

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**

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

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 la future A-440 et A-40 à Beaconsfield dans l'ouest de l'île de Montréal. Donc la réalisation de la partie ouest de l'A-440 entre l'A-13 et l'A-40 à Beaconsfield se doit d'être fait simultanément que le pont proposé dans l'Est et les deux segments doivent être indissociables.
- 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 raccords à droite plutôt qu'Autoroute/Autoroute avec raccords 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.

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

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 ;**

Recommandations pour le bouclage de l'A-440:

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 ;**