

Envoi par courrier et par télécopie : (514) 864-3867

Québec, le 26 mai 2005

Monsieur Henri Gilbert  
Directeur  
Direction de l'Île-de-Montréal  
Ministère des Transports  
440, boul. René-Lévesque Ouest, 10<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec) H2Z 2A6

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

Questions de la Ville de Montréal du 24 mai 2005

---

Monsieur le Directeur,

À la suite de la première partie de l'audience publique, veuillez trouver annexées à la présente, des questions de la Ville de Montréal qui ont été transmises à la commission du BAPE pour votre intention.

Tel qu'il a été convenu, lors de l'audience, nous vous les acheminons en espérant recevoir les réponses dans les meilleurs délais.

Vous remerciant de votre diligence et votre collaboration, veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Anne-Lyne Boutin  
Coordonnatrice du secrétariat de la commission

p.j.

**Service des infrastructures, transport  
et environnement**

**Direction du transport, planification et grands projets**

700, rue St-Antoine Est, bureau 1.104

Montréal (Québec) H2Y 1A6

Téléphone : (514) 872-2855

Télécopieur : (514) 872-1727

Le 24 mai 2005

Madame Anne-Lyne Boutin  
Coordonnatrice du secrétariat de la commission  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
Gouvernement du Québec  
Edifice Laurier-Gouin  
575, rue Saint-Amable, 2<sup>ième</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 6A6

*Objet : Audiences publiques du projet de prolongement de l'autoroute 25, entre  
l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa – Questions de la Ville de  
Montréal au promoteur.*

---

Madame,

Tel que convenu avec les commissaires pendant les audiences sur le projet cité en objet, nous vous transmettons les questions de la Ville de Montréal pour qu'elles soient retransmises au promoteur du projet. Nous espérons obtenir rapidement les réponses à nos questions, de la part du promoteur.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

*Marc Blanchet, directeur  
Direction du transport, planification  
et grands projets.*

c.c. Yves Provost, directeur général adjoint, SITE  
Jean Bertrand, chef de division – Division du transport

## QUESTIONS DE LA VILLE DE MONTRÉAL AU PROMOTEUR DU PROJET DE L'AUTOROUTE 25 (MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC)

### Thème 1 : Écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny

#### *Contexte et références*

Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal a comme objectif de préserver et de mettre en valeur le patrimoine naturel. De façon plus spécifique, la Ville de Montréal a adopté en décembre 2004 la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels. Cette politique (document déposé) et le Plan d'urbanisme (document déposé) identifient 10 écoterritoires regroupant des milieux naturels de grand intérêt. L'un de ces écoterritoires, la coulée verte du ruisseau De Montigny, comprend le corridor routier projeté.

Voici les objectifs identifiés pour cet écoterritoire :

- Préserver un écosystème viable autour de ce ruisseau exceptionnel situé dans un secteur de la Ville fortement urbanisé et carencé en espaces naturels.
- Préserver la grande biodiversité des îles Boutin, Rochon, Lapierre et Gagné en permettant des activités récréatives compatibles avec la protection des milieux naturels.
- Assurer un volume d'eau adéquat et de qualité au ruisseau De Montigny.
- Créer un parc linéaire qui permet de mettre en réseau un territoire s'étendant de la rivière des Prairies jusqu'au lac de rétention d'Anjou.

#### *Questions*

1. Quelles mesures sont prévues par le Ministère pour assurer la viabilité, la préservation et la mise en valeur des milieux naturels associés à l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny?
2. Quels sont les éléments prévus pour assurer une continuité, c'est-à-dire un corridor écologique et récréatif, dans l'écoterritoire entre le ruisseau De Montigny, la rivière des Prairies et les îles Lapierre, Boutin, Rochon et Gagné ?
3. Quelles sont les mesures de mitigation qui vont permettre d'assurer la quiétude dans le projet de conservation de l'écoterritoire, autant pour les usagers que les espèces ? En fonction du sentier polyvalent aménagé en bordure du ruisseau De Montigny et en particulier dans la section où la voie réservée pour autobus s'approche à 7 mètres du cours d'eau ?
4. Le projet tient-il compte de notre projet de conservation et des nouveaux usages récréatifs présents ?
5. De quelle façon le projet tient-il compte de l'impact visuel du pont sur les îles?
6. Quelle méthode de drainage prévoit le projet? Cette méthode affectera-t-elle le débit dans le ruisseau? Quel sera l'impact des sels de voirie?
7. Quels sont les détails des ouvrages de traitement et de rétention des eaux de ruissellement pluvial (localisation, dimension, équipements de type «Stormceptor») ?
8. Le projet prévoit-il des mesures et des infrastructures de contrôle des déversements accidentels de matières dangereuses dans le drainage pluvial

