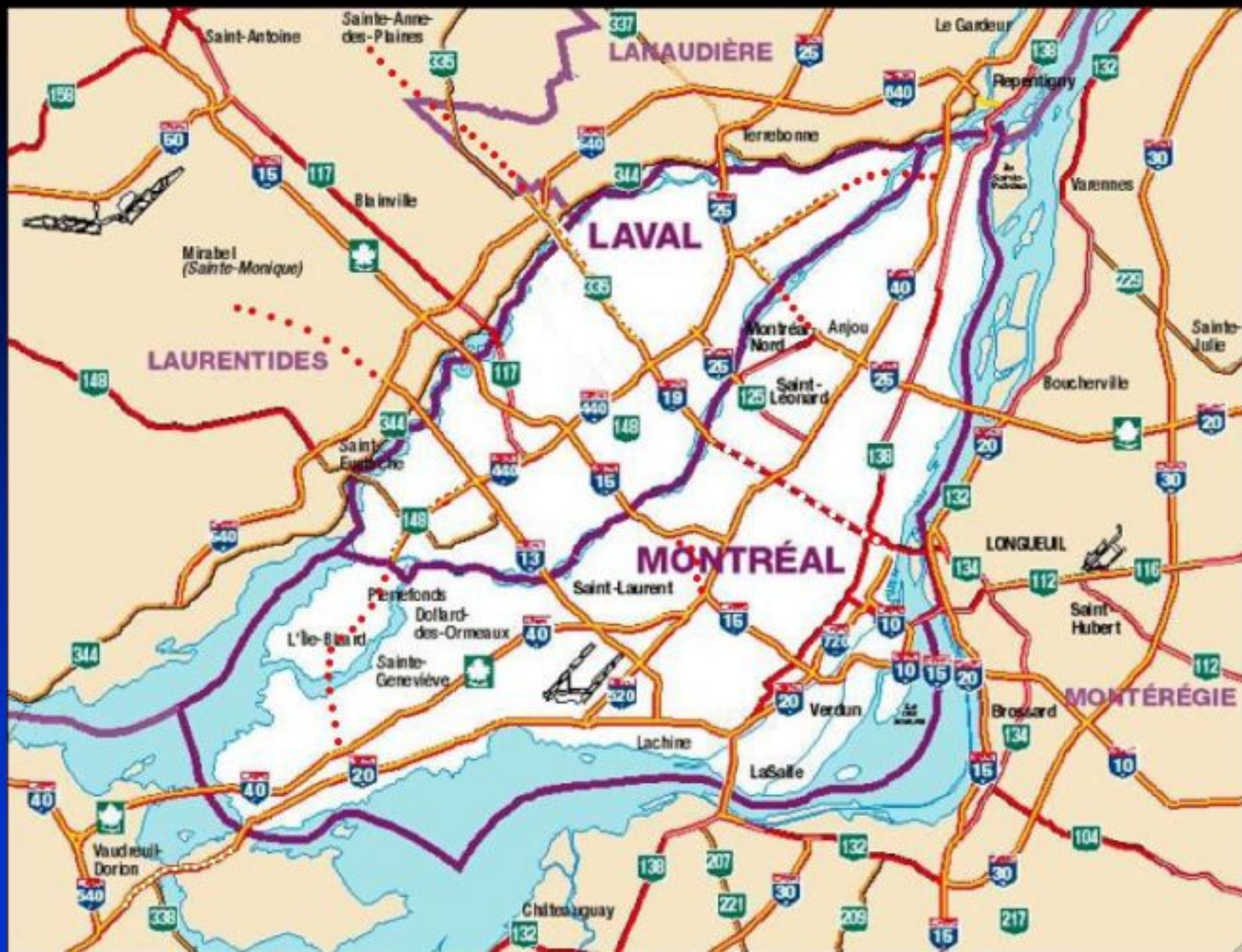
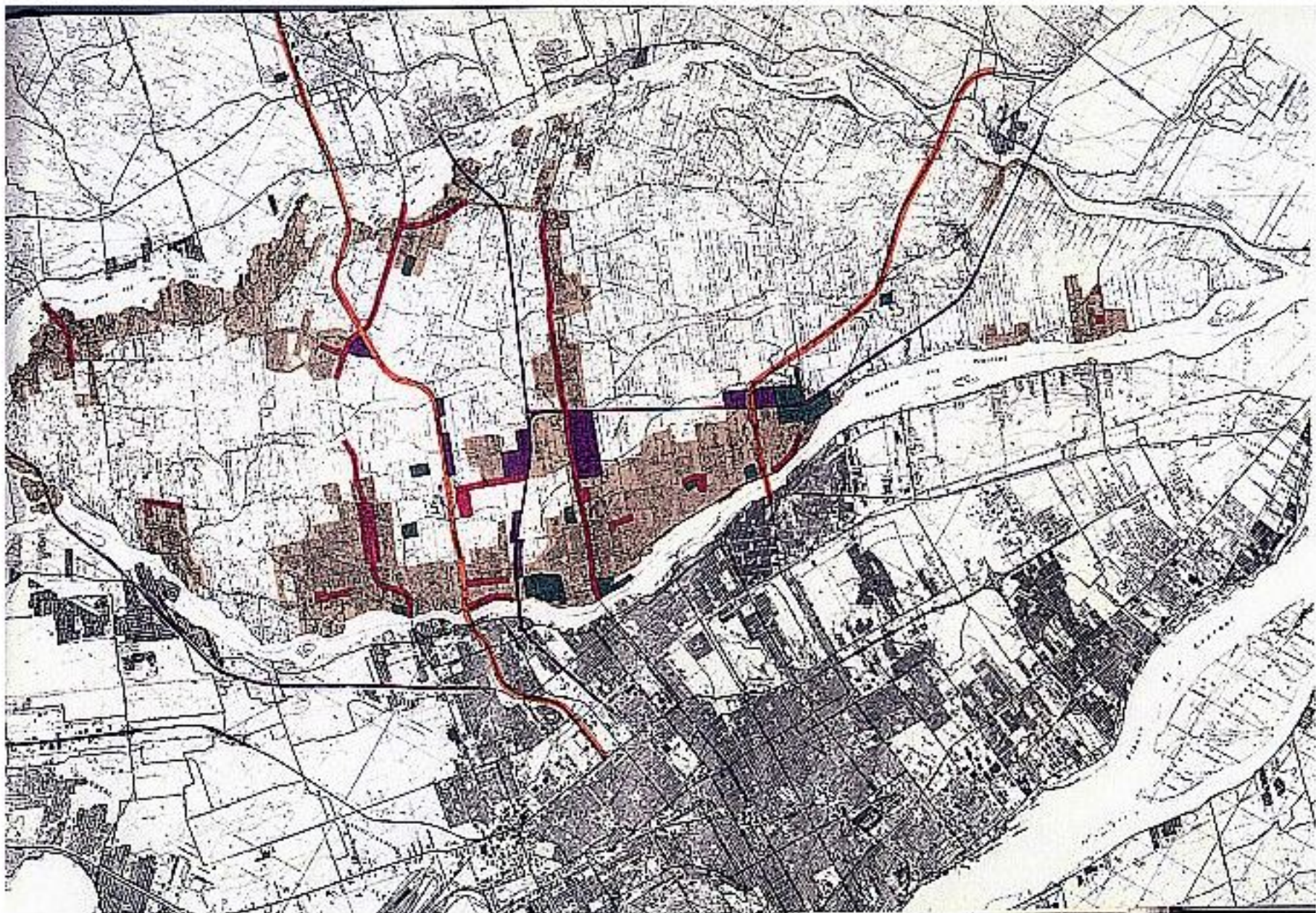


■ Le Bouclage de l'A-440 à Laval

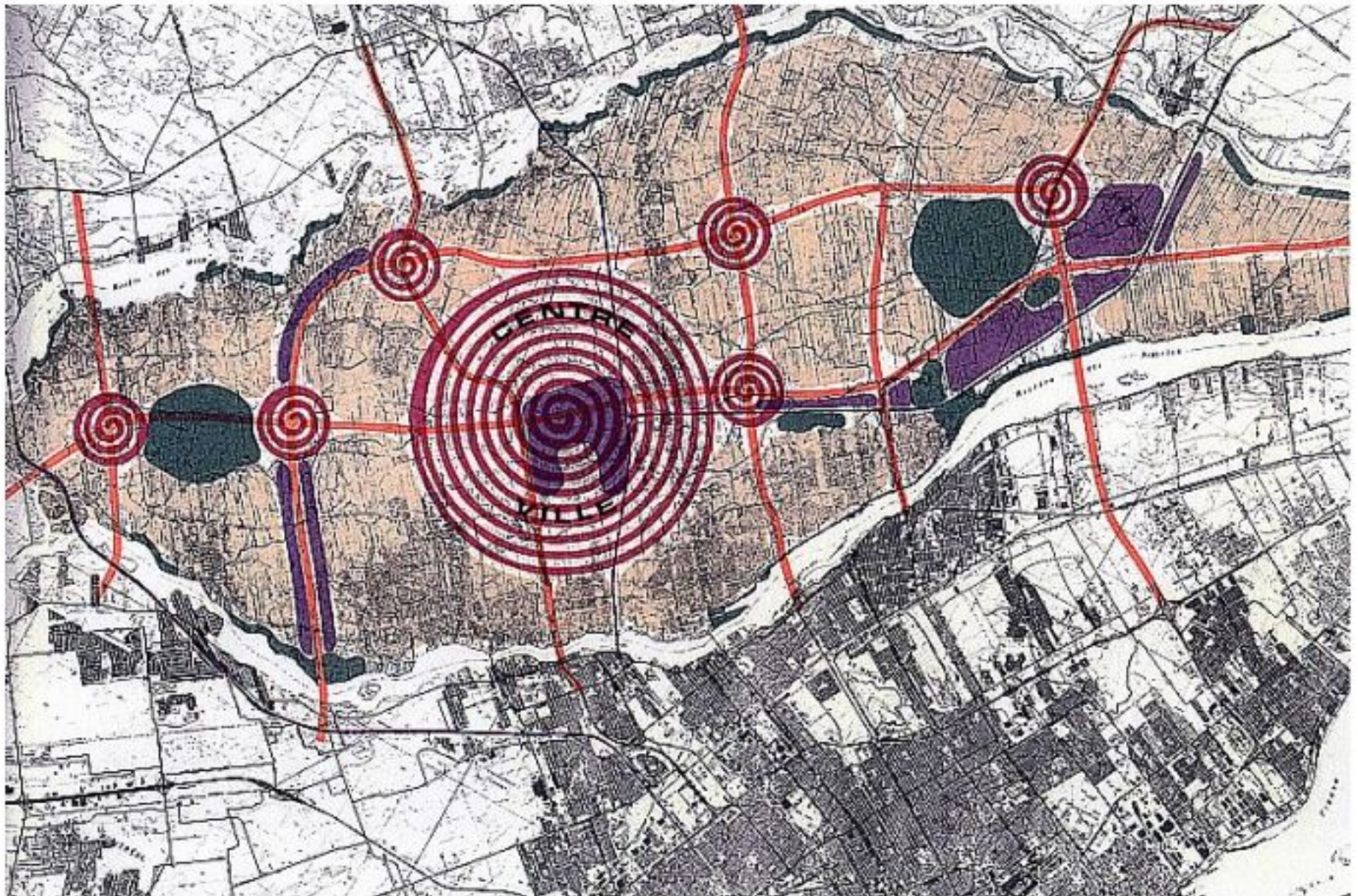
Le cas des projets d'autoroutes conçus pour Laval .



Laval en 1968



Laval tel que prévu pour 2000



Le cas de l'A-25 dans l'est de l'île de Montréal

Ce projet peut être vu seulement en fonction d'une ouverture vers le berceau économique de l'Est du Québec.



Schématique de l'A-440 en 1990;

Avant les années 90' on prévoyait doter Laval d'une autoroute Est-Ouest allant d'un extrémité de l'île à l'autre traversant la rivière de Prairies à l'île Bizard et à Pte. aux Trembles. Cette autoroute devait être croisées de quatre autoroutes Nord-Sud soit les A-13, A-15, A-19 et A-25. Cette autoroute devait être raccordée à la Métropolitaine aux 3 kms.

