

Mémoire de la Ville de Montréal

**sur le projet de prolongement
de l'autoroute A-25, entre
l'autoroute A-440 et le
boulevard Henri-Bourassa**

Déposé au Bureau d'audiences publiques
Sur l'environnement (BAPE)

Le 9 juin 2005

TABLE DES MATIÈRES

1.0	ÉLÉMENTS DE PLANIFICATION STRAGÉGIQUE DE LA VILLE DE MONTRÉAL	- 1 -
1.1	PLAN D'URBANISME	- 1 -
1.2	STRATÉGIE ET PLAN D'ACTION EN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA VILLE DE MONTRÉAL	- 2 -
1.3	PLAN DE TRANSPORT - VISION ET OBJECTIFS	- 2 -
1.4	PREMIER PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA COLLECTIVITÉ MONTRÉALAISE-	- 3 -
1.5	POLITIQUE DE PROTECTION ET DE MISE EN VALEUR DES MILIEUX NATURELS.....	- 4 -
2.0	INTÉRÊT DE LA VILLE FACE AU PROJET	- 5 -
2.1	PARTICIPATION DE LA VILLE AUX AUDIENCES DU BAPE	- 5 -
2.2	RAISONS MOTIVANT CE MÉMOIRE	- 5 -
3.0	PRÉOCCUPATIONS DE LA VILLE	- 6 -
3.1	TRANSPORT.....	- 6 -
3.1.1	Modifications de l'offre de transport entre Laval et Montréal	- 6 -
3.1.2	Augmentation de l'offre de transport routier	- 6 -
3.1.3	Réseau de l'Est.....	- 7 -
3.1.4	Financement du projet.....	- 7 -
3.1.5	Tarifification sur le pont.....	- 7 -
3.1.6	Transport actif et piste multifonctionnelle	- 8 -
3.1.7	Transport en commun	- 9 -
3.2	CIRCULATION.....	- 9 -
3.3	URBANISME ET MISE EN VALEUR DU TERRITOIRE.....	- 10 -
3.4	DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE.....	- 11 -
3.5	ENVIRONNEMENT	- 12 -
3.6	ÉCOTERRITOIRE DE LA COULÉE VERTE DU RUISSEAU DE MONTIGNY	- 14 -
3.7	QUALITÉ DE VIE DES RÉSIDENTS	- 15 -
4.0	POSITIONNEMENT DE LA VILLE FACE AU PROJET	- 16 -
ANNEXE A -	LE PARACHEVEMENT DE L'AUTOROUTE A-25 ET LE TRANSPORT EN COMMUN SELON LA STM	- 17 -
ANNEXE B -	L'ÉCOTERRITOIRE DE LA COULÉE VERTE DU RUISSEAU DE MONTIGNY	- 19 -
ANNEXE C -	CONSEQUENCES SUR LA QUALITÉ DE L'AIR.....	- 30 -

Mémoire de la Ville de Montréal

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

1.0 ÉLÉMENTS DE PLANIFICATION STRAGÉGIQUE DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Depuis sa création en 2002, la nouvelle Ville de Montréal a entrepris une démarche de planification stratégique afin de bien encadrer le développement sur son territoire. Cette démarche se concrétise par la publication successive du Plan d'urbanisme (septembre 2004), de la Stratégie et plan d'action en développement économique de la Ville de Montréal (novembre 2004), du Plan de transport - Vision et objectifs (mars 2005), le Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise (avril 2005) et la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels.

Le contenu de ces documents reflète les orientations de la Ville quant aux objectifs visés et les directions à suivre dans les années à venir ainsi que les approches que la Ville a adoptées à l'égard de la planification et de l'organisation des activités urbaines.

En outre, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a adopté récemment un projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement pour consultation publique. La Ville de Montréal fait partie intégrante de la CMM et partage la volonté de consolider le milieu urbanisé et de prioriser le transport en commun énoncé dans le projet de schéma d'aménagement.

1.1 Plan d'urbanisme

Adopté par le conseil municipal en novembre 2004, le Plan d'urbanisme constitue le document de référence en matière d'aménagement et de mise en valeur du territoire de Montréal.

Le Plan d'urbanisme définit les orientations qui concernent le développement des secteurs résidentiels, commerciaux et d'emplois. Il considère, dans une perspective intégrée pour tout le territoire, des enjeux dont le projet de l'A-25 doit tenir compte comme le transport, la protection des milieux naturels et l'environnement.

Le parti d'aménagement du Plan d'urbanisme contient sept orientations, soit :

- des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets ;
- des réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain ;
- un centre prestigieux, convivial et habité ;
- des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés ;
- un paysage urbain et une architecture de qualité ;
- un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé ;

- un environnement sain.

En résumé, tout en souscrivant aux principes du développement durable, le Plan d'urbanisme propose un modèle de développement durable qui vise, entre autres, à diminuer la dépendance à l'égard de l'automobile et à protéger les espaces naturels. En matière de transport, la Ville priorise le transport en commun et tout mode alternatif à l'automobile.