- de l'autoroute? Des précisions ont été formulées dans le cas des mesures mais pas pour les infrastructures.
9. Le projet comprend-t-il des mesures pour contrôler les nuisances et les émissions et rejets lors des travaux.

## **Thème 2 : Modes de transport actifs (piétons, cyclistes)**

### *Contexte et références*

La Vision de la Ville de Montréal en transport (document déposé) est tourné résolument vers l'utilisation du transport collectif et des modes de transport actifs.

### *Questions*

1. Sachant qu'une navette pour piétons et cyclistes ne constitue pas un mode de transport actif, est-ce que le projet prévoit une piste multifonctionnelle sur le pont?
2. Si non, serait-il possible, une fois le pont construit d'ajouter une piste multifonctionnelle? Quels seraient les coûts d'une telle voie?
3. Le projet prévoit-il raccorder la piste multifonctionnelle à celle aménagée en bordure du ruisseau De Montigny ?
4. Une piste multifonctionnelle construite dans l'axe de l'A-25 répond à des besoins de déplacements pour piétons et cyclistes de même nature que ceux de l'axe Pie-IX, mais leur localisation géographique est spécifique à cet axe. Par conséquent, sur quelle base d'évaluation des besoins pour cyclistes et piétons s'appuie-t-on pour proposer une solution différente dans l'axe de Pie-IX et dans celui de l'A-25?
5. A-t-on examiné l'accessibilité piéton et cycliste entre les voies de service de l'A-25 et les rues transversales, plus particulièrement à la hauteur du carrefour étagé avec le boulevard Henri-Bourassa?

## **Thème 3 : Circulation dans l'échangeur Anjou et sur les voies de service**

### *Questions*

1. Quels seront les impacts du projet sur la circulation dans l'échangeur Anjou et quels moyens seront mis en place pour s'assurer que le niveau de service actuel de l'échangeur ne soit pas diminué?
2. En l'absence de micro-simulations est-il possible d'établir correctement les files d'attentes projetées et les pertes de temps dans l'échangeur d'Anjou et sur l'A-25 jusqu'au tunnel?
3. Les cartes de débits déposées à la Commission incluent-elles les débits de circulation sur les voies de service ou uniquement les voies autoroutières? Si non, quels sont les débits prévus sur les voies de service?
4. A-t-on examiné les capacités et niveaux de service de la circulation sur les voies de service de l'A-25 en général et plus particulièrement dans le secteur immédiatement au sud du boul. Henri-Bourassa où les débits de circulation entrecroisant seront les plus forts? Et sur le secteur au sud de l'autoroute 40?

## **Thème 4 : Transport collectif**

### *Contexte et références*

Dans la perspective d'améliorer la qualité de l'air et de réduire du coup les épisodes de smog urbain sur son territoire, la Ville prend résolument position en faveur du transport collectif et soutient, par ailleurs, les modes de transport actifs et le covoiturage. Il importe donc de soutenir une urbanisation appropriée accompagnée d'améliorations de l'offre en transport collectif.

### *Questions*

1. Sera-t-il possible, une fois le pont construit d'ajouter une voie supplémentaire réservée à la circulation des autobus et du covoiturage? Quels seraient les coûts d'une telle voie?
2. Est-ce que la largeur prévue du pont permettra d'aménager un jour plus de 3 voies par direction en modifiant le marquage ou en éliminant les accotements par exemple? Quelle sera la largeur totale de la chaussée sur le pont ?
3. Quels impacts auraient la construction du pont de l'autoroute 25 sur les services de transport en commun des boulevards Henri-Bourassa et Pie-IX ?
4. L'aménagement de deux voies réservées dans l'emprise de l'autoroute (en lieu et place de l'élargissement prévu à long terme) serait-il possible? Combien d'espace (en m<sup>2</sup>) serait ainsi dégagé par l'élimination du besoin d'une voie réversible en site propre? Cet espace pourrait-il être intégré à l'écoterritoire du ruisseau de Montigny? Quels seraient les coûts d'un tel aménagement en comparaison du TCSP (transport en commun en site propre)?
5. La place faite au transport en commun dans le projet et l'intégration du projet dans le réseau de TC, permettent-ils au TC d'offrir un service supérieur ou égal à l'utilisation de véhicules personnels (comparaison des temps de parcours en véhicule pers. Vs TC pour les bassins types desservis)?

