agréer, l'expression de nos sentiments distingués.

Handwritten signatures of Alain Boucher and Francine Leblanc in cursive script.

Alain Boucher, Francine Leblanc

Le dimanche, 22 septembre 2002

M. André Boisclair,  
Ministre d'État aux Affaires  
municipales et à la Métropole, à  
l'Environnement et à l'Eau et leader  
du gouvernement  
675, boul. René-Lévesque Est,  
30e étage, Québec, G1R 5V7le  
Ministre André Boisclair,



Sujet : Requête d'audiences publiques du BAPE sur le projet de *Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa.*

Monsieur le Ministre,

Le Parti Vert du Québec est depuis novembre 2001 un parti politique officiel au Québec. Le but des membres du parti est de représenter au niveau politique les différents groupes militant pour que le Québec devienne une société évoluant dans le cadre d'un véritable développement durable.

C'est pourquoi nous demandons que des audiences publiques soient organisées sur le projet de *Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa.*

La grande majorité des solutions envisagées par des organismes nationaux, fédéraux et internationaux comme le Ministère de l'Environnement du Québec, Environnement Canada, l'Organisation Mondiale de la Santé, l'OCDE et même le Ministère du Transport du Québec, afin de résoudre le problème de la circulation urbaine, font la promotion du transport en commun et la réduction du nombre d'automobiles en milieu urbain. Malgré cela, le Ministère du Transport du Québec continue à simplement répondre à la tendance individualiste nord-américaine selon laquelle les déplacements s'effectuent de plus en plus en automobile.

Pourtant selon une récente étude de l'Organisation Mondiale de la Santé, la pollution issue de l'automobile tue trois fois plus de personnes que les accidents de la route. Selon le même organisme, il y aurait 70 000 décès par années aux États-Unis causés par la pollution contre 40 000 décès pour les accidents de circulation. En faisant une extrapolation, il y aurait au Québec plus 1 700 décès dus à la pollution automobile soit près de quatre fois plus que pour les accidents de la route. Malgré cela, les investissements pour prévenir les accidents d'automobiles sont sans commune mesure avec ceux prévenant la pollution.

Les bouleversements climatiques sont de loin le problème anthropique le plus critique que l'humanité n'a jamais fait face. Nous pensons donc qu'il est urgent de réagir afin de minimiser les impacts sur la biosphère. Le secteur des transports contribue à plus de 40% des émissions des gaz à effet de serre (GES) et de plus de 50% des émissions de CO<sub>2</sub>. Ce secteur est de loin celui qui émet le plus de gaz à effet de serre au Québec. De 1990 à 1998, les émissions de CO<sub>2</sub> en transport ont augmenté de plus de 20% et rien ne montre un changement de tendance. Selon les propos même des représentants du Ministère de Transport, le but du présent projet n'est pas de réduire le nombre d'automobiles et ni même de réduire les émissions de polluants à long terme mais plutôt d'augmenter à court terme la fluidité routière provenant de la couronne nord de Montréal. Pourtant, selon son plan d'action sur les changements climatiques, le gouvernement du Québec s'engageait à favoriser le transport en commun, à réduire les émissions des véhicules légers et lourds qui circulent sur le réseau routier, à l'implantation d'un programme obligatoire d'inspection et d'entretien des véhicules, à appuyer les mesures prioritaires concourant à une moins grande dépendance à l'automobile et de restreindre l'étalement urbain. Non seulement aucune de ces nobles intentions n'a été concrétisé, mais le gouvernement encourage le contraire : il y a plus d'investissement en transport routier qu'en transport collectif et le laisser-faire est de mise. De plus, le ministère du Transport ne considère plus la couronne nord comme une banlieue de Montréal mais comme faisant partie de la communauté urbaine de Montréal. On peut citer comme autre exemple contradictoire l'autorisation de la construction de la centrale thermique du Suroît qui augmentera à elle seule les émissions de GES du Québec de 3%. Dans ces conditions, comment le Québec va-t-il satisfaire les exigences de l'accord de Kyoto ? Est-ce que le gouvernement du Québec prend les changements climatiques au sérieux ?

Alors que des solutions existent, dont certaines sont déjà en application dans d'autres pays, le Ministère du Transport se borne à reproduire les erreurs du passé, c'est-à-dire à construire des autoroutes en y ajoutant toutefois un cosmétique de transport collectif. Comment peut-on croire qu'en installant une voie réservée pour autobus au côté de trois voies dédiées à l'automobile constitue une promotion au transport collectif ?