1.2 Stratégie et plan d'action en développement économique de la Ville de Montréal

Comme Montréal contribue à 70% du PIB métropolitain et 68% des emplois recensés par Statistique Canada en 2001, sa position centrale dans l'agglomération n'a pas besoin d'être démontrée. La stratégie de développement économique préconisée par la Ville vise à rassembler les partenaires autour d'une compréhension commune de la situation, des défis qu'elle soulève et des orientations qu'elle réclame. Ainsi, le Plan d'action a défini cinq priorités d'intervention :

- assurer des services municipaux efficaces ;
- accélérer la mise en valeur des actifs ;
- déployer un réseau performant de services aux entreprises ;
- soutenir les initiatives stratégiques de développement sectoriel ;
- mettre en valeur les atouts de Montréal.

Une des actions mise de l'avant dans ce Plan d'action (action 2-2) est de valoriser les terrains vacants et les zones industrielles du secteur Est de Montréal actuellement en restructuration industrielle. La Ville entend mener une action dynamique pour développer ces terrains et accroître leur valeur foncière.

1.3 Plan de transport - Vision et objectifs

Le Plan de transport, en cours d'élaboration, servira de cadre de référence pour toute intervention en matière de transport et de circulation et indiquera aux partenaires les orientations de la Ville quant à l'évolution du système de transport dans l'ensemble de la région métropolitaine. Une Vision stratégique a déjà été établie pour les prochaines décennies dans le but de favoriser le développement économique et la qualité de vie des citoyens, en tenant compte des principes de développement durable et en concordance avec les grandes orientations du Plan d'urbanisme :

« Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs. »

Cette Vision a été élaborée autour de six éléments touchant à des aspects fondamentaux reliant le transport et les activités humaines sur le territoire :

- conditions optimales de déplacement ;
- soutien à l'économie montréalaise ;
- intégration harmonieuse à l'espace urbain ;
- amélioration de la qualité de vie des citoyens ;
- amélioration de la qualité de l'environnement ;
- gestion responsable et efficace.

Le Plan de transport identifie plus d'une vingtaine d'objectifs stratégiques à atteindre. Parmi ces objectifs, la concertation avec les partenaires et la population est sûrement un des plus importants à souligner lors de la planification et de l'élaboration d'un projet. C'est pour cette raison que la Vision du Plan de transport a été élaborée de concert avec les principaux partenaires et en réalisant un sondage auprès de la population.

1.4 Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise

En collaboration avec plusieurs organismes de divers secteurs d'activité, la Ville a élaboré un document d'orientation et un plan d'action constituant son Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise rendu public en avril 2005. Ce document est le reflet de l'effort collectif que tous ces organismes partenaires souhaitent fournir pour léguer aux générations futures une ville où il est agréable de vivre.

Dix orientations ont été établies dont quatre ont été ciblées par les partenaires comme étant prioritaires :

- **améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre ;**
- **assurer la qualité des milieux de vie résidentiels ;**
- **pratiquer une gestion responsable des ressources ;**
- **adopter de bonnes pratiques de développement durable dans les entreprises, les institutions et les commerces ;**
- mobiliser les organisations et les citoyens dans le développement durable de la métropole ;
- soutenir l'action des intervenants en matière d'éducation et de sensibilisation à l'environnement et au développement durable ;
- offrir aux citoyens des services municipaux et une réglementation en matière d'environnement dans un esprit d'équité ;
- améliorer la protection de la biodiversité, des milieux naturels et des espaces verts ;
- encourager le développement de l'industrie conforme aux principes du développement durable ;
- consolider le développement résidentiel et commercial.

La phase de démarrage (2005-2006) est composée d'actions qui découlent de ces quatre orientations prioritaires.

Le projet de prolongement de l'A-25 doit tenir compte des principaux objectifs visés par ces quatre orientations:

- 1) réduire l'impact des émissions des véhicules légers et lourds à Montréal ;
- 2) favoriser le développement des transports alternatifs à l'automobile ;
- 3) diminuer les sources de pollution sonore ;
- 4) appuyer les mesures de réduction de la consommation énergétique ;
- 5) favoriser l'adoption de la pratique et de processus décisionnels qui correspondent aux principes du développement durable.

1.5 Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels

La Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels a été adoptée par la Ville de Montréal en décembre 2004. Elle est la réponse à une perte accélérée des espaces naturels sur l'île de Montréal causée par le développement. Selon une évaluation du gouvernement du Québec, les aires protégées en milieu terrestre de Montréal équivalent à un peu plus de 3 % de son territoire. S'inspirant de la Stratégie québécoise sur les aires protégées, cette politique vise à protéger 8 % du territoire montréalais, dont 6 % en milieu terrestre.