## **Thème 5 : Impacts du projet sur la circulation de transit sur les boulevards de Montréal-Nord**

### *Contexte et références*

Le Chapitre d'arrondissement de Montréal-Nord qui fera partie intégrante du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal a comme objectif de réduire la circulation de transit provenant de l'autoroute 25, sur les boulevards Henri-Bourassa, Léger, Pie-IX, Gouin fortement urbanisés et densément peuplés ainsi que sur certaines rues locales densément peuplées, telle que la rue de Charleroi.

Il importe donc de trouver des solutions afin de réduire la circulation de transit sur le territoire Nord-Montréalais. Le projet réduira la circulation (autos et camions) qui emprunte présentement le boulevard Henri-Bourassa.

### *Questions*

1. Le promoteur a-t-il analysé les impacts sociaux, économiques, environnementaux et sur la santé que la circulation de contournement a sur les 20 600 résidents des boulevards Henri-Bourassa, Pie-IX, Léger et Gouin, servant de lien entre l'autoroute 25 et le pont Pie-IX ?
2. Y a-t-il un bénéfice de réduction des accidents qui serait relié à la diminution de la circulation sur le boulevard Henri-Bourassa?
3. Y a-t-il des risques d'accidents accrus attribuables à la présence d'une circulation de contournement sur les boulevards, principalement sur les boulevards Henri-Bourassa et Pie-IX entre l'autoroute 25 et le boulevard Pie-IX ?
4. Quel est le niveau de risque que représente actuellement le transport de matières dangereuses sur la population vivant aux abords des boulevards Henri-Bourassa et Pie-IX. Les risques reliés au transport de matières dangereuses seront-ils réduits ?
5. Quel sera le pourcentage de réduction de camionnage sur les boulevards Henri-Bourassa entre le boulevard Pie-IX et l'autoroute 25 et Pie-IX suite à la construction du pont de l'autoroute 25 ?
6. Quels impacts auraient la construction du pont de l'autoroute 25 sur le développement du transport en commun sur les boulevards Henri-Bourassa, Pie-IX, Lacordaire et St-Michel ?
7. Les impacts économiques de la réduction de la circulation sur la valeur des propriétés et des commerces du boulevard Henri-Bourassa et Pie-IX ont-ils été évalués?
8. Dans l'éventualité où il serait décidé de maintenir la circulation de contournement dans la trame résidentielle et commerciale du boulevard Henri-Bourassa; quelles seraient les mesures de mitigation et les coûts s'y rattachant pour minimiser les impacts négatifs sur la population et les utilisateurs et à quel moment devrions-nous procéder à ces travaux ?

## **Thème 6 : Qualité de vie (bruit, pollution et circulation)**

### *Contexte et références*

Les milieux résidentiels peuvent être perturbés par plusieurs types de nuisances causées par les différentes activités urbaines, que ce soit le bruit, les odeurs, la poussière, la fumée ou encore la circulation intense entraînant notamment des effets négatifs sur la santé des citoyens. Par des actions claires inscrites au Plan d'urbanisme, la Ville entend minimiser les impacts négatifs de ces nuisances et de ces contraintes sur le milieu environnant et éviter la création de nouvelles situations conflictuelles sur son territoire.

### *Questions*

1. Comment le promoteur prévoit-il assurer à la population riveraine une saine qualité de vie et minimiser les nuisances causées par la circulation parfois intense des automobiles et des camions?
2. Quel est le niveau de bruit généré par le pont et ses voies d'accès sur les zones résidentielles sous le vent de ses infrastructures?