Nous pensons donc que ce projet n'a rien à voir avec le développement durable et va même contribuer, à long terme, à la détérioration de la qualité de vie des Montréalais et de tous les Québécois. Pour toutes ces raisons, nous pensons qu'il est essentiel qu'il y ait des audiences publiques afin que les véritables impacts écologiques et sociaux y soient discutés.

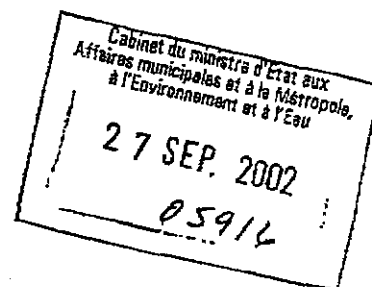
Veillez agréer, Monsieur le Ministre, mes salutations distinguées.



Xavier Daxhelet  
Parti vert du Québec

Montréal, le 22 septembre 2002

Monsieur André Boisclair,  
Ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole,  
A l'Environnement et à l'Eau  
675, boul. René-Lévesque Est, 30<sup>e</sup> étage  
Québec (Qué)  
G1R 5V7



Monsieur le ministre,

Par la présente, le Collectif en environnement Mercier-Est fait une demande d'audience publique concernant le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa.

Le quartier Mercier-Est, qui est borné à l'ouest par l'autoroute 25 entre le fleuve et le boulevard Yves-Prévost, pourrait, selon nous, subir de multiples nuisances (pollution atmosphérique, bruit, congestion du réseau routier local, etc.) en raison de l'accroissement de la circulation automobile consécutif à la construction d'un pont reliant Montréal et Laval.

Les voies rapides (autoroute 25 et 40) qui longent notre quartier étant déjà engagées, comment pourront-elles absorber l'important flot de véhicules en provenance de la Rive nord ? Plus globalement, ce projet ne favorisera-t-il pas l'étalement urbain et son corollaire, une augmentation de la production des gaz à effet de serre ?

Étant donné les enjeux majeurs rattachés à ce projet tant au point de vue environnemental que de l'aménagement du territoire, nous espérons, Monsieur le ministre, que vous donnerez suite à cette requête.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Réal Bergeron".

Réal Bergeron,  
Administrateur  
Collectif en environnement Mercier-Est

Projet de prolongement de l'autoroute 25  
entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-  
Bourassa

Laval-Montréal

6211-06-080

05881  
Cabinet du ministre d'État aux  
affaires municipales et à la Métropole,  
à l'Environnement et à l'Eau

26 SEP. 2002  
①

Le 24 septembre 2002

Monsieur André Boisclair  
Cabinet du ministre d'État aux Affaires municipales  
et à la Métropole, à l'Environnement et à l'Eau  
et leader du gouvernement  
Ministère de l'Environnement  
Édifice Marie-Guyart, 30<sup>e</sup> étage  
675, boul. René-Lévesque Est  
Québec (Québec)  
G1R 5V7

Objet : Dépôt d'une demande d'audience publique  
Projet de parachèvement de l'autoroute 25  
à l'échangeur de l'autoroute 440

Monsieur,

La présente est pour vous demander la tenue d'une audience publique pour les faits et motifs  
suivants :

- Nous sommes tous résidents du secteur visé par le projet et nos résidences sont situées très près du futur pont, ce qui occasionnera un bruit énorme et l'inconfort total incluant la pollution.
- L'environnement est menacé et, le gouvernement tout particulièrement, doit s'efforcer de sauvegarder la qualité de vie des résidents.
- Le processus de consultation publique, dont la première étape consistait en une période d'information se déroulant du 13 août au 27 septembre 2002, n'a pas fait l'objet d'une publicité suffisante. Les propriétaires environnants n'ont pas été formellement avisés si ce n'est qu'une simple enveloppe déposée dans les boîtes à lettres tout, comme une annonce de produit quelconque.
- Le parachèvement de l'autoroute 25 à l'échangeur de l'autoroute 440 pourrait être rempli par un tunnel.
- De plus, une étude sérieuse concernant l'entretien et les coûts à long terme d'un tunnel comparativement à un pont devrait être faite et rendue publique.
- Un projet aussi important doit donner lieu à une audience publique.
- De nombreuses résidences pour gens âgés ont été construites dans ce secteur depuis quelques années et des milliers de personnes y résident.

Pour ces faits et motifs, nous demandons une audience publique.

Vous trouverez ci-joint la liste des personnes prenant part à la présente demande.