Un des objectifs de la politique est de maximiser la biodiversité et d'augmenter la superficie des milieux naturels protégés à Montréal, afin d'accroître les lieux de contact des Montréalais avec la nature et contribuer au pouvoir d'attraction de Montréal. L'identification de 10 secteurs jugés prioritaires en raison de leur biodiversité est au cœur de la nouvelle Politique. La Ville élaborera des projets de conservation dans ces secteurs qui recèlent des milieux naturels d'intérêt écologique et qui sont particulièrement menacés par le développement.

L'objectif n'est pas d'empêcher le développement de nouveaux projets mais de se donner un instrument qui nous permettra d'agir afin que le développement ne se fasse plus au détriment de la nature.

La Politique vise à susciter les initiatives et les collaborations. Elle s'appuie sur une approche qui préconise l'établissement d'une planification et d'une gestion concertée et intégrée des milieux naturels de grande valeur écologique.

2.0 INTÉRÊT DE LA VILLE FACE AU PROJET

2.1 Participation de la Ville aux audiences du BAPE

À la demande du président du BAPE, M. William J. Cosgrove, la Ville a participé à la première partie des audiences publiques en mai dernier. Une équipe de professionnels de la Ville a été désignée pour agir à titre de personnes-ressources et répondre aux questions des intervenants tout au long des séances. Également, la Ville a mis à la disposition du BAPE les plans et politiques présentés dans ce document.

2.2 Raisons motivant ce mémoire

Le projet de prolongement de l'autoroute A-25 se situe en grande partie sur le territoire de la Ville. Sa réalisation engendrerait des modifications importantes et permanentes, en plus de créer des répercussions majeures aux points de vue du transport et de la circulation, de l'aménagement du territoire, du développement économique et surtout de la qualité de vie des citoyens de l'Est de l'île.

La Ville n'a pas participé à la planification et à l'élaboration du projet. Pour un projet de cette envergure, la Ville de Montréal aurait préféré participer dès le début de la phase de planification afin de contribuer pleinement aux études et au choix du concept final de ce projet. Conséquemment, la Ville n'a pu faire valoir ses intérêts et faire connaître ses besoins et ses orientations.

Ce mémoire présente les grandes préoccupations de la Ville face à ce projet.

3.0 PRÉOCCUPATIONS DE LA VILLE

D'entrée de jeu, le Plan d'urbanisme reconnaît les réseaux de transport comme étant les éléments structurants et porteurs du concept d'organisation spatiale. Le Plan privilégie donc la consolidation des divers milieux montréalais déjà desservis par d'importants réseaux de transport. En complément, il préconise la mise en valeur de certains secteurs, notamment les secteurs à transformer de l'Est de Montréal dont le secteur de planification détaillée Bourget-Forget.

Il importe que les réseaux de transport planifiés contribuent à améliorer la desserte de secteurs d'emplois ayant un fort potentiel de développement, et à désenclaver l'Est de Montréal. À cet égard, le Plan d'urbanisme identifie le parachèvement de l'avenue Marien et du boulevard Maurice-Duplessis ainsi que le prolongement du boulevard Rodolphe-Forget, du boulevard Henri-Bourassa Est à la rue Notre-Dame Est, incluant le réaménagement de l'échangeur dans l'axe de l'autoroute A-40.

La Ville se préoccupe de savoir si le prolongement de l'autoroute A-25 vers Laval contribuera à atteindre les objectifs de mise en valeur des secteurs à transformer de l'Est de Montréal, notamment dans le secteur Bourget-Forget.

3.1 Transport

En matière de transport dans la région métropolitaine, les préoccupations de la Ville sont contenues dans son document Vision et objectifs rendu public le 14 mars dernier. L'identification de ces préoccupations permet à la Ville de bien cibler les interventions à prioriser.

En ce qui concerne le projet de l'A-25, les points suivants sont à considérer.

3.1.1 Modifications de l'offre de transport entre Laval et Montréal

Un des effets importants du prolongement de l'autoroute A-25 est la réaffectation des débits sur le réseau routier. Selon la documentation produite par le MTQ pour la période de pointe AM, l'effet du pont de l'A-25 se ferait surtout sentir sur les ponts Pie-IX et Papineau. La diminution totale des débits sur ces deux ponts provoquée par la réaffectation des déplacements sur le réseau est de l'ordre de 4800 véhicules en période de pointe AM (3h) en direction de Montréal (diminution d'environ 15 % sur le pont Pie-IX et de 20 % sur le pont Papineau). Selon la Ville, cette diminution permettrait de revoir l'utilisation de l'offre routière entre Laval et Montréal au profit du transport en commun et du covoiturage et ainsi minimiser les impacts d'une possible augmentation de l'utilisation de l'automobile. Le promoteur n'a présenté aucun scénario qui considérerait cette avenue.

3.1.2 Augmentation de l'offre de transport routier

L'augmentation de l'offre routière en direction de Montréal préoccupe la Ville. Les prévisions de déplacements réalisées par le MTQ indiquent une perte d'achalandage dans l'utilisation du transport en commun (principalement des bimodaux) et un retour

vers l'utilisation de l'automobile (environ 1500 déplacements). Cette augmentation de l'utilisation de l'automobile va à l'encontre des objectifs de la Ville.