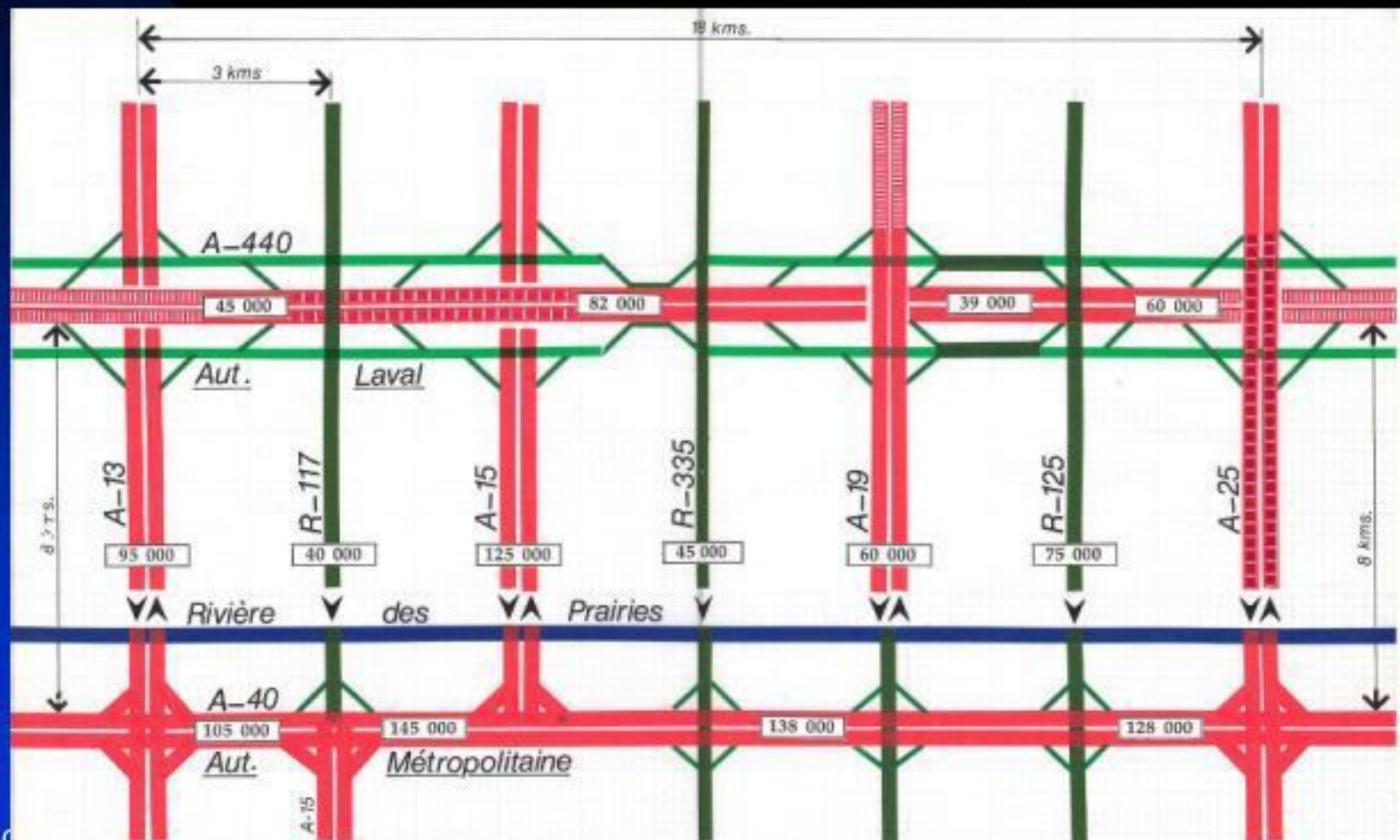


Figure-10; Fluidité des autoroutes-Tel qu'envisagé (M.T.Q.) A-440

Configuration proposée en 1990 pour balancer ce réseau.
 Ne pouvant pas boucler le projet d'origine, le GRUHM propose boucler l'A-440 via le pont de l'A-25 dans l'est et de raccorder cette infrastructure à la Métropolitaine à la hauteur de l'échangeur d'Anjou. Dans l'ouest, une analyse est nécessaire à savoir si l'A-440 doit être prolongée au delà de l'A-13 ou si ce dernier échangeur doit être reconfiguré pour recevoir la fin de l'A-440.

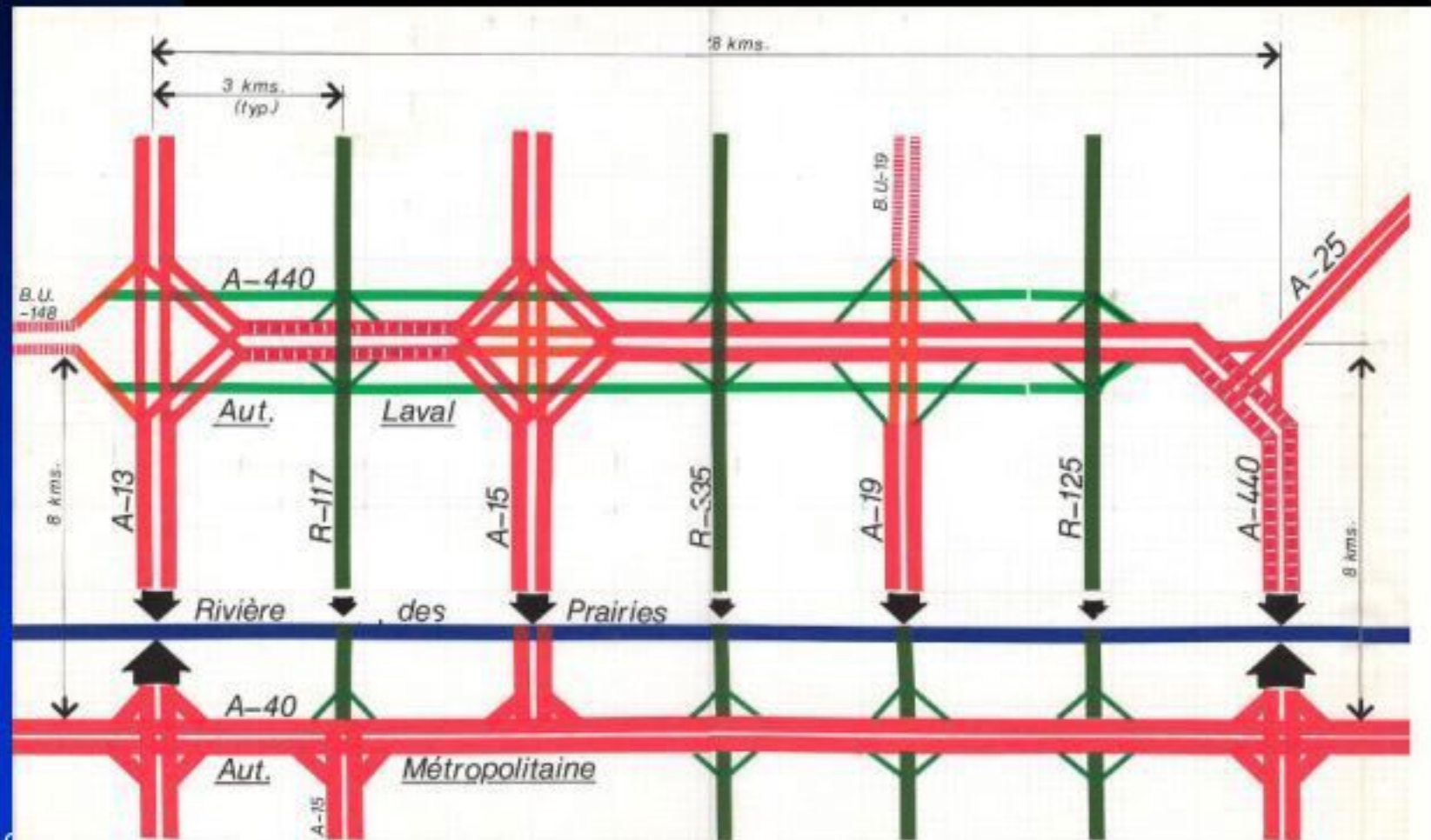
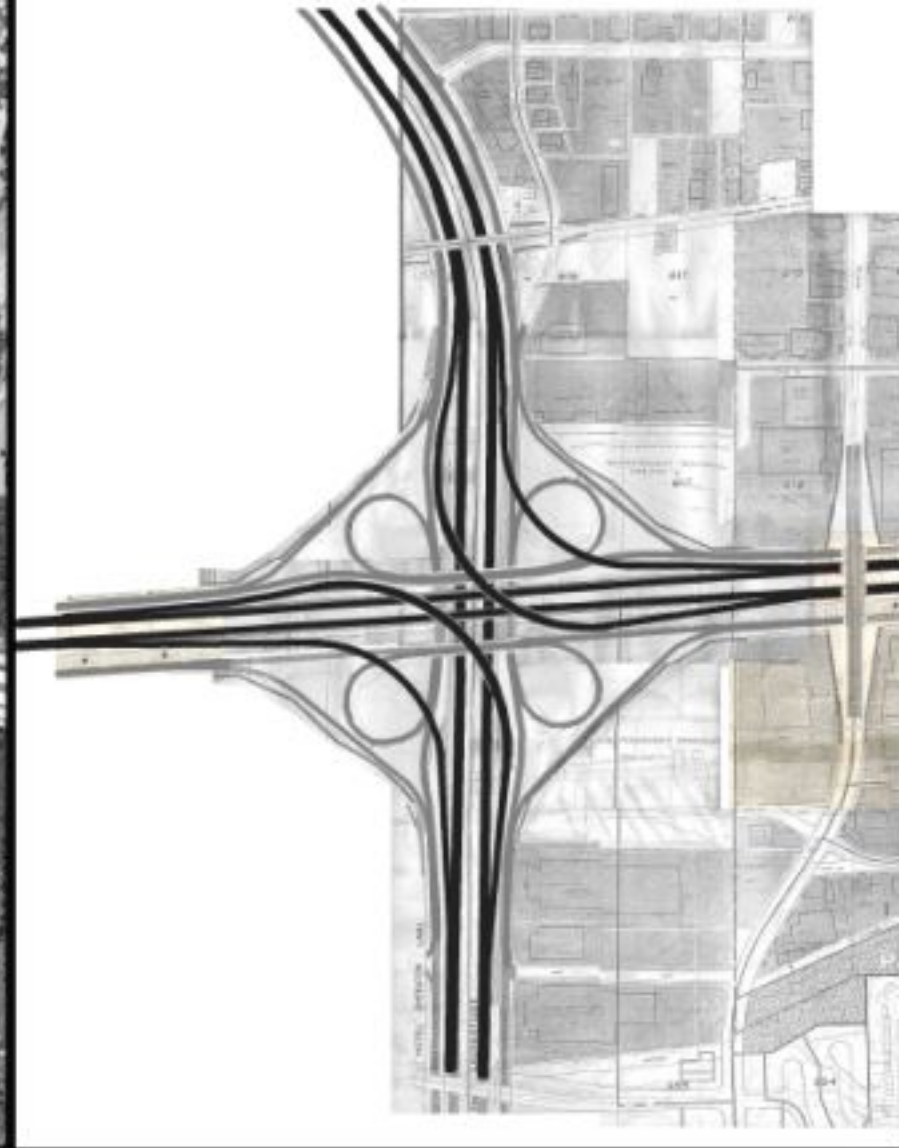


Figure-12: Fluidité des autoroutes- Solution proposée A-440



Échangeur A-440/A-13

Échangeur A-440-A-15

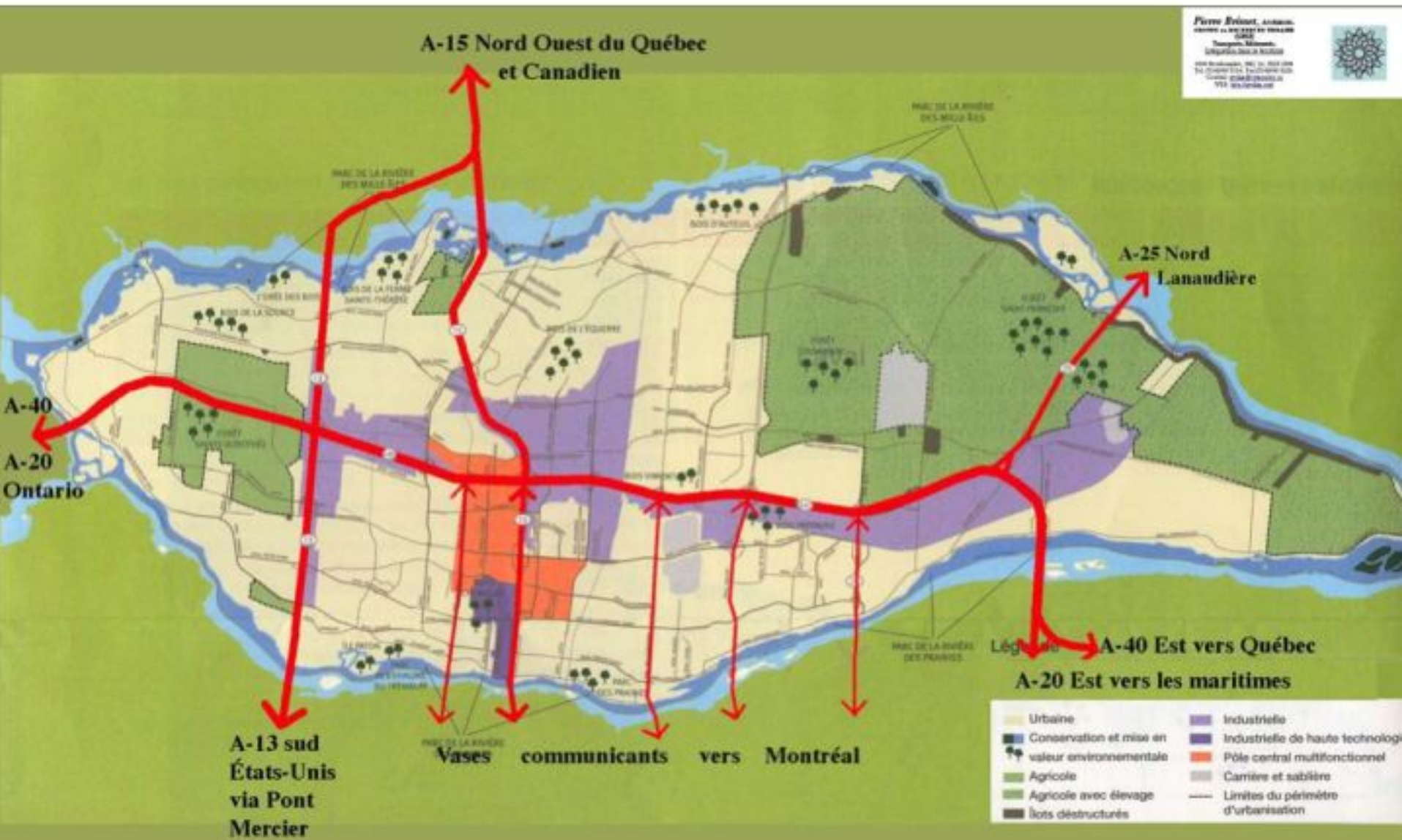
Nouvelles configurations proposés aux échangeurs autoroutiers de l'A-440

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

4044 Boulevard, 301, Qc, H3K 2M4
Tel: (514)999 5014, Fax: (514)999 0226
Courriel: gru@gru.archiro.ca
WEB: www.gru.org



Plan de Zonage de Laval avec réseau routier superposé



Concept d'organisation spatiale de la CMM

Projet de lien pour raccorder Laval, Lanaudière et les Laurentides au Berceau Économique de la rive sud.

Ligne grise qui relie l'A-15 au centre de Laval avec l'A-25 pour relier l'ensemble au tunnel LHL.

Le concept d'organisation métropolitaine traduit les orientations, introduit et traite les dimensions-clés de la structuration de l'espace. La carte intitulée Concept d'organisation spatiale illustre les éléments de ce concept.