P.J.

annexe a la demande d'une audience publique datée du 24 septembre 2002

LISTE DES PERSONNES DEMANDANT UNE AUDIENCE PUBLIQUE POUR LE PROJET

DE PARACHEVEMENT DE L'AUTOROUTE 25 A L'ECHANGEUR 440

---

LYNE SAVARD PIERRE SETALUWE
--------------------------------

<i>Lyne Savard</i> <i>Pierre Setalwe</i>
---

MIGUEL BIGRAS
CARMEN BOUILLON

<i>Miguel Bigras</i>
<i>Carmen Bouillon</i>





**VIVRE EN VILLE**  
REGROUPEMENT QUÉBÉCOIS  
POUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN  
RURAL ET VILLAGEOIS VIABLE

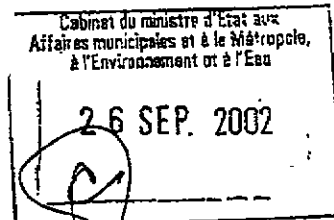
**CR3.13**

Projet de prolongement de l'autoroute 25  
entre l'autoroute 440 et le boulevard  
Henri-Bourassa

Laval-Montréal

6211-06-080

05867



Québec, le 24 septembre 2002

Monsieur André Boisclair, ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole,  
à l'Environnement et à l'Eau et leader du gouvernement  
Édifice Marie-Guyart, 30<sup>e</sup> étage  
675, boul. René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Demande d'audiences publiques dans le cadre du projet de  
prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le  
boulevard Henri-Bourassa**

Monsieur le ministre,

Par la présente, Vivre en Ville, le regroupement québécois pour le développement urbain, rural et villageois viable, veut vous demander de tenir des audiences publiques dans le cadre du projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa.

Les impacts de la construction d'un lien routier à haute capacité reliant Montréal au secteur est de Laval, encore en grande partie non-urbanisé et agricole, seraient très néfastes pour la région métropolitaine, en termes environnementaux, sociaux et économiques.

En termes environnementaux, une autoroute de plus dans la région de Montréal équivaut à promouvoir l'étalement urbain, une hausse du trafic et de la congestion et, au bout du compte, une plus grande dépendance à la voiture. Le prolongement de l'autoroute 25 aura comme conséquence d'augmenter le niveau d'émission de plusieurs polluants atmosphériques, particulièrement des gaz à effet de serre (GES), dont le secteur du transport est l'émetteur le plus important avec près de 40 % des émissions totales. Cela vient à l'encontre de la lutte aux changements climatiques et du protocole de Kyoto.

La construction d'un pont entre l'île de Montréal et l'île Jésus aura de lourdes conséquences sur le milieu aquatique, en accentuant entre autres, le processus d'érosion des zones riveraines les plus sensibles et en augmentant la quantité de sels de déglacage et d'abrasifs dans l'eau. De plus, ce projet réduirait les habitats naturels de la faune de la rivière et d'un important milieu humide situé à l'endroit où se trouverait l'échangeur entre les autoroutes 25 et 440. Quant aux répercussions négatives sur le milieu visuel, le pont pourrait avoir un impact important pour les riverains.

**SIÈGE SOCIAL**

1085, AVENUE DE SALABERRY  
BUREAU 313  
QUÉBEC (QUÉBEC) G1R 2V7  
TÉLÉPHONE (418) 522-0011  
TÉLÉFAX (418) 522-7555  
info@vivreenville.org  
www.vivreenville.org  
www.collectivitesviables.com

**BUREAU DE MONTRÉAL**

454, LAURIER EST  
MONTRÉAL (QUÉBEC) H2J 1E7  
TÉLÉPHONE (514) 284-3411  
TÉLÉFAX (514) 842-6513  
info@vivreenville.org


De plus, nous pensons qu'une nouvelle autoroute est contraire au développement durable et à la croissance raisonnée de nos collectivités, sur lesquels repose le *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal 2001-2021*.

En termes socio-économiques, les tendances démographiques démontrent une stagnation dans les prochaines années dans la région métropolitaine. Cette non-croissance ne justifie pas une dépense de plus de 250 millions de dollars pour un axe routier de cette importance. Cette somme devrait plutôt être investi dans le transport en commun et dans les autres transports alternatifs comme le vélo et les infrastructures piétonnes.