S'additionnent à ce phénomène, les nouveaux déplacements automobiles qu'engendrerait la présence de cette nouvelle infrastructure (trafic induit). Le MTQ ne tient pas compte dans ses prévisions de cette induction et considère ce nouveau trafic négligeable. Il est difficile d'évaluer avec justesse l'ampleur du trafic induit à long terme, principalement en milieu urbain. Cette imprécision sur l'effet réel de l'augmentation de l'offre routière sur l'utilisation de l'automobile préoccupe la Ville qui craint l'augmentation du nombre total de véhicules accédant à l'île.

3.1.3 Réseau de l'Est

Le projet améliorerait la desserte du secteur Est dans l'axe nord-sud. L'achalandage prévu sur les voies de service du côté de Montréal démontre un réel besoin local pour ces mouvements.

En complétant le tronçon manquant de la rocade tel que prévu au projet de schéma d'aménagement de la CMM, l'autoroute A-25 deviendrait le seul axe autoroutier nord-sud qui relie la couronne nord, l'île de Montréal et la couronne sud à l'est de Décarie, permettant ainsi d'éviter les secteurs les plus congestionnés du réseau autoroutier montréalais (autoroutes A-40 et Décarie) et permettant également au transit régional d'éviter d'utiliser le réseau artériel municipal (Henri-Bourassa et Pie-IX).

Par conséquent, cet axe autoroutier faciliterait le déplacement des marchandises dans le secteur Est de la Ville et de la région métropolitaine en diminuant les temps de déplacement et les coûts de transport pour les véhicules devant emprunter ce parcours.

3.1.4 Financement du projet

Selon le Ministère, l'utilisation d'un péage sur le pont ne sera pas suffisante pour que l'ouvrage soit autofinancé. Nous comprenons que le Gouvernement devra payer un loyer au futur concessionnaire selon des modalités qui seront définies dans un contrat à venir. Comme les détails de ce contrat ne sont pas encore connus, il est impossible pour la Ville de savoir quelle sera la contribution du secteur privé et du secteur public et de bien évaluer les impacts financiers du projet sur la collectivité montréalaise.

La Ville se préoccupe de l'effet de la contribution du secteur public dans ce projet sur les autres investissements à venir en transport pour la région. Si la contribution du gouvernement s'avérait très importante et récurrente, il est probable que certains projets jugés prioritaires par la Ville soient compromis ou retardés indéfiniment.

3.1.5 Tarification sur le pont

À cause de son rôle prédominant dans le concept proposé, le contrôle de la tarification est une préoccupation majeure pour la Ville.

Encore plus important que le financement de l'ouvrage, le péage permet de contrôler l'achalandage sur le pont. Cet outil permet de gérer une partie du réseau routier de la région montréalaise comme il n'a jamais été possible de le faire auparavant. Les seuls péages que la région métropolitaine a connus par le passé avaient pour but le financement des infrastructures et non pas la gestion de l'achalandage.

L'effet d'un péage peut être très réduit dans des cas de captivité, par exemple lorsque toutes les options sur une même ligne écran sont à péage. Par contre, dans le cas du pont de l'A-25, comme ce serait le seul lien interrives à péage, l'effet du péage serait considérable, tel que le montrent les analyses du MTQ.

Les critères qui seront utilisés pour déterminer la tarification et sa variation ont une grande importance. Les objectifs des différents partenaires et administrateurs peuvent diverger. Le gestionnaire de l'ouvrage aura ses objectifs (principalement de rentabilité), qui pourront diverger de ceux des autorités publiques.

Le concessionnaire pourrait imposer une tarification en fonction d'un calcul bénéfice/coût plus avantageux pour son entreprise et certaines décisions pourraient aller à l'encontre des attentes de la Ville, notamment si le nombre de véhicules passant sur le pont entraîne des débordements de circulation sur le réseau municipal.

3.1.6 Transport actif et piste multifonctionnelle

L'inclusion d'une véritable piste multifonctionnelle sur le pont apparaît essentielle dans la perspective des orientations de la Ville en faveur de la multimodalité et des modes de transport actifs afin de réduire la dépendance à l'automobile. La multifonctionnalité doit inclure les modes cyclables et piétonniers. L'exemple d'autres ponts autoroutiers exclusivement dédiés à la circulation automobile rend souvent les citoyens perplexes quant aux possibilités de se déplacer autrement qu'en voiture. Par exemple, bon nombre de cyclistes et de piétons utiliseraient le pont Papineau, ce qui est impossible présentement, alors que plusieurs le font sur le pont Pie-IX, qui est muni de trottoirs. Tous les nouveaux liens interrives dans une agglomération comme celle de Montréal devraient être planifiés et conçus en fonction de l'ensemble des modes de transport urbain, qu'ils soient motorisés (autos, véhicules lourds, transport collectif) ou non (vélo, marche).