L'implantation des équipements structurels à rayonnement métropolitain et supra-métropolitain est privilégiée au centre de l'agglomération, qui regroupe les fonctions vitales de la région métropolitaine.



Centre de l'agglomération

Le pôle de l'agglomération, correspondant au centre-ville de Montréal, lui-même intégré au centre de l'agglomération et se distingue par l'intensité des activités qui s'y déroulent.



Pôle de l'agglomération

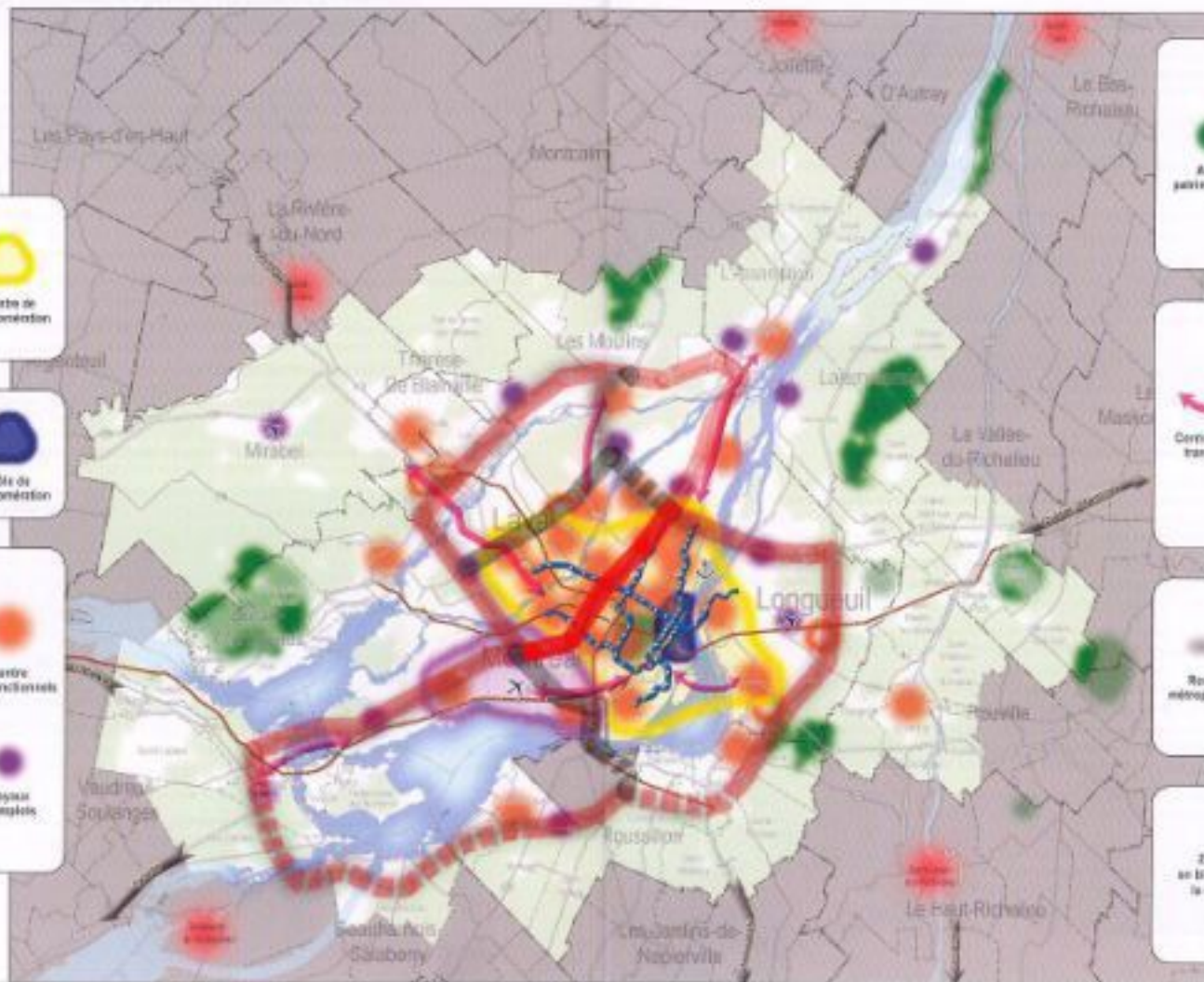
La vocation des centres multifonctionnels et des noyaux d'emploi situés tant dans le centre de l'agglomération qu'à l'intérieur doit être affirmée par la concentration des fonctions et des usages généraux d'emploi. L'implantation d'équipements à rayonnement métropolitain est encouragée dans les centres multifonctionnels. Les noyaux d'emploi se distinguent particulièrement en périphérie du centre de l'agglomération aux abords de l'aéroport Montréal-P.-E.-Trudeau.



Centre multifonctionnels



Noyaux d'emploi



Les aires patrimoniales, comprenant les milieux naturels et les aires de patrimoine bâti, doivent faire l'objet de protection, voire de conservation dans certains cas. La priorité doit être accordée à des aires qui s'intègrent dans les valeurs identitaires du paysage de l'agglomération métropolitaine (cours d'eau, lacs, collines montaigniennes, etc.).



Aires patrimoniales

Les corridors de transport à améliorer correspondent à des axes pour lesquels des priorités d'interventions doivent être établies. Il s'agit d'identifier quels modes de transports sont les plus adéquats (tram, métro, etc.) et, surtout, quels corridors doivent recevoir les investissements prioritaires. Ces corridors de transport sont en lien avec la structuration de l'espace métropolitain.



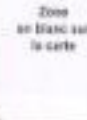
Corridors de transport

La route métropolitaine vise à compléter le réseau autoroutier stratégique. La concrétisation de cette voie de mobilité métropolitaine implique de compléter l'autoroute 30 dans la couronne Sud et de raccorder l'autoroute 25 entre Montréal et la couronne Nord.



Route métropolitaine

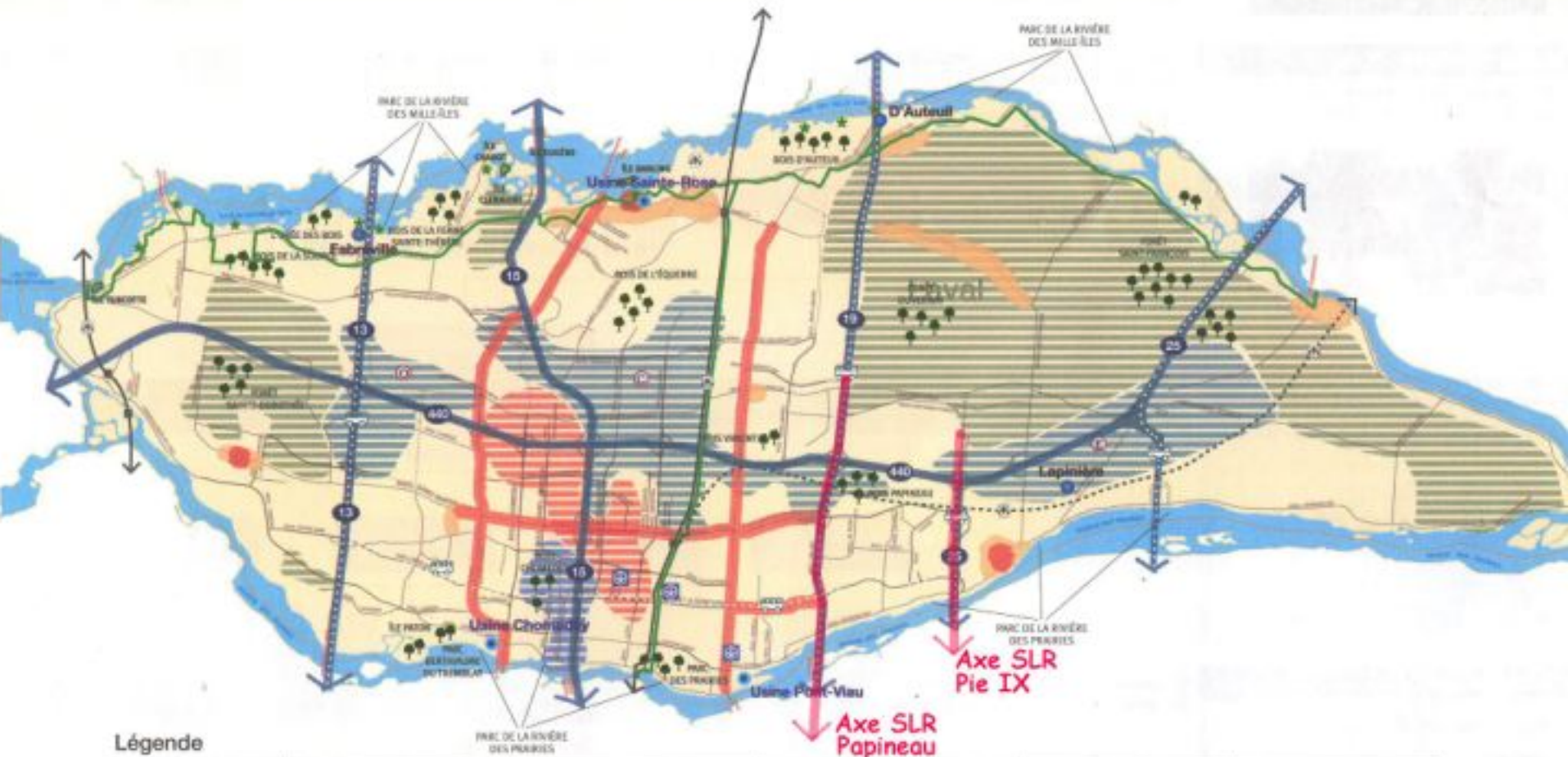
La périmètre d'urbanisation prévu correspond à la limite du périmètre d'urbanisation actuel. Afin d'évaluer l'utilisation de l'espace, le projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement prévoit la densification du développement urbain.



Zone en blanc sur la carte

Plan de Zonage de Laval avec réseau de grands axes de transports collectifs de surface sur les axes principaux.

SLR sur axes Papineau et Pie-IX



Légende

<ul style="list-style-type: none"> Zone urbaine Limites du périmètre d'urbanisation 	<ul style="list-style-type: none"> Pôle régional de commerce et services Pôles locaux et artères d'activités commerciales 	<ul style="list-style-type: none"> Pôles Industriels Centre Est Ouest Industrie de haute technologie Agropôle (Zone agricole permanente) 	<ul style="list-style-type: none"> Territoire d'intérêt patrimonial Territoire d'intérêt écologique Route verte Refuge faunique Points d'intérêt du parc régional de la rivière des Mille-Îles 	<ul style="list-style-type: none"> Train de banlieue existant/proposé Métro Grands axes de transport collectif en surface 	<ul style="list-style-type: none"> Usine de traitement d'eau Station d'épuration
---	---	--	---	--	--

Problématique selon MTQ

4) Perspectives de 1998 à 2016: Laval ou Longueuil??

Si l'augmentation prévisible des débits de la période de pointe se concrétise, la capacité des ponts existants sera dépassée

Si aucune intervention interrive n'est réalisée :



PROBLÈMES MAJEURS

- **Augmentation de la congestion:**
 - Les files d'attente pourraient doubler
 - La période de pointe (de 6 h à 9 h) pourrait s'allonger
- **Augmentation de la pollution de l'air (consommation d'essence)**
- **Augmentation des coûts du transport des marchandises**
- **Augmentation de la circulation sur les artères locales**

Problématique selon MTQ

Longueuil

3) Tous les axes routiers reliant Laval et Montréal sont régulièrement congestionnés à l'heure de pointe du matin c'est quoi la différence???

Conséquences :

- L'ensemble des files d'attente s'étend sur près de 20 km
- Les temps de parcours ont plus que doublé entre 1989 et 1998

Problématique selon MTQ

2) Augmentation majeure de la circulation sur les ponts entre Laval, Rive-Nord Est et Montréal

1966 16 voies / 20 voies

1971 266 610 véh./jour

1976 34 voies / 44voies

1981 399 700 véh./jour

1990 38 voies / 48 voies

1991 527 900 véh./jour

1996 573 700 véh./jour

2000 637 400 véh./jour

2003 646 900 véh./jour

ET ÇA CONTINUE D'AUGMENTER

On doit aussi lire
entre les lignes
pour comprendre
le pourquoi !!