Vivre en Ville a pour mission l'amélioration de la qualité de l'environnement et des milieux de vie par la recherche d'un aménagement du territoire optimal, contribuant au bien-être physique et psychologique des citoyen(ne)s. Ainsi, nous travaillons principalement à la mise en œuvre du développement durable des collectivités par l'intégration des réseaux et modes de transport en commun et alternatifs, l'efficacité énergétique, la mixité des personnes et des fonctions, la protection et la revitalisation du patrimoine bâti et naturel, l'accroissement de la présence des végétaux et des espaces verts en milieu urbain, etc. Une nouvelle autoroute et un nouveau pont viennent selon nous à l'encontre de tous ces principes.

Enfin, nous désirons vous exprimer que c'est avec regret que nous devons demander ces audiences. Vivre en Ville préfère en effet travailler de façon positive en bâtissant des outils de formation en faisant connaître les réussites d'ici et d'ailleurs et en collaborant avec les municipalités, les ministères, les associations citoyennes, pour transformer progressivement nos milieux en espaces viables à tous points de vue, plutôt que de combattre des projets déstructurants répétant les erreurs du passé.

En espérant le tout conforme, veuillez, monsieur le ministre, agréer nos salutations les plus distinguées.

  
Alexandre Turgeon, Président  
Vivre en Ville

  
Jérôme Vaillancourt, Directeur général  
Vivre en Ville

27 SEP. 2002

Montréal, le 26 septembre 2002

Monsieur André Boisclair  
Ministre de l'Environnement du Québec  
675, boul. René-Lévesque Est, 30<sup>ème</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 5V7

**OBJET :** Demande d'audience publique sur le projet de prolongement de  
l'autoroute 25

Monsieur le ministre,

Par le présente, le Conseil central du Montréal métropolitain (CSN) vous demande de donner le mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) de tenir une audience publique sur le projet de prolongement de l'autoroute 25 du ministère des Transports du Québec.

Ce projet, qui prévoit la construction d'un pont et le prolongement de l'autoroute 25 vers Laval, aura des impacts sur plusieurs écosystèmes, les débits de circulation, les émissions de gaz à effet de serre et la qualité de l'air.

De plus, ce projet nous semble en contradiction avec le « Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales 2001-2021 » qui visait à freiner l'étalement urbain. Finalement, nous nous interrogeons sur les impacts de ce projet compte tenu des engagements du Québec en matière de changements climatiques.

Nous croyons donc très important la tenue de ces audiences afin de permettre à la population et aux organismes préoccupés par ce projet d'être mieux informés et de s'exprimer sur le prolongement de l'autoroute 25.

Le Conseil central du Montréal métropolitain (CSN) est l'organisme régional de la CSN pour Montréal et Laval. Il représente près de 83 000 membres répartis dans 525 syndicats sur l'île de Montréal et de Laval dont un certain nombre d'entre eux sont concernés par ce projet. De plus, le CCMM s'intéresse aux questions relatives au transport et à l'environnement.

Veillez agréer, Monsieur le ministre, nos salutations les plus distinguées.



Gaétan Châteauneuf,  
Vice-président

Ministère du ministre d'État  
Affaires municipales et à la Métropole  
Environnement et à l'Énergie

Projet de prolongement de l'autoroute 25  
entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri  
Bourassa

30 SEP. 2002

Laval-Montréal

6211-06-080

5790, avenue Pierre-de-Coubertin  
Bureau 201  
Montréal (Québec)  
H1N 1R4

Téléphone : (514) 256-0472  
Télécopieur : (514) 256-7033

PRO-EST



Société de promotion  
et de concertation  
de l'Est de l'île de Montréal

Le 26 septembre 2002

Monsieur André Boisclair  
Ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole  
à l'Environnement et à l'Eau et  
leader du gouvernement  
675, boul. René-Lévesque Est  
30<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

La présente est pour vous demander des audiences publiques sur le projet du ministère des Transport de parachèvement de l'autoroute 25.

Le transport est un enjeu majeur dans l'Est de Montréal. Le développement de l'Est de l'île, autant industriel, commercial, que résidentiel dépend d'infrastructures routières adéquates.

Le travail de concertation de Pro-Est réalisé auprès de l'ensemble des milieux au cours des dernières années a contribué à faire avancer un certain nombre de dossiers sur le plan du transport. Dans cette foulée, Pro-Est se doit donc de se prononcer sur ce projet.

Nous vous remercions à l'avance de la considération que vous apporterez à notre requête.