3. Des mesures d'atténuation du bruit, soit l'aménagement d'une zone tampon, d'un talus ou la mise en place d'un écran sonore par exemple, sont-elles prévues et si oui à quel endroit?
4. Des modèles de simulation et de dispersion du bruit ont-ils été utilisés pour évaluer les impacts du projet?
5. Des modèles de dispersion des émissions atmosphériques de polluants ont-ils été utilisés pour évaluer l'impact du projet sur les zones résidentielles alentour et sous le vent?
6. Les impacts sur le bruit, l'air et les milieux récepteurs ont-ils été réalisés pour la capacité d'utilisation de l'infrastructure, soit 2x3 voies afin de ne pas sous-estimer les impacts à moyen terme?
7. Dans le document PR3.5 (paragraphe 7.2), il est fait mention que l'impact des eaux de ruissellement sur les ruisseaux environnant sera négligeable. Aucune donnée, aucun calcul comparatif des débits et des concentrations (salinité, huiles et graisses minérales) ne viennent appuyer cette affirmation. Il n'est fait mention d'aucun ouvrage de captation des huiles minérales et des MES entraînées par les eaux de ruissellement. Ces données et calculs sont-ils disponibles? Ces ouvrages primaires de traitement d'eau sont-ils prévus dans le projet? Un schéma d'écoulement des eaux de ruissellement permettrait de visualiser les exutoires et les points de rejets.

## **Thème 7 : Urbanisation**

### *Contexte et références*

La Ville de Montréal souscrit aux principes du développement durable, notamment quant à l'aménagement de son territoire. La Ville désire donc consolider et densifier son urbanisation. Elle veut aussi mettre en valeur certains secteurs à transformer de l'Est de son territoire. La mise en valeur de ces secteurs demande cependant la réhabilitation de sites contaminés. En fait, les coûts élevés de la décontamination freinent la reconstruction et incitent les promoteurs à mettre en valeur des terrains peu ou pas contaminés, majoritairement situés en périphérie de Montréal.

De plus, le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal a comme objectif de protéger et de mettre en valeur les éléments identitaires du paysage urbain de Montréal, dont le parcours riverain empruntant le boulevard Gouin. Il reconnaît également l'importance de soigner l'apparence des entrées de ville et de les aménager de manière distinctive, notamment en tenant compte de la visibilité des panoramas offerts à partir du tablier des ponts et de l'intégration de la signalisation et des infrastructures routières au milieu urbain.

Le Plan d'urbanisme a également comme objectif spécifique d'assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage urbain. Cet objectif préconise une planification intégrée des projets d'infrastructures routières considérant les impacts des projets sur le milieu urbain environnant et une optimisation de l'intégration urbaine des infrastructures.

### *Questions*

1. Est-ce que le ministère des Transports du Québec ou le gouvernement du Québec a prévu un programme d'aide à la décontamination des sols des secteurs à transformer de l'Est de Montréal afin de contrer les effets d'ouverture de nouveaux territoires non soumis à ces contraintes offerts par le prolongement de l'autoroute 25?
2. Quelles mesures sont prévues par le ministère des Transports pour assurer une intégration optimale de l'infrastructure projetée au milieu sensible que constitue le boulevard Gouin en raison des valeurs patrimoniales et paysagères qui le caractérisent?
3. Le ministère a récemment entrepris une étude de cadrage paysager des entrées de ville de la métropole. Quelles mesures compte-t-il mettre en place pour assurer une mise en valeur distinctive et conforme aux orientations municipales de cette nouvelle entrée de ville que constituera l'infrastructure projetée?

## **Thème 8 : Péage**

### *Contexte et références*

Le projet proposé sera accompagné d'un système de péage pour assurer le financement de l'infrastructure et gérer le coût de l'offre.



## Questions

1. Dans l'éventualité qu'un jour il n'y ait plus de péage pour les usagers, quels seraient les débits journaliers sur le pont en 2016?
2. Compte tenu du fait que le transport routier contribue pour une part importante des émissions de GES au Canada (25%) et que l'augmentation des GES de ce secteur est presque uniquement due aux camions légers à essence (camionnettes et VUS) et aux camions diesel, la tarification du droit de passage prend-elle en compte les objectifs de développement durable en offrant la gratuité au transport en commun et en augmentant les coûts de transport des véhicules plus polluants tels que les camionnettes, les VUS et les camions lourds?