Problématique selon MTQ

1) Discontinuité de l'autoroute 25 =

Détours importants pour les usagers de la route et du transport en commun



Contribuant à la surcharge :

- Pont Pie-IX (A-25, route 125)
- Pont Papineau-Leblanc (A-19)
- Pont Charles-De Gaulle (A-40)
- Autoroute Métropolitaine (A-40)
- Boulevard Henri-Bourassa et artères locales

Économie de distance parcourue :

38 millions de véhicules kilomètres par année égale à une variation de distance de 5 kilomètres pour 22 000 véhicules par jour
(Faite la multiplication : $5 \times 22\,000 \times 365 = 40$ millions)

Pourquoi dans le cas de l'A-25 c'est une

GROSSE ÉCONOMIE POUR TOUTE L'ANNÉE DE 40 MILLIONS DE VÉHICULE KILOMÈTRES

et dans le cas de l'A-30 tracé sud

Entre Candiac et St-Constant

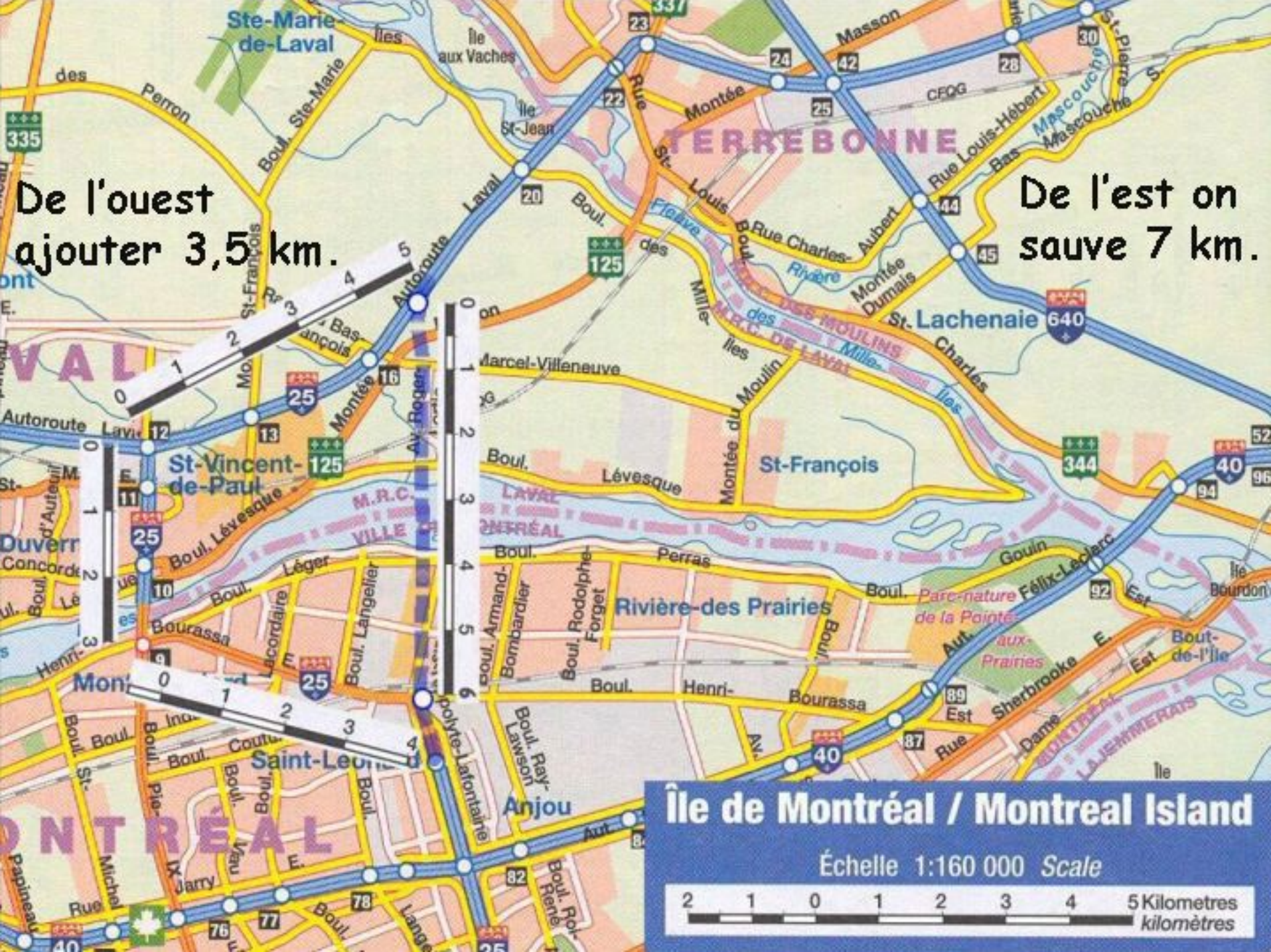
c'est un ti' détour de 5 kilomètres!!!

D'ailleurs, dans la grande région de Montréal,
il y a au dessus de **40 milliards** de véhicules kilomètres
parcourus sur le réseau annuellement.

Une petite goûte d'eau dans une mer d'asphalte.

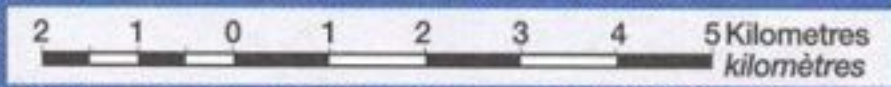
De l'ouest
ajouter 3,5 km.

De l'est on
sauve 7 km.



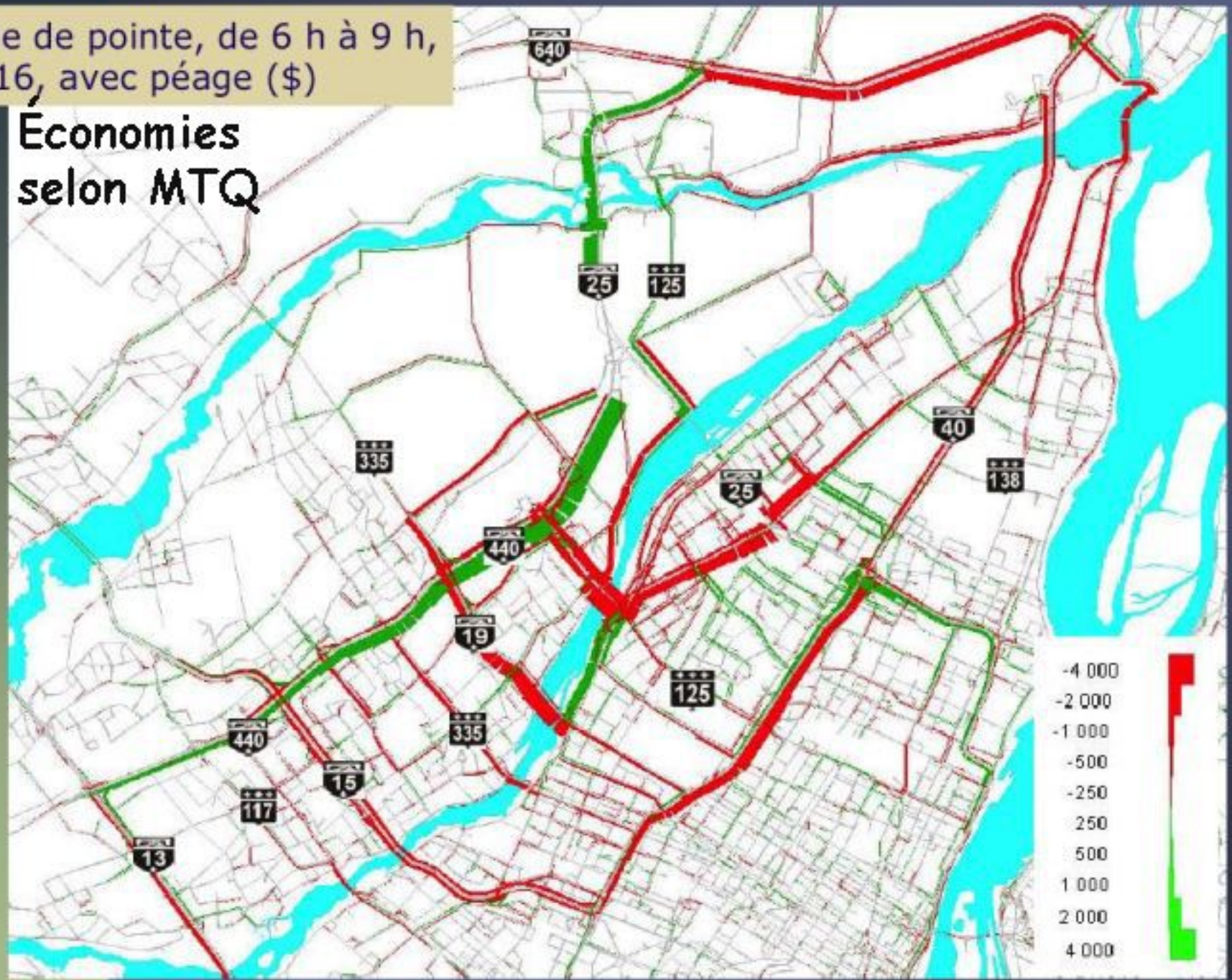
Île de Montréal / Montreal Island

Échelle 1:160 000 Scale



Période de pointe, de 6 h à 9 h,
en 2016, avec péage (\$)

Economies selon MTQ

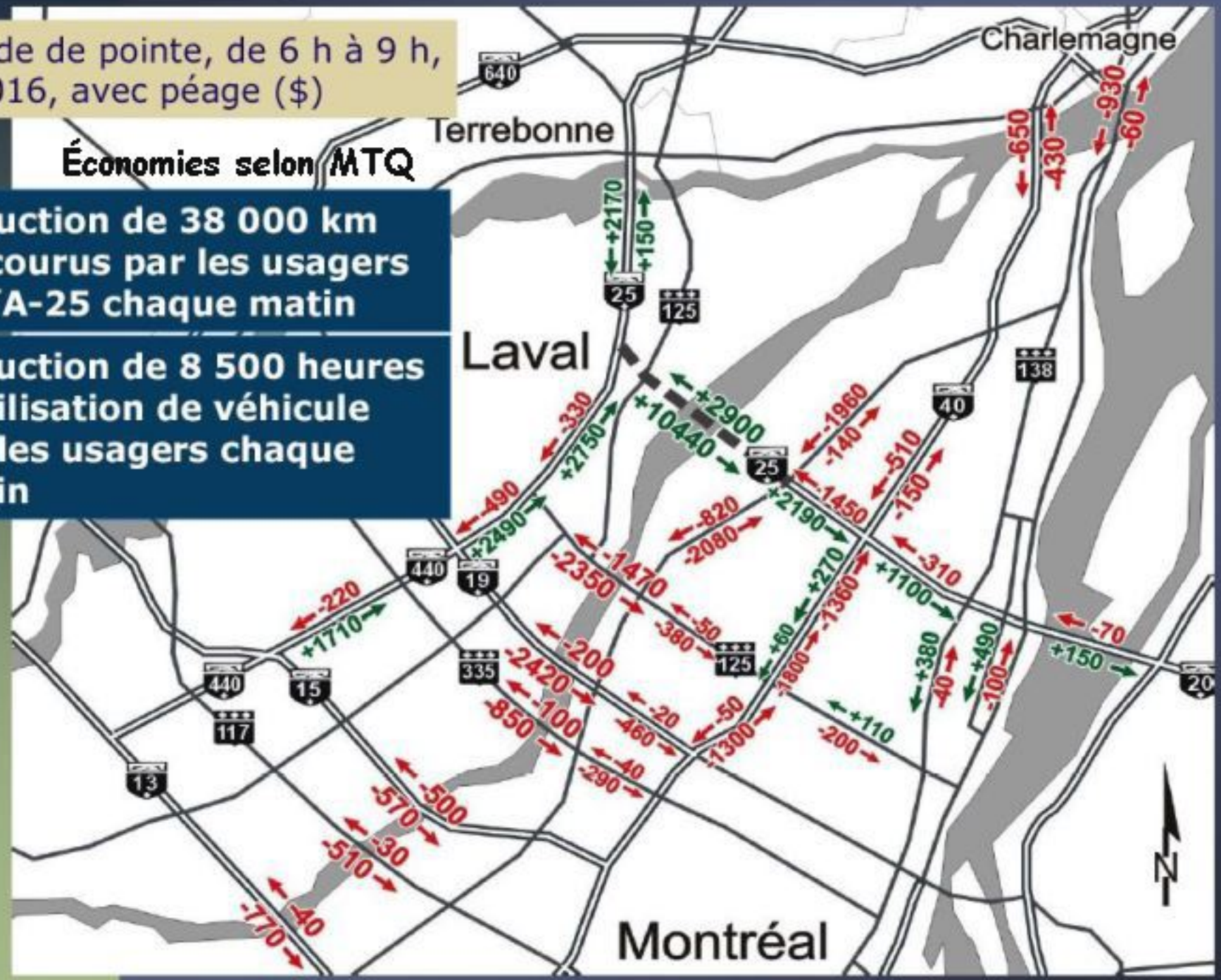


Période de pointe, de 6 h à 9 h, en 2016, avec péage (\$)

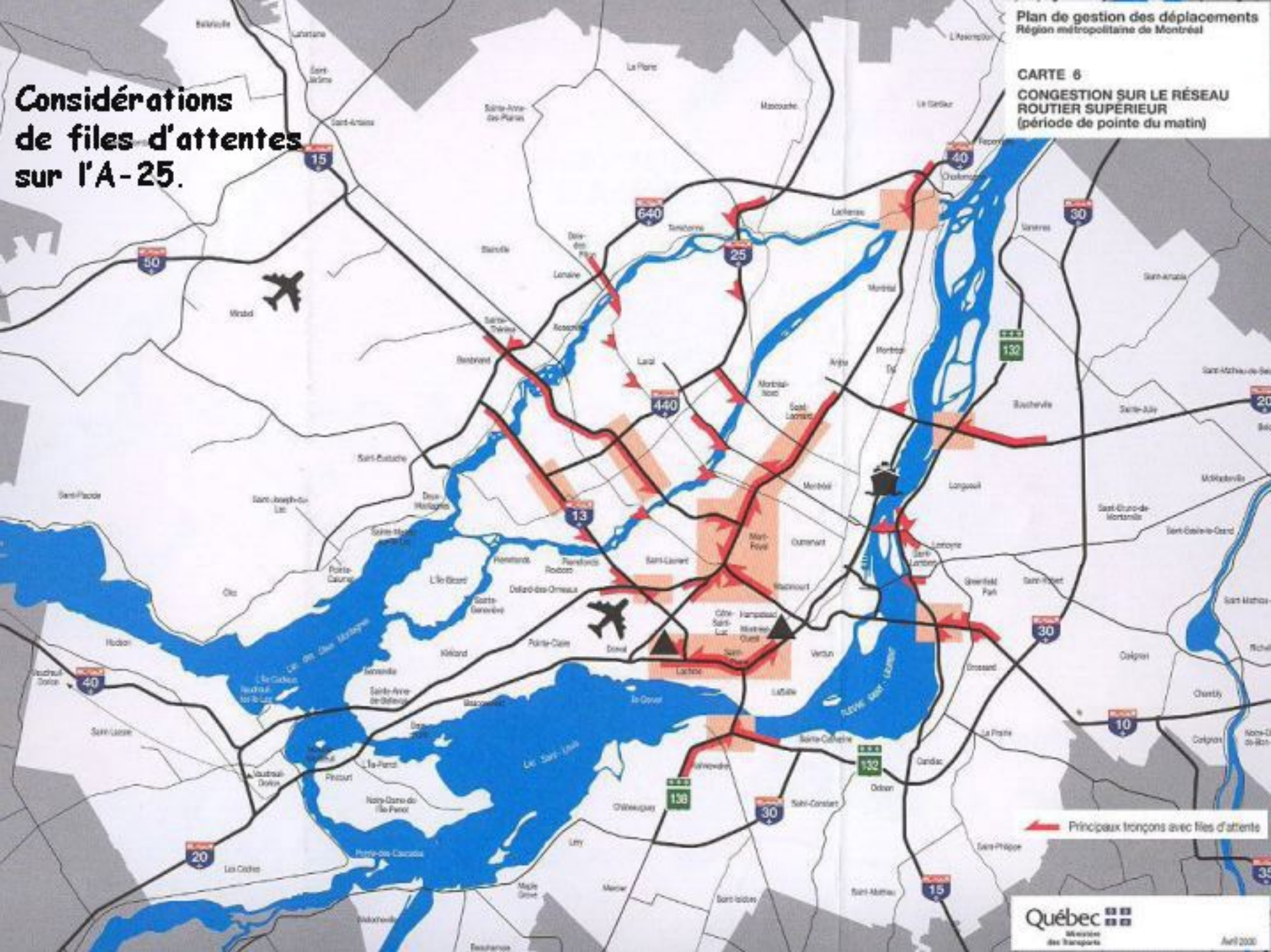
Économies selon MTQ

Réduction de 38 000 km parcourus par les usagers de l'A-25 chaque matin

Réduction de 8 500 heures d'utilisation de véhicule par les usagers chaque matin



Considérations de files d'attente sur l'A-25.



Principaux tronçons avec files d'attente

Files d'attente et temps de parcours

Septembre 1998

(temps de parcours à partir de 7h20)

0:00 temps de parcours en minutes et secondes

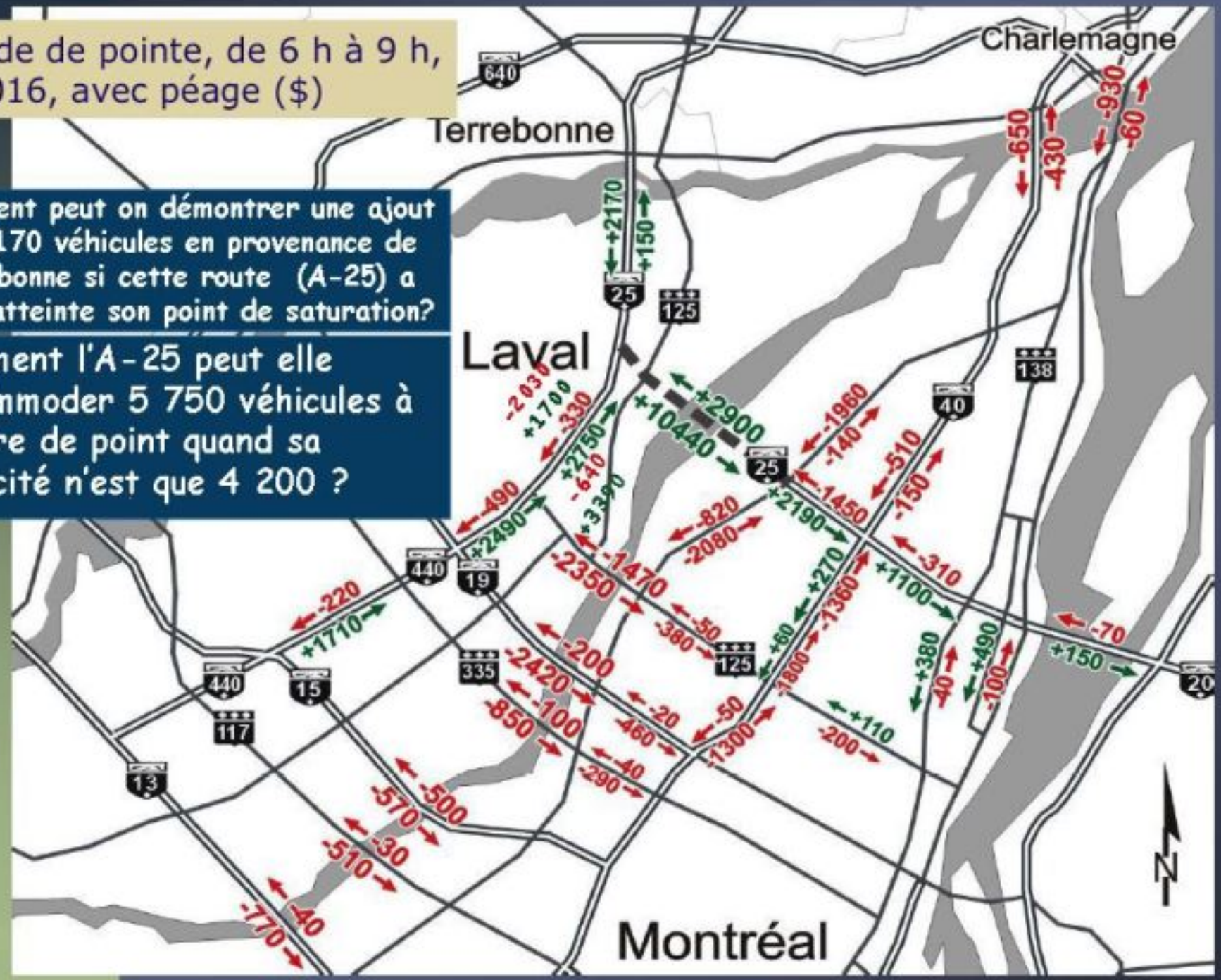
— file d'attente



Période de pointe, de 6 h à 9 h, en 2016, avec péage (\$)

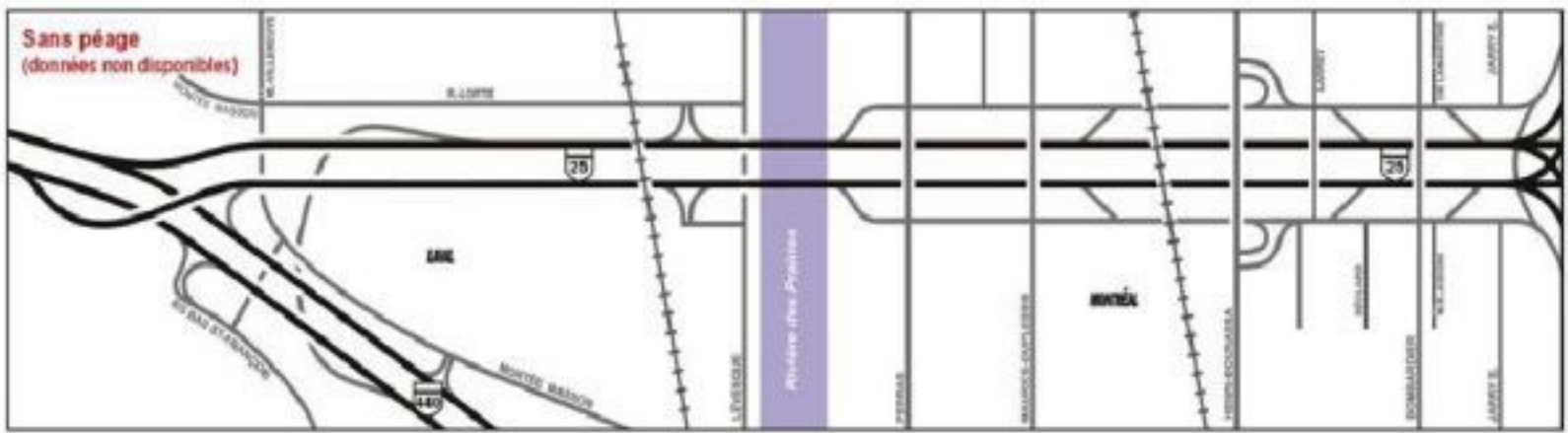
Comment peut on démontrer une ajout de 2 170 véhicules en provenance de Terrebonne si cette route (A-25) a déjà atteint son point de saturation?

Comment l'A-25 peut elle accommoder 5 750 véhicules à l'heure de point quand sa capacité n'est que 4 200 ?



Échangeur A-25/A-440 projet du MTQ





Débits de circulation et niveaux de service
Autoroute 25
 (autoroute à 4 voies)
 Heure de pointe A.M.
 2016

Niveaux de service

- A, B et C █
- D █
- E █
- F █

000 Autos et camions

Tableau 1:

Comparaison des simulations basée sur l'heure de pointe du matin:

	Simulation à 1\$ péage	Pourcentage %	Simulation à 2\$ péage (4)	Pourcentage %
Sortie Local Chemin Lévesque incluant entrée Montée Masson	1 450 (1) (1 030 + 420)	35%	885 (675 + 210)	27%
Raccord A-25 vers Terrebonne Autoroute à 4 voies avec voies autobus	1 870 (2) (1 900 - 30)	45%	1 640 (1 670-30)	55%
Raccord A-440 vers le centre de Laval. Autoroute à 10 voies avec voies de service moins entrée Montée Masson	820 (3) (1 270-30-420)	20%	400 (650-40-210)	18%
Total	4 140	100%	2 925	100%
Trafic à contresens	1 035		170 (5)	

- Notes:
- 1- Accès local au pont se fait par l'entrée du chemin Lévesque et celle de la Montée Masson devant la Polyvalente.
 - 2- 60 véhicule quitte l'autoroute avant le pont dont 30 en provenance de l'A-25 et 30 de l'A-440.
 - 3- L'accès au pont de l'A-440 se fait soit 1 270 indiqué moins 420 en provenance de la Montée Masson moins 30 quittant l'autoroute avant le pont (voir note 2)
 - 4- Les simulations pour la variante de péage de 2\$ ont été faites de la même façon que la variante à 1\$.
 - 5- Dans la variante à 2\$ le trafic à contresens ne semble pas exister??

Le réseau local, tel le chemin Lévesque, génère **35%** du trafic du nouveau pont.

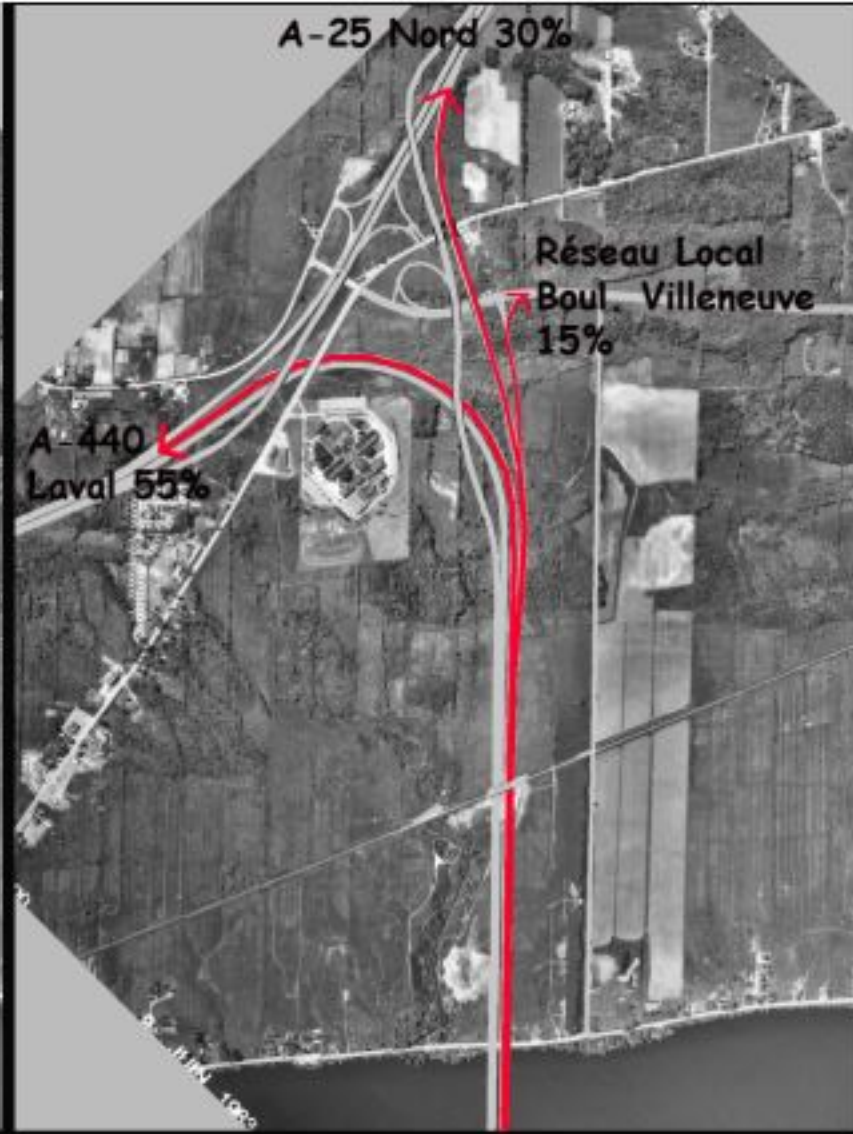
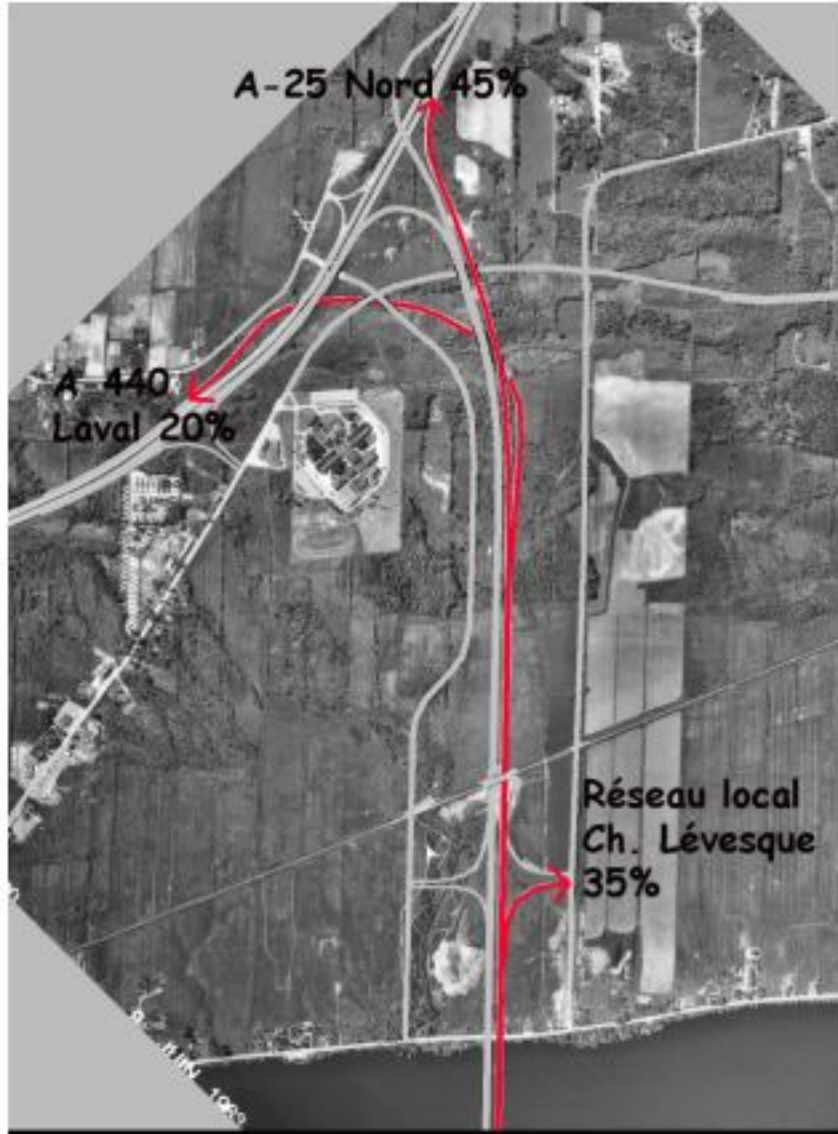


L'A-25 en provenance de Terrebonne, avec ses voies d'autobus, génère **45%** du trafic du nouveau pont.



L'A-440, une grande autoroute à 10 voies, ne génère que **20%** du trafic vers le nouveau pont de l'A-25.





3- Version MTQ (côté nord-est de la polyvalente)
Révisé

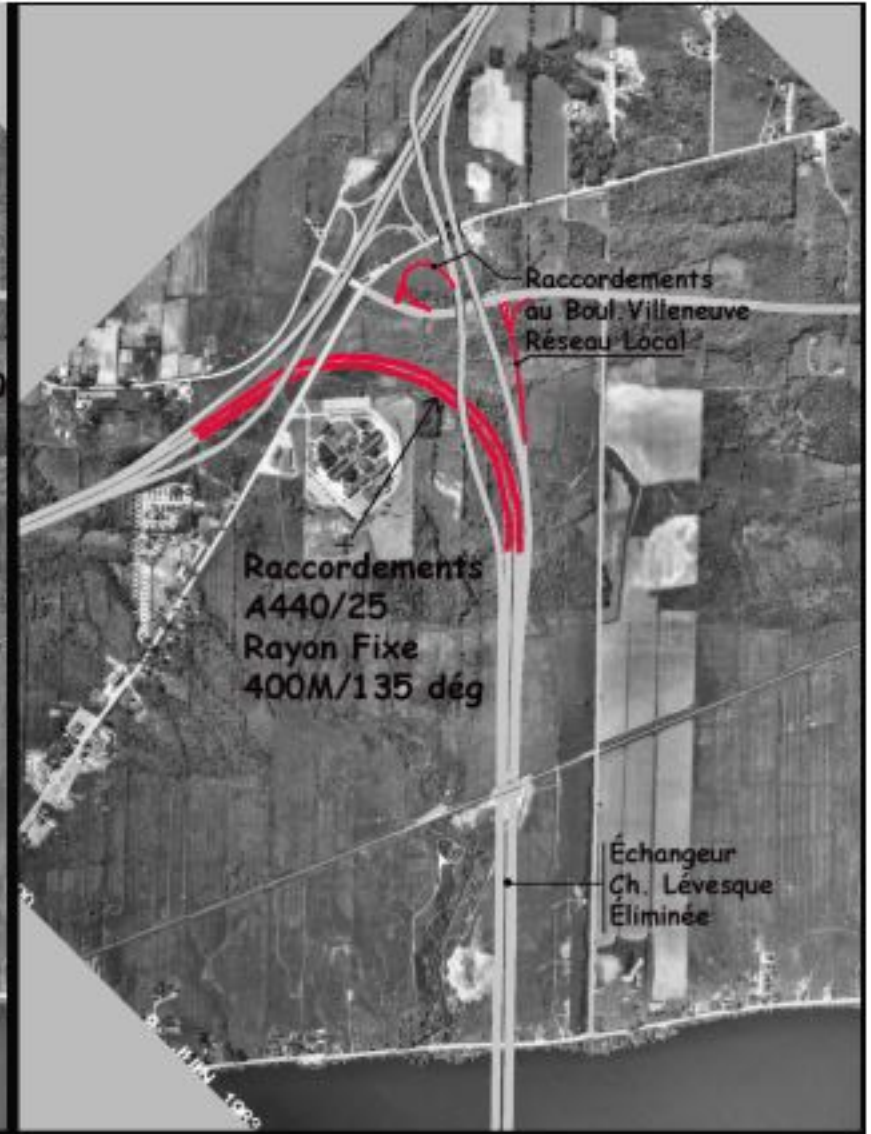
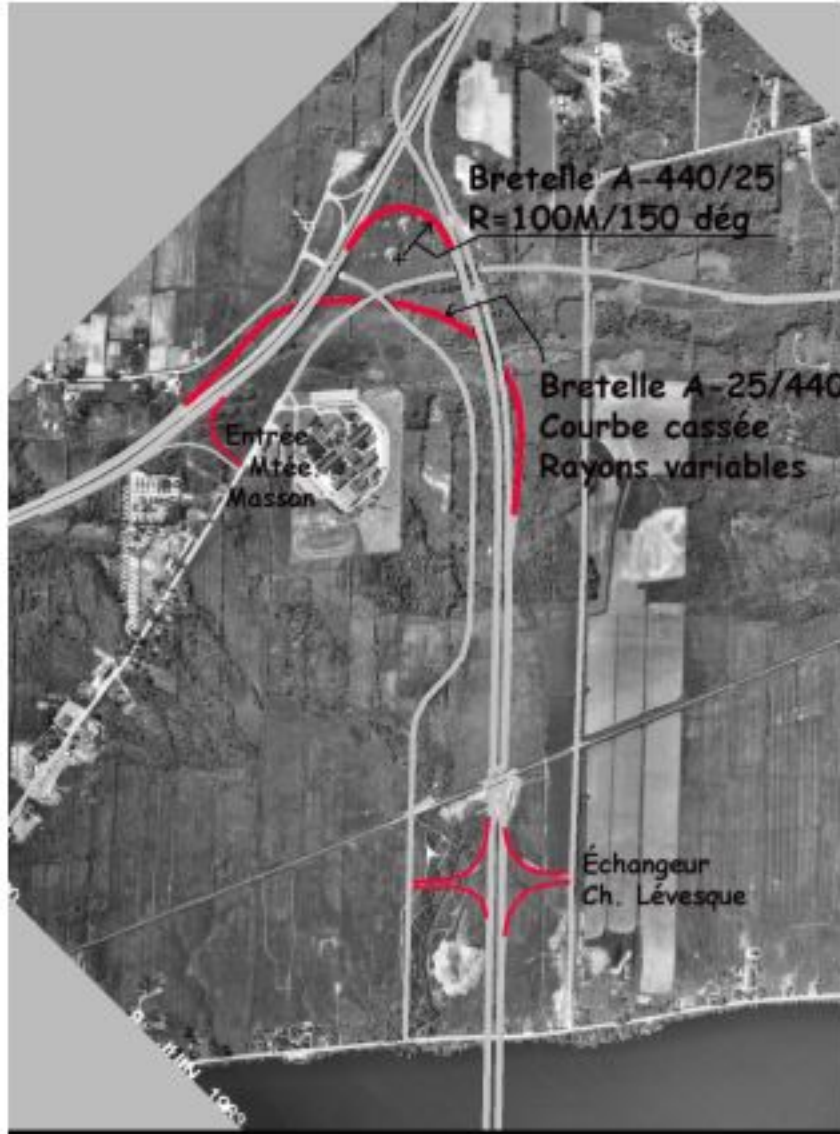
4- Version GRUHM (côté nord-est de la polyvalente)
Révisé

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

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

4344 Bourbeauville, 191, Qc, H1X 2M4
 Tel: (514)899 5314, Fax:(514)899 9226,
 Courriel: gru@gru.qc.ca
 WEB: <http://gru.qc.ca>





3- Version MTQ (côté nord-est de la polyvalente)
Révisé

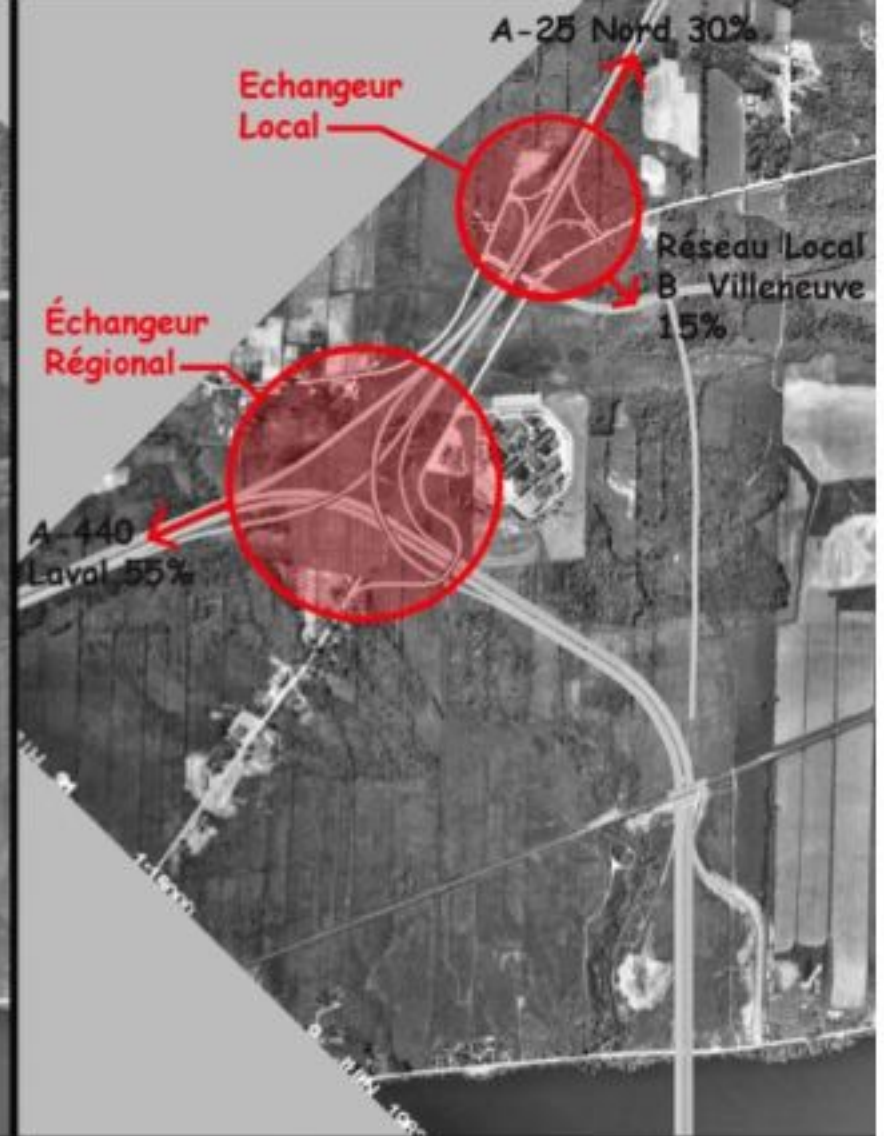
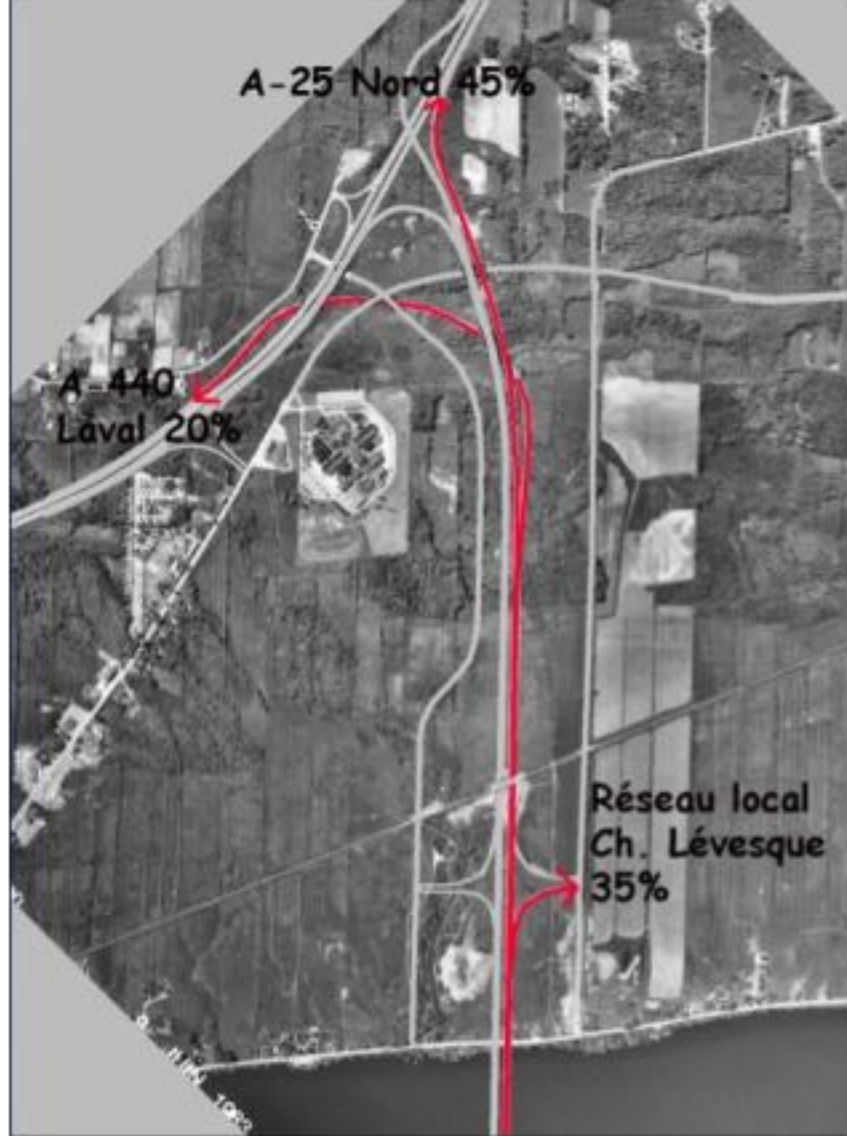
4- Version GRUHM (côté nord-est de la polyvalente)
Révisé

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

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

4344 Bourbeauin, 101, Qc, H1X 2M4
 Tel: (514)899 5314, Fax:(514)899 9226,
 Courriel: gru@brisset.com
 WEB: <http://gru.com>





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

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

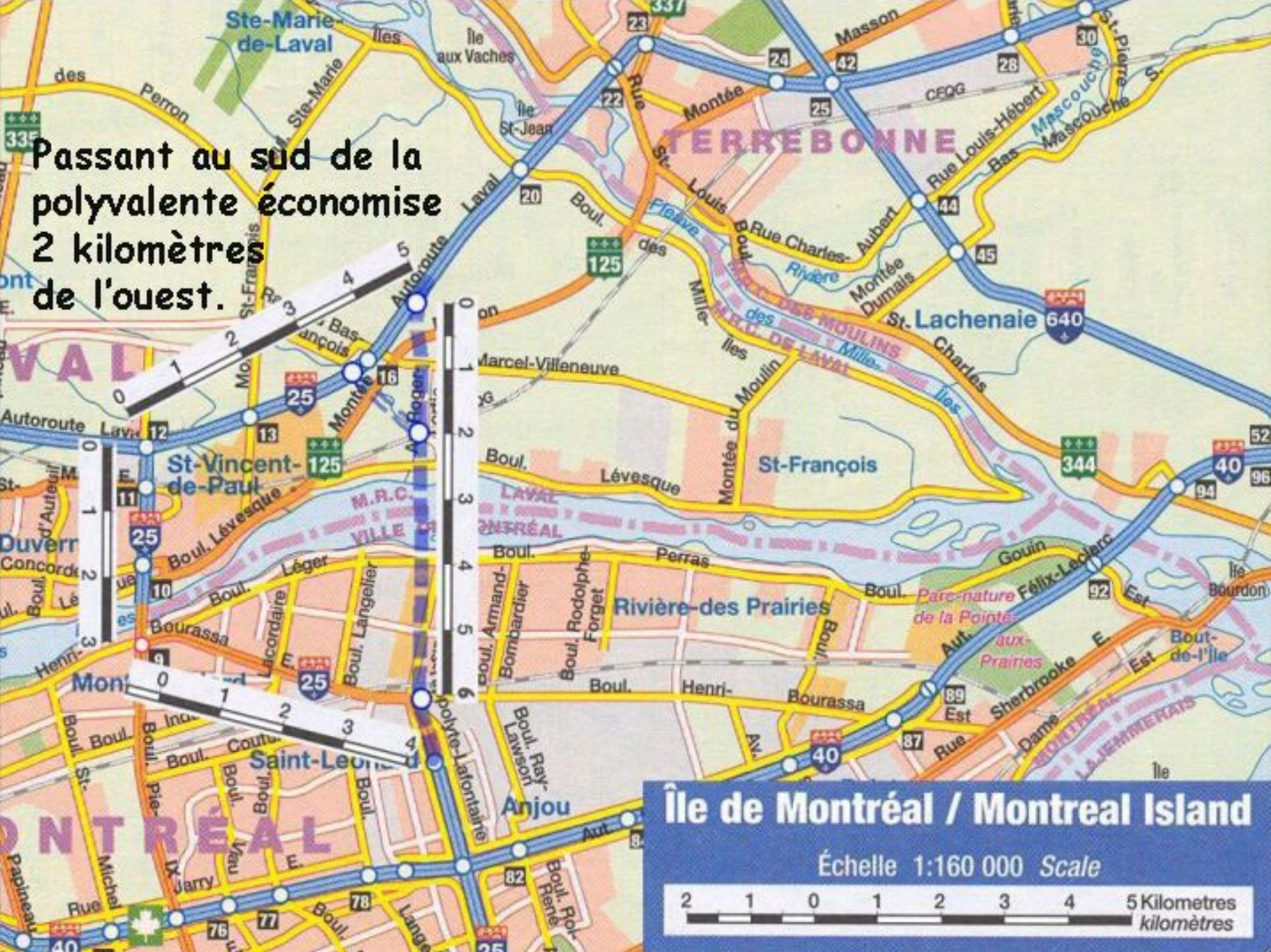
Configuration du raccordement entre l'A-440 et l'A-25.

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

4044 Boulevard, 201, Qc, H1X 2M4
 Tel: (514)999 5314, Fax: (514)999 9226
 Courriel: gruhm@pierrebrisset.ca
 WEB: <http://www.gruhm.com>



Passant au sud de la polyvalente économise 2 kilomètres de l'ouest.



Île de Montréal / Montreal Island

Échelle 1:160 000 Scale



L'autoroute 440 en provenance du centre de Laval devrait générer **55%** du volume de trafic utilisant le nouveau pont de l'est.



L'A-25 en provenance de Terrebonne devrait générer **30%** du volume de trafic utilisant le nouveau pont.



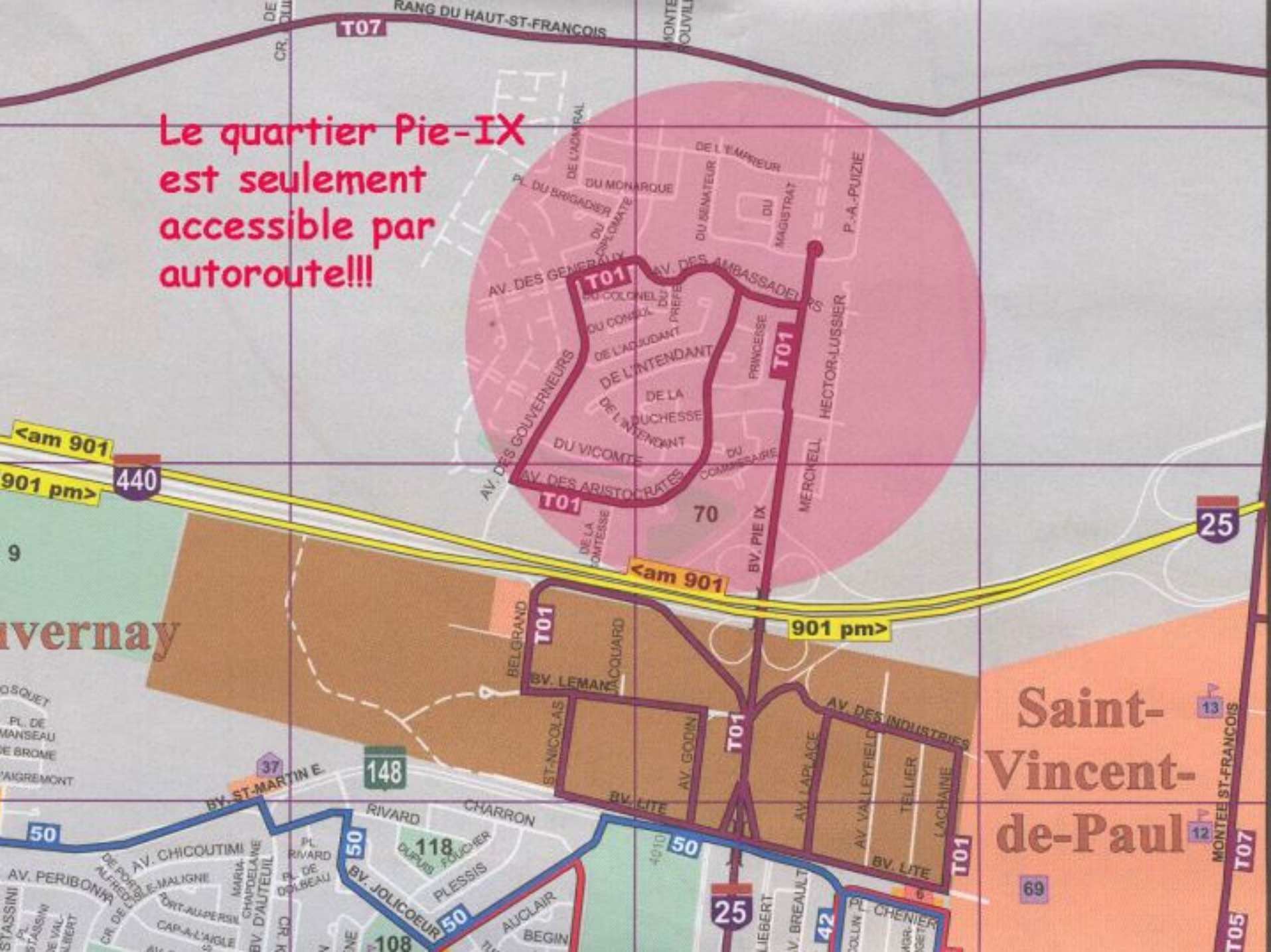
Le réseau local via le boul. Villeneuve devrait générer **15%** du volume de trafic utilisant le nouveau pont.



Les Vélos et les piétons ne sont pas le bienvenu à Laval.
Vue prise au nord du pont Pie-IX



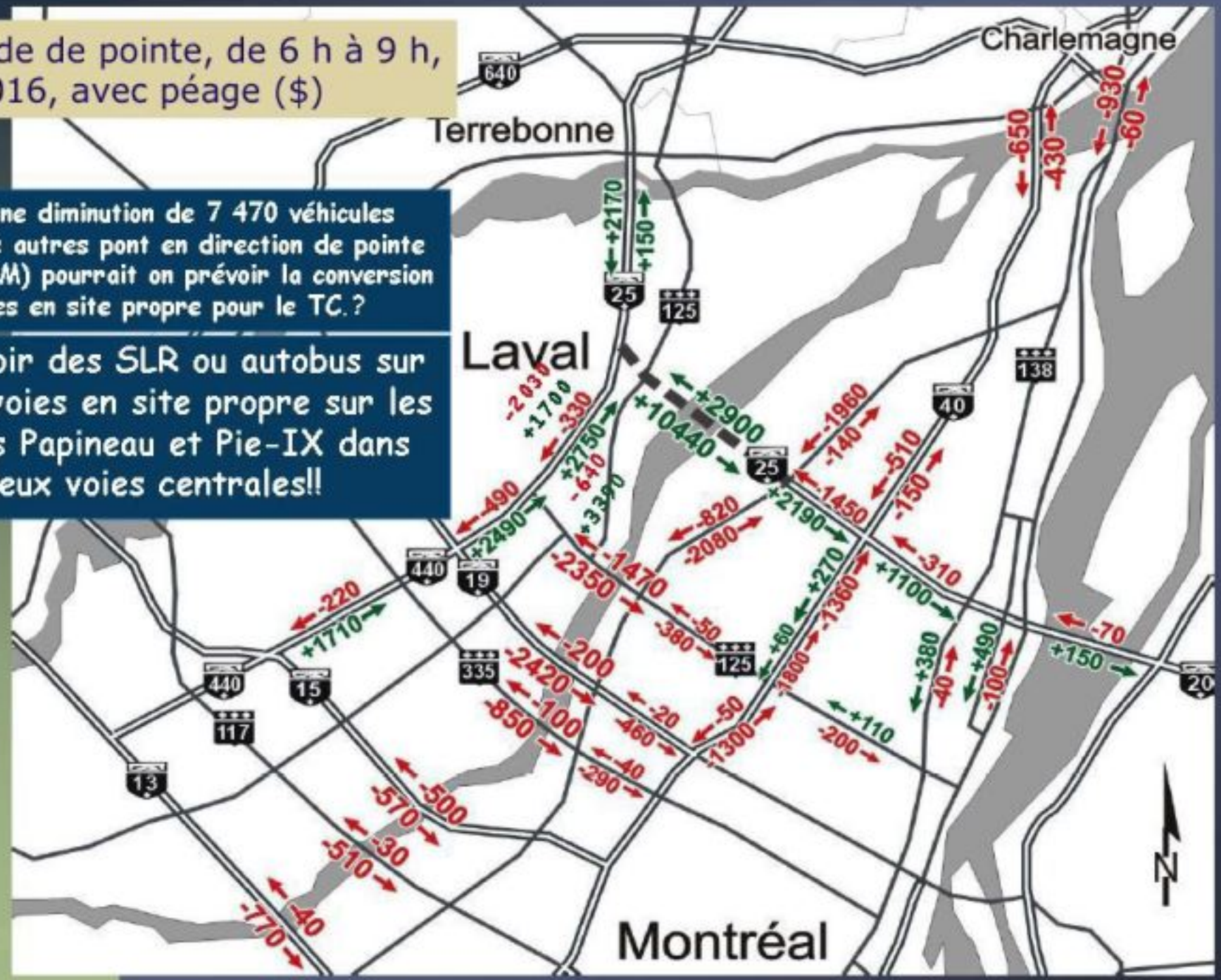
Le quartier Pie-IX est seulement accessible par autoroute!!!