*Carole Drolet*

Carole Drolet  
Directrice générale

30 SEP. 2002

05880

Le 26 septembre 2002

1010, rue de Liège Est  
Bureau 820  
Montréal (Québec)  
H2P 1L2

565, Cremazie Est  
bureau 2500  
Montréal (QC)  
H2M 2V6

Monsieur André Boisclair  
Ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole,  
à l'Environnement et à l'Eau  
675, boul. René-Lévesque Est  
30<sup>e</sup> Étage  
Québec (Québec) G1R 5V7

**OBJET :** Demande d'audience publique au Bureau des audiences  
publiques sur l'environnement (BAPE) concernant le  
prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le  
boulevard Henri-Bourassa.

Monsieur le Ministre,

Au Conseil régional FTQ du Montréal métropolitain et à la Fédération des  
travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ), notre mission est de travailler à  
l'amélioration de la qualité de vie des travailleurs et des travailleuses, non  
seulement dans leur environnement de travail, mais aussi dans leur  
environnement social puisqu'ils sont des citoyens et des citoyennes à part  
entière.

Nous nous sentons interpellés par le projet de prolongement de l'autoroute 25  
entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa qui, à notre avis, pourrait  
avoir un impact majeur pour l'est de Laval et l'est de Montréal de même que  
sur la grande région métropolitaine. C'est pourquoi nous vous demandons de  
bien vouloir nous recevoir lors des audiences publiques du BAPE sur ce projet.  
Suite à une consultation de nos syndicats affiliés, un consensus se dégage et  
nous voulons faire entendre notre point de vue.

Téléphone  
(514) 387-3666

Télécopieur  
(514) 387-4393

Courrier électronique  
crftqmm@videotron.net

Monsieur le ministre André Boisclair

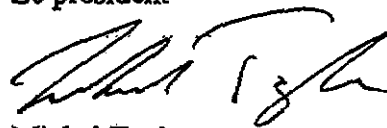
...Page 2

Pour les travailleurs et les travailleuses que nous représentons, il importe de nous assurer que tout développement se fasse en harmonie avec le milieu écologique et que les impacts néfastes sur l'environnement soient minimisés.

Nous vous prions de considérer notre demande d'audience publique.

Veillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments distingués.

Le président

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Michel Taylor', written in a cursive style.

Michel Taylor

MT/m/SEP8-57

**Option Transport Durable**

Montréal, le 26 septembre 2002

Monsieur André Boisclair  
Ministre de l'Environnement du Québec  
675, boul. René-Lévesque Est, 30<sup>e</sup> étage  
Québec QC, G1R 5V7

Objet : Demande d'audience publique sur le projet de prolongement de l'autoroute 25

Monsieur le Ministre,

Option Transport Durable a pris connaissance du projet de prolongement de l'autoroute 25 du ministère des Transports du Québec. Nous sommes très préoccupés des impacts négatifs et permanents que pourrait avoir ce projet sur la région métropolitaine.

Les sujets qui nous préoccupent particulièrement sont les impacts de ce projet :

- sur les débits de circulation ;
- sur l'étalement urbain ;
- sur l'efficacité des systèmes de transport collectif ;
- et l'incidence sur nos engagements internationaux sur la réduction des gaz à effet de serre.

Conséquemment, nous vous demandons de donner le mandat au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) de tenir une audience publique sur le projet de prolongement de l'autoroute 25 du ministère des Transports du Québec.

Des audiences publiques sont pour nous nécessaires pour clarifier tout la portée que pourrait avoir ce projet sur l'environnement local et régional.

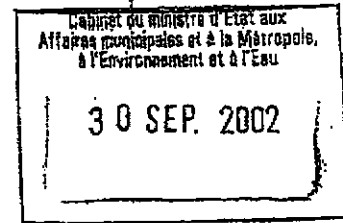
Veillez agréer Monsieur le ministre, nos salutations les plus distinguées.

Jean-François Moisan, Président  
Option Transport Durable  
4605 Franchère  
Montréal QC H2H 2K6  
Téléphone : (514) 598-5585

par courriel et télécopieur: (418) 643-4143

Montréal, le 27 septembre 2002

Monsieur André Boisclair  
Ministre de l'Environnement  
Édifice Marie-Guyart (30e étage)  
675 boul. René-Lévesque Est  
Québec (Québec)  
G1R 5V7



**Objet: Projet de Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa par le Ministère des Transports du Québec**

Monsieur le Ministre,

Je vous écris au nom du Mouvement Au Courant, un groupe de bénévoles, formé en 1989, avec deux buts principaux; premièrement de veiller à l'utilisation rationnelle des ressources naturelles et deuxièmement de promouvoir la participation publique dans les processus décisionnels. Dans la poursuite de ces buts, nous demandons la tenue d'une audience publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sur le projet en rubrique, dont la composante principale est un pont supplémentaire entre Montréal et Laval.

Le promoteur doit tenter d'expliquer comment son projet est compatible avec les objectifs du gouvernement en termes de réduction de l'étalement urbain, de réduction de l'utilisation de l'automobile et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le promoteur doit également présenter les conséquences de l'abandon du projet.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

*John Burcombe*

John Burcombe  
Mouvement Au Courant  
4711, ave Palm  
Montréal (Québec)  
H4C 1Y1

tél. (514) 937-8283  
télé. (514) 937-7726  
courriel, [aucourant@sympatico.ca](mailto:aucourant@sympatico.ca)

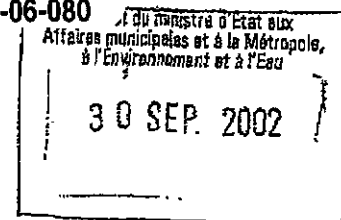
c.c. M. André Harvey, Président, BAPE (par courriel)



Projet de prolongement de l'autoroute 25  
entre l'autoroute 440 et le boulevard  
Henri-Bourassa

Laval-Montréal

6211-06-080



Montréal, 27 septembre 2002

Cabinet du ministre d'état aux  
Affaires municipales et à la Métropole,  
À l'Environnement et à l'Eau

Monsieur André Boisclair,  
Ministère de l'Environnement,  
Édifice Marie-Guyart, 30e étage  
675, boul. René Lévesque Est,  
Québec, Qc, G1R 5V7  
Télécopieur : (418) 643-4143  
Courriel: [cab.ministre@menv.gouv.qc.ca](mailto:cab.ministre@menv.gouv.qc.ca)

**Objet : Demande d'une commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) portant sur un projet de pont à péage dans le prolongement de l'autoroute 25 entre les îles de Montréal et de Laval.**

Monsieur le ministre,

Nous demandons des audiences publiques pour permettre au BAPE d'évaluer si ce projet d'infrastructure autoroutière qui origine des années 60 correspond aux nouveaux objectifs du Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales de la Région métropolitaine de Montréal (MAMM - 2001).

Actuellement l'étude d'impact du promoteur laisse en suspend des problématiques qui relèvent de l'aménagement du territoire, l'Accord de Kyoto et le processus démocratique de consultation.

### **Questionnement sur l'aménagement du territoire**

Quels seront les impacts de cette extension continue du réseau autoroutier supérieur sur l'aménagement durable du territoire métropolitain à l'horizon 2021 ?

Est-ce que la forme en développement de l'agglomération demeure superposable au réseau autoroutier proposé entre Montréal et la périphérie Nord-Est ? (Luc-Normand Tellier, 1997)

Les simulations du ministère de transports pour le "East Island" devraient prendre en compte l'expérience de l'A-13 dans le West Island. L'axe projeté entre la Montérégie / Lanaudière sous-estime la connectivité du réseau supérieur avec l'autoroute Ville-Marie au centre-ville de Montréal.

### **Accord de Kyoto**

En Occident, la tendance générale est de ne plus faire d'autoroute et de décourager l'utilisation de la voiture-solo. Le manque de comparaison avec des projets qui seraient similaires est un défaut de l'étude d'impact. Le promoteur n'a offert sur le plan environnemental aucune justification valable du projet.

L'offre de transport public est faible – une voie seulement sur le pont – et problématique car celle-ci ne fait pas l'objet d'une planification qui favorise réellement le transport sur rail à l'horizon 2021. Le financement de cette voie demeure incertain.

La lente requalification de la rivière des Prairies est une priorité du Grand Montréal Bleu. (Diane St-Laurent, 2002)

### **Processus démocratique de consultation**

L'ensemble du Plan de gestion des déplacements de la région de Montréal (MTQ 2000) n'ayant jamais fait l'objet d'une commission parlementaire, il devient alors nécessaire de permettre un examen particulier pour chacun des grands équipements de la Stratégie d'intervention prioritaire du MTQ pour la région de Montréal.

Veillez agréer, monsieur, mes salutations les plus distinguées.

Philippe Côté  
Atelier du patrimoine urbain de Montréal

[www.amidesruines.net](http://www.amidesruines.net)  
[phcote@cam.org](mailto:phcote@cam.org)  
(514) 523 - 2500