L'inclusion de tous les modes, y compris non motorisés, est d'autant plus importante que le nouveau lien interrives est relativement éloigné du pont Pie-IX, soit à environ 5 km. L'inclusion d'une piste multifonctionnelle dans le projet de pont est donc primordiale. L'accès des piétons et des cyclistes au pont devrait être assuré par des liens directs, efficaces, conviviaux et sécuritaires entre le pont et les réseaux cyclables et piétonniers des deux côtés de la rivière des Prairies.

La desserte des modes non motorisés doit se faire par une partie de l'infrastructure qui y est dédiée et non par un système de navette. Un système de navette apparaît une solution peu convaincante, pour les raisons suivantes :

- un tel système impose des inconvénients majeurs aux utilisateurs du vélo et des piétons;
- ces inconvénients peuvent amener une grande partie des utilisateurs potentiels à ne pas utiliser les modes cyclables ou piétonniers;
- le coût d'exploitation d'un tel système est relativement élevé;
- le niveau de service et la pérennité du système ne sont pas assurés puisque le financement annuel peut ne pas être stable.

Notons que le projet initial proposait une piste multifonctionnelle sur le pont et que celle-ci a été enlevée lors de la révision du projet par le MTQ.

3.1.7 Transport en commun

Le projet de pont sur l'A-25 génère un impact important sur l'utilisation du transport collectif dans le corridor de Laval puisque l'achalandage prévu selon la modélisation du MTQ est de 5,8 % inférieur à une situation sans le projet de pont (évaluation avec péage à 1 \$). Cet impact va à l'encontre des volontés actuelles de la Ville privilégiant l'usage du transport collectif par rapport aux véhicules automobiles.

La réduction d'utilisation du transport collectif serait sans doute encore plus importante dans l'hypothèse d'une gratuité ou d'un effet de tarification moindre que celui modélisé. Suivant les différences d'attraction sur les débits estimées par le MTQ, la réduction de l'usage du transport collectif pourrait être aussi majeure que 9,7 %.

Les impacts seraient principalement ressentis sur la ligne 2 du métro (orange), qui draine une large majorité des déplacements de Laval et de la Rive-Nord vers le centre-ville de Montréal, de même que dans l'axe des ponts Charles-De-Gaulle et Le Gardeur, par lesquels une partie des services d'autobus de la MRC des Moulins passe, ainsi que la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes. Les effets du projet peuvent donc se répercuter relativement loin.

Intermodalité

Avec l'intégration de stationnements incitatifs du côté lavallois, le projet présente une opportunité d'intercepter les automobilistes en amont du pont. Cependant, le concept des stationnements incitatifs n'est pas défini dans le projet, ce qui préoccupe la Ville.

La voie réservée pour autobus

Bien que la voie réservée en site propre pour autobus prévue par ce projet s'inscrive bien dans les interventions de la STM et renforce la position du transport en commun dans ce secteur Est de Montréal, son concept de voie réservée unidirectionnelle semble faible. Le choix du tracé de cette voie réservée mérite d'être étudié plus en détail afin d'éviter de causer des perturbations au ruisseau De Montigny et des risques de compromettre l'aménagement du corridor écologique et récréatif situé immédiatement à l'ouest de l'autoroute A-25.

De plus, même si les simulations du MTQ tiennent compte de tous les projets de TC prévus par la STM et l'AMT dans ce secteur, le MTQ ne s'engage pas à les réaliser.

Les commentaires de la Société de Transport de Montréal (STM) sur le projet sont présentés à l'annexe A.

3.2 Circulation

L'autoroute A-25 étant présentement incomplète, les véhicules doivent obligatoirement utiliser le réseau artériel pour rejoindre les deux tronçons existants de l'A-25. Depuis de nombreuses années, les boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa supportent une partie des

déplacements régionaux traversant l'Est de la Ville. En n'obligeant plus les véhicules à emprunter le réseau artériel qui supporte actuellement le tracé de l'A-25, le projet aurait un impact important sur la circulation et viendrait modifier considérablement les patrons de déplacements dans le secteur Est de la Ville.

Circulation de transit sur le réseau artériel

Selon la documentation produite par le MTQ, on observe que la circulation de transit diminuerait considérablement sur le boulevard Henri-Bourassa à l'est du pont Pie-IX (de l'ordre de 2000 à 3000 véh/3h en période de pointe AM). Cependant, le tronçon du boulevard Henri-Bourassa situé entre Pie-IX et le pont Papineau dans les arrondissements de Montréal-Nord et Ahuntsic/Cartierville connaîtrait une augmentation de débit importante pour la même période avec environ 2100 véh/3h de plus.

Comme aucune modification n'est proposée pour l'échangeur Anjou afin d'y maintenir le niveau de service actuel, la Ville s'inquiète du risque de débordement de la circulation sur le réseau de rues locales advenant la présence de congestion (occasionnelle ou récurrente) sur les voies de service et principalement dans l'échangeur Anjou.

De plus, les détails des aménagements routiers n'étant pas disponibles, il est difficile pour la Ville d'évaluer le fonctionnement des voies de services et leur raccordement au réseau artériel.