Période de pointe, de 6 h à 9 h, en 2016, avec péage (\$)

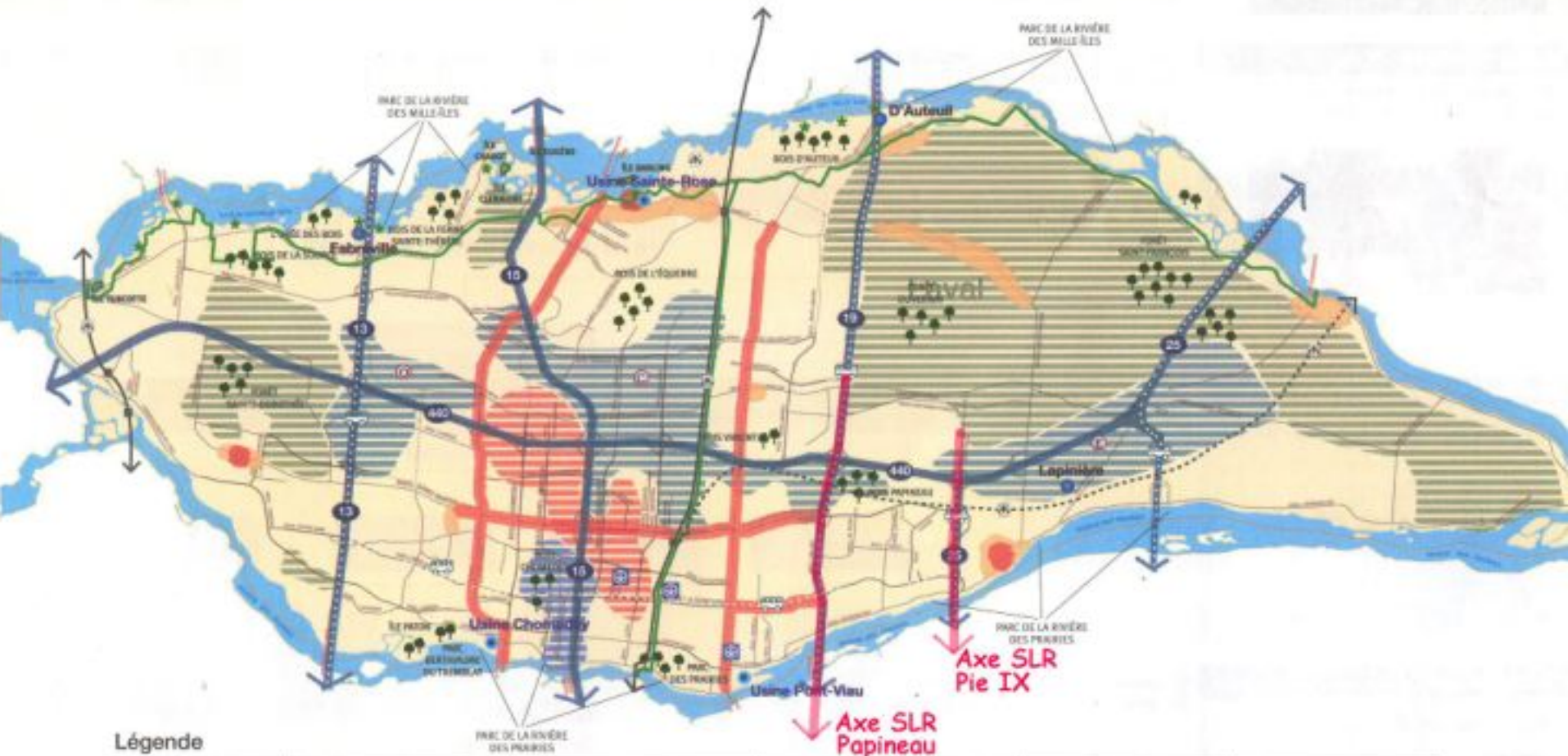
Avec une diminution de 7 470 véhicules sur les autres pont en direction de pointe (sud AM) pourrait on prévoir la conversion de voies en site propre pour le TC?

Prévoir des SLR ou autobus sur des voies en site propre sur les ponts Papineau et Pie-IX dans les deux voies centrales!!



Plan de Zonage de Laval avec réseau de grands axes de transports collectifs de surface sur les axes principaux.

SLR sur axes Papineau et Pie-IX

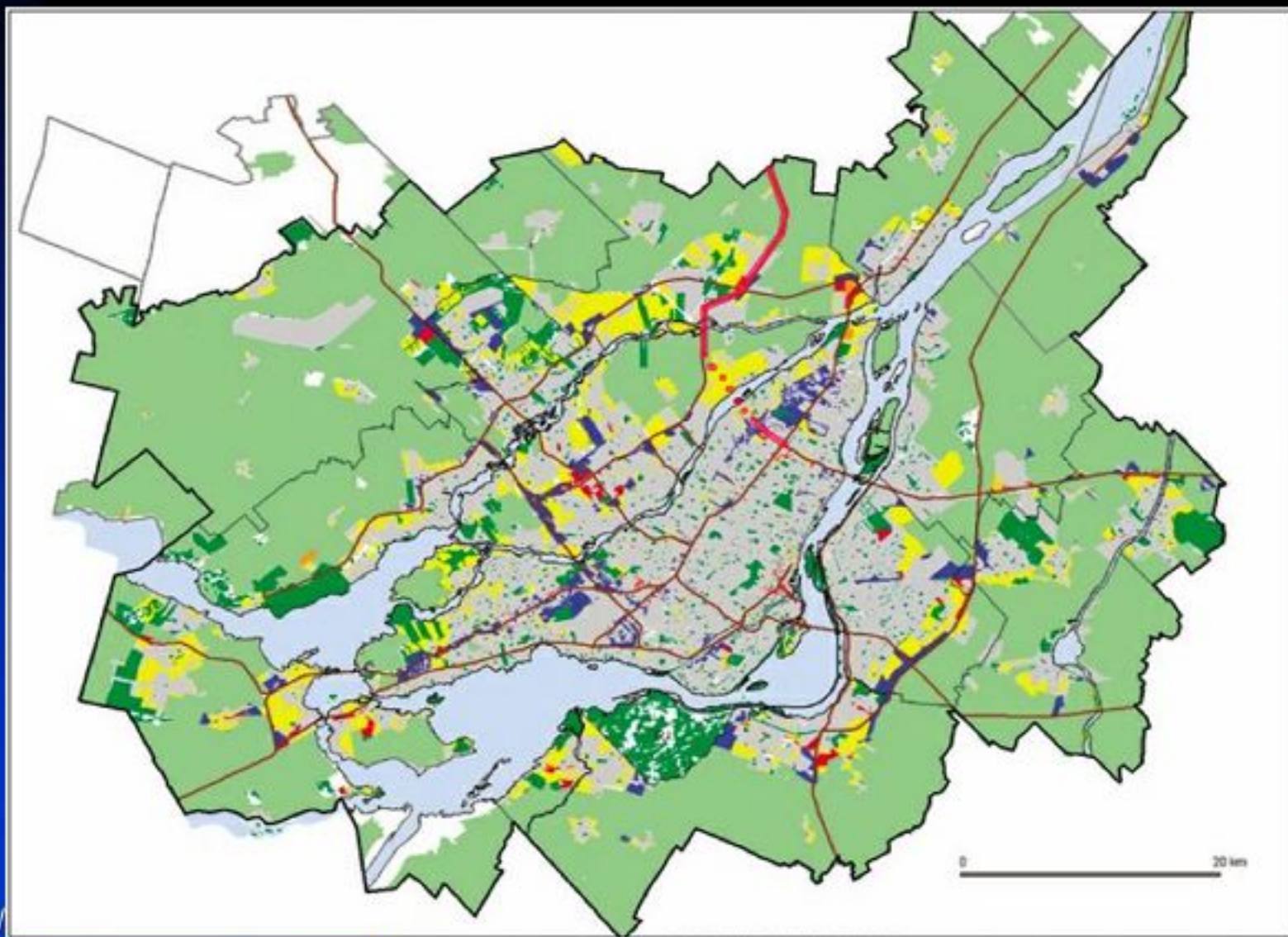


Légende

<ul style="list-style-type: none"> Zone urbaine Limites du périmètre d'urbanisation 	<ul style="list-style-type: none"> Pôle régional de commerce et services Pôles locaux et artères d'activités commerciales 	<ul style="list-style-type: none"> Pôles Industriels Centre Est Ouest Industrie de haute technologie Agropôle (Zone agricole permanente) 	<ul style="list-style-type: none"> Territoire d'intérêt patrimonial Territoire d'intérêt écologique Route verte Refuge faunique Points d'intérêt du parc régional de la rivière des Mille-Îles 	<ul style="list-style-type: none"> Train de banlieue existant/proposé Métro Grands axes de transport collectif en surface 	<ul style="list-style-type: none"> Usine de traitement d'eau Station d'épuration
---	---	--	---	--	--

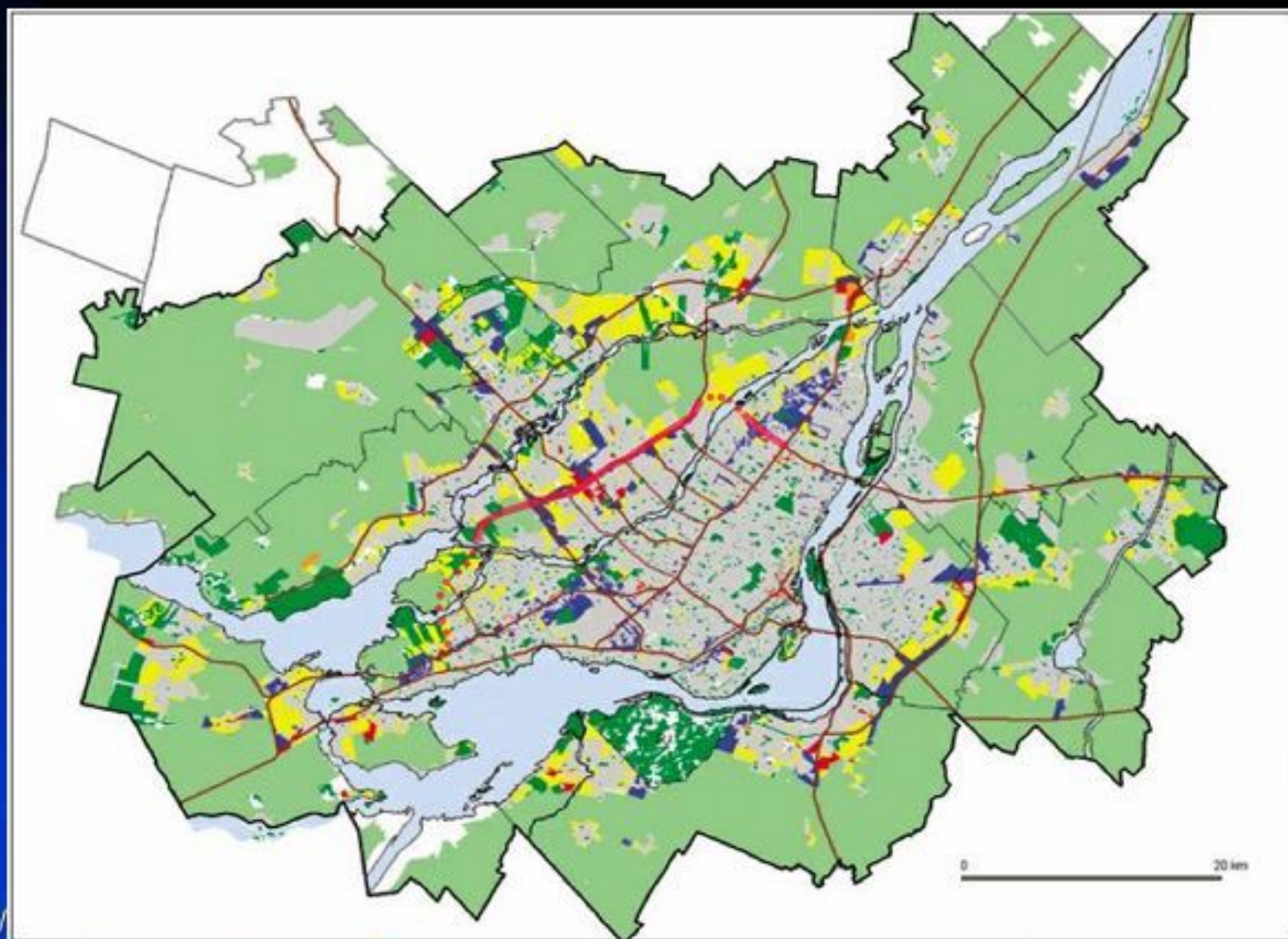
Le cas de l'A-25 dans l'est de l'île de Montréal

Autoroute de banlieu basée sur le concept d'étalement urbaine des années soixante.



Le cas de l'A-440 dans l'est de l'île de Montréal

Autoroute urbaine répondant au besoin de relier les pôles économiques de l'Est de Montréal avec celui de Laval et le marché lucratif de l'ouest



Le cas de l'A-25 dans l'est de l'île de Montréal

Ce projet peut être vu seulement en fonction d'une ouverture vers le berceau économique de l'Est du Québec.



Proposition du GRUHM pour optimiser le réseau

Merci!!

Questions??

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

Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire

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



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

Mémoire du GRUHM
présenté par Pierre Brisset directeur

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

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

Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire

4344 Bourbonnière, Mtl, Qc, H1K 2M4
Tel: (514)899 5314, Fax:(514)899 9226.
Courriel: gruhm@sympatico.ca
WEB: <http://gruhm.org/>



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

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

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

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

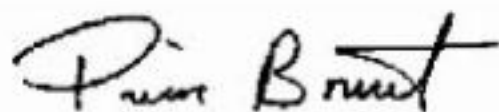
Bref, voici 4 conditions qui doivent être incorporées, si le projet de pont va de l'avance:

- 1- Il en suit que des voies de transport collectif (voies réservées pour autobus en site propre ou SLR) doivent être aménagées en permanence sur les deux voies centrales du boulevard Pie IX et ce, sur le parcours au complet du boulevard qui débiterait à Laval (A-440) jusqu'à la rue Notre Dame du côté de Montréal. Puisque ne serait plus vrai que le boulevard Pie IX ait besoin de ses 6 voies pour la circulation, ce serait une situation idéale pour corriger le problème de voies réservées sur cet axe, chose qui nous perplexé 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 raccordements à droite plutôt qu'Autoroute/Autoroute avec raccordements à gauche, afin de permettre ces nouveaux critères d'accès au réseau artériel. De plus, l'intégrité de l'A-25, en autoroute à 6 voies contiguës, aurait une meilleure efficacité entre le tunnel Lafontaine et la Métropolitaine.

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



Pierre Brisset, Directeur GRUHM

Considérations pour le bouclage de l'A-440:

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

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 ;