Camionnage

Le camionnage dans l'Est bénéficierait de cette nouvelle alternative routière. La réaffectation des débits de circulation de camions sur le réseau supérieur permettrait de diminuer les dommages causés à la chaussée des artères municipales déjà fortement sollicitées. Il pourrait être avantageux que le transport de matières dangereuses s'effectue sur ce type d'infrastructure plutôt que sur les artères municipales à cause des risques associés à cette activité. Cependant, le tracé de l'A-25 longe un quartier résidentiel, exposant malgré tout une partie de la population à ces risques.

Gestion de la circulation pendant les travaux

Aucune information n'est disponible à ce sujet dans la documentation, il nous est donc impossible de mesurer les impacts qu'auraient les travaux sur l'accessibilité du secteur et d'évaluer la pertinence des mesures de mitigations que le promoteur utiliserait. Cependant, il est certain que les travaux de construction d'un tel ouvrage aurait des impacts non négligeables sur la circulation dans le secteur.

3.3 Urbanisme et mise en valeur du territoire

La Ville de Montréal souscrit aux principes du développement durable, notamment quant à l'aménagement de son territoire. Il importe d'abord de reconnaître la qualité des acquis et de veiller à leur maintien. En fait, la Ville prévoit essentiellement la consolidation des caractéristiques existantes, la protection et la valorisation des milieux naturels dont la protection et la mise en valeur d'un écosystème viable autour du ruisseau De Montigny, notamment par l'aménagement d'une zone tampon longeant le boisé et le ruisseau par

la création d'un parc linéaire et par le choix d'un tracé privilégiant la préservation des milieux naturels.

Par ailleurs, des défis importants doivent être relevés en matière d'aménagement et de consolidation du territoire. Sur une superficie totale de 500 km², 26 km² sont encore vacants à Montréal. À lui seul, le secteur Est de Montréal compte 3,2 km² propices à la construction de 19 000 nouveaux logements. À cette superficie, il importe d'ajouter 4,7 km² de terrains favorables aux activités d'emplois. De plus, la Ville prévoit des changements radicaux dans de nombreux secteurs à transformer, présentement largement sous-utilisés.

Le défi immédiat ou à court terme auquel la Ville doit faire face est à la fois de réhabiliter les sites contaminés et de desservir ces sites afin d'actualiser leur valeur productive pour l'économie de Montréal, en plus d'améliorer les mouvements d'échanges des personnes et des marchandises dans l'axe nord-sud de ce secteur est du territoire.

Un paysage urbain et une architecture de qualité

La Ville 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.

Elle 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 autoroutières au milieu urbain.

La Ville poursuit également l'objectif 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 autoroutières considérant les impacts du projet sur le milieu urbain environnant et une optimisation de l'intégration urbaine de l'infrastructure autoroutière.

Compte tenu que la forme du projet ne sera définie que lorsque le mandataire sera choisi, la Ville ne peut porter un jugement sur l'impact de la structure du pont sur le paysage urbain.

3.4 Développement économique

Des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés

Le Plan d'urbanisme prévoit différentes formes d'interventions contribuant au développement économique de Montréal. À cet égard, un des objectifs consiste à consolider les secteurs d'emplois en favorisant l'accueil d'entreprises dynamiques et en améliorant les liens de transport.

En vue de soutenir le renouvellement urbain, la Ville entend appuyer la transformation de vastes sites industriels désaffectés qui comportent des problématiques d'aménagement complexes. Le défi est à la fois d'assainir l'environnement et de desservir ces sites afin d'actualiser leur valeur productive pour l'économie de Montréal.

Le parachèvement de l'autoroute A-25 ouvrira au développement un secteur de 880 hectares situé en zone blanche à Laval. Ce secteur, zoné à des fins industrielles et résidentielles, est actuellement utilisé presque entièrement à des fins agricoles. Une vérification des rôles d'évaluation foncière de Laval et de Montréal indique que les valeurs des terrains riverains au corridor de l'autoroute A-25 se situent à Laval entre 0,10 \$ et 4,00 \$ le pied carré. À Montréal, les valeurs oscillent entre 7,60 \$ et 12,00 \$ le pied carré.

Retombées économiques

Les simulations réalisées par le MTQ à l'endroit des prévisions des déplacements futurs n'ont pas tenu compte du développement industriel et commercial qui pourrait y avoir lieu dans ce secteur Est de Montréal. Aussi, aucune estimation des retombées économiques engendrées par ce projet n'a été réalisée, ni l'impact sur la valeur des propriétés situées dans le corridor de l'autoroute. En raison de l'impossibilité de connaître les pertes et les gains causés par la réalisation de ce projet, la Ville n'est donc pas en position d'exercer un jugement adéquat sur la valeur ajoutée de ce projet.

3.5 Environnement

Le protocole de Kyoto

En souscrivant au Protocole de Kyoto, la Ville a formulé l'engagement ferme de participer à la réduction des gaz à effet de serre. La Ville désire également améliorer la qualité de l'air et réduire du coup les épisodes de smog urbain sur son territoire. Les polluants émis par les véhicules représentent 25% des émissions de GES au Canada. La croissance des émissions de GES du secteur transport, d'après l'inventaire des gaz à effet de serre du Canada (Octobre 2003), est presque totalement imputable aux camions légers à essence (VUS et minifourgonnettes) et aux camions lourds à diesel.

Le Plan d'urbanisme met en relief la volonté de la Ville d'opter pour une approche urbanistique sensible aux exigences d'un environnement sain.

Comme aucune prévision du développement industriel et commercial de ce secteur Est de Montréal n'a été considérée pour l'année d'horizon 2016, la Ville a des doutes sur les résultats de calculs d'impact ainsi présentés par le MTQ.

Conséquences sur la qualité de l'eau

L'étude d'impact sur l'environnement présentée par le promoteur touche peu la qualité des eaux. Il paraît important pour la Ville que l'étude d'impact soit étendue aux îles de l'archipel Borocoga situé tout juste en aval et d'y faire des mesures sur l'utilisation de ce secteur par les poissons (étude de dérive d'eaux). L'étude devrait aussi considérer le potentiel tant en terme économique qu'en terme de qualité de vie des activités récréatives pouvant y être développées et mentionner les mesures de mitigation proposées. De plus, le promoteur ne saurait passer sous silence le projet d'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny qui est en voie de réalisation en dépit de l'artificialisation des berges que le ruisseau a subi. Concernant la végétation, compte tenu des impacts sur le dernier méandre du ruisseau De Montigny en raison de la

proximité de l'Autoroute A-25, il y aurait lieu d'en préciser la composition ainsi que les caractéristiques biophysiques du ruisseau. De plus, des sondages plus récents que 1996 sur la qualité des sédiments seraient requis pour une analyse plus complète.

L'étude d'impact ne semble pas comporter de calculs de débit des eaux de ruissellement ni d'évaluation des charges de polluants (MES, huiles) pour documenter les impacts sur les rives et les ruisseaux. Le lecteur ne dispose pas de schéma d'écoulement des eaux de ruissellement pour visualiser les points de rejets et s'assurer de la protection des ruisseaux. Situé au cœur de l'écoterritoire, ce ruisseau s'avère un milieu sensible, déjà soumis à une pression anthropique importante, pour lequel des mesures de protection particulières s'imposent. Ni les ouvrages de rétention des huiles et graisses et des MES des eaux de ruissellement, ni le suivi environnemental de ces eaux ne semblent documentés.

Il y aurait lieu de voir comment il est possible de réduire des impacts sur la fréquentation du secteur par les poissons en ajustant le calendrier de construction. Vu le faible débit d'eau entourant le bras au sud de l'archipel Borocoga, il y aurait lieu de voir si les travaux ou les piliers eux-mêmes n'auront pas un impact sur l'écoulement de l'eau ou sur l'utilisation du secteur par les poissons.

Conséquences sur la qualité de l'air

Le transport routier constitue une partie importante de la pollution de l'air ambiant à Montréal et au Québec en général, soit 80 % des NOx, 40 % des COV, tous deux précurseurs du smog. Les polluants émis par les véhicules engendrent des épisodes de smog en été à Montréal.

Le Réseau de suivi de la qualité de l'air dispose de 3 stations de mesure qui peuvent servir à mieux comprendre la problématique de la qualité de l'air à proximité de la zone de construction du pont de l'autoroute A-25. Ces trois stations sont :

- Station # 6, 7650 Châteauneuf, près de l'échangeur Anjou ;
- Station #29, 11280 Pie IX, Montréal- Nord, dans le parc Pilon du côté Ouest de Pie IX ;
- Station # 55, 12400 Wilfrid-Ouellette, Rivière-Des-Prairies, dans un quartier résidentiel.

Selon les observations obtenues au cours des dix dernières années, les normes d'air ambiant de CO et de NO2 n'ont jamais été dépassées à la station # 29.

En ce qui concerne la station #55, situé à environ 3 km à l'est de l'emplacement éventuel du futur pont, le nombre de journées de mauvaise qualité de l'air y est habituellement parmi le plus élevé de Montréal à cause de l'utilisation du chauffage au bois en hiver par les résidents. L'ajout de l'impact de la circulation automobile va contribuer probablement à l'augmentation du niveau moyen de particules fines dans le secteur.

À la station #6, la circulation en provenance des autoroutes A-25 et A-40 est la principale source de pollution. C'est la station où les concentrations moyennes de particules totales et fines les plus élevées de Montréal ont été enregistrées. Les normes

ont été dépassées à l'occasion et il est fort probable que toute augmentation de circulation dans ce secteur accentuera l'augmentation des niveaux moyens mesurés.

Santé

Selon les recherches récentes, la santé publique est affectée par la quantité et la concentration de polluants dans l'air. L'ozone, les particules fines et les pollens sont responsables de plusieurs types de maladies cardiovasculaires et respiratoires (asthme, rhinite allergique) pouvant entraîner la mort. Ces polluants réagissent entre eux et avec la chaleur accablante.

L'ajout d'un nouveau lien autoroutier entre Laval et Montréal va à l'encontre de l'objectif visant à diminuer les impacts du transport sur la santé publique. Dans certains secteurs déjà sensibles, le projet de prolongement de l'autoroute A-25 aurait pour effet d'amplifier les impacts du transport sur la santé publique, notamment chez les personnes vulnérables. Le fait que le MTQ n'a pas tenu compte du trafic induit, généré éventuellement par la nouvelle infrastructure routière, les impacts sont sous-estimés.

Climat sonore

La réalisation de ce projet entraîne une détérioration importante du climat sonore pour la population riveraine à l'autoroute A-25 notamment dans les secteurs du boulevard Gouin situés immédiatement de part et d'autre de l'infrastructure routière. D'importantes perturbations pourraient être causées au secteur de l'Hôpital Rivière-des-Prairies et du Cégep Marie-Victorin.

3.6 Écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny

La Ville favorise la protection et la mise en valeur des milieux naturels de l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny. Les balises d'aménagement du secteur de planification détaillée du corridor Louis-H.-La Fontaine du Plan d'urbanisme prévoit la protection et la mise en valeur d'un écosystème viable autour du ruisseau De Montigny, notamment par l'aménagement d'une zone tampon longeant le boisé et le ruisseau par la création d'un parc linéaire et par le choix d'un tracé privilégiant la préservation des milieux naturels. La planification détaillée prévoit également une utilisation adéquate des portions inutilisées de l'emprise du MTQ.

L'étude d'impact sous-estime la valeur de l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny et des caractéristiques écologiques de ce parc linéaire. Par le fait même, le Ministère sous-estime les impacts possibles du projet sur celui-ci (bruit, paysage, perte d'habitat, intégrité des îles, etc.).

L'annexe B traite en profondeur de cet écoterritoire, de sa valeur, de son rôle, de son potentiel, des projets prévus, de sa clientèle et des mesures de mitigations qui devraient être envisagée advenant la réalisation du projet.

3.7 Qualité de vie des résidents

La qualité des milieux de vie constitue l'un des attributs fondamentaux de Montréal. Or, plusieurs secteurs résidentiels subissent diverses nuisances (le bruit, les odeurs, la poussière, la fumée, les vibrations découlant de la circulation intense) réduisant la qualité de vie des résidents.

Selon le MTQ, le prolongement de l'autoroute A-25 viendrait améliorer la qualité des milieux de vie en réduisant la circulation de transit, particulièrement celle des camions le long du boulevard Henri-Bourassa en direction est au cours de la période de pointe du matin.

Le MTQ devra également s'assurer de protéger adéquatement les résidents habitant à l'est du corridor de l'autoroute A-25 d'un environnement sonore pouvant perturber leur qualité de vie.

Pour les résidents de l'arrondissement Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles/Montréal-Est, la réalisation de ce projet entraîne une perte nette d'espace vert pour laquelle ils n'obtiendront aucune compensation.

4.0 POSITIONNEMENT DE LA VILLE FACE AU PROJET

Dans son Plan de gestion des déplacements pour la région métropolitaine de Montréal publié en avril 2000, le ministère des Transports a déjà identifié les interventions qu'il juge prioritaires pour l'Est de l'agglomération soit : le prolongement de la ligne de métro à Saint-Léonard et Anjou, la modernisation de la rue Notre-Dame, l'amélioration du réseau routier municipal dans l'Est de l'île de Montréal et le prolongement de l'autoroute A-25 accompagné de la mise en place d'un corridor rapide de transport en commun reliant Laval et les stations de métro Anjou et Radisson. Ces interventions s'inscrivent à l'horizon 2000-2010.

Le prolongement de l'A-25 fait partie du projet de schéma d'aménagement de la CMM, adopté à l'unanimité par son conseil pour consultation publique, sans toutefois qu'un exercice de priorisation n'ait été effectué. Pour la Ville de Montréal, l'autoroute A-25 n'est pas considérée comme étant prioritaire. Sa réalisation pourrait avoir lieu à plus long terme en collaboration étroite avec la Ville de Montréal afin de trouver une solution satisfaisante aux préoccupations de la Ville.

Considérant que la Ville accorde une priorité au transport en commun et aux modes de transport actifs, l'accès à Montréal à partir de Laval, de la couronne Nord et de la Rive-Sud doit davantage être axé sur l'utilisation du transport en commun.

En conséquence, en matière d'infrastructures de transport dans l'Est, la Ville favorise la réalisation des projets dans l'ordre suivant :

- le réaménagement de la rue Notre-Dame ;
- un service de trains de banlieue desservant les arrondissements de l'Est (Montréal-Nord, Saint-Léonard, Rivière-des-Prairies / Pointe-aux-Trembles), ainsi que Mascouche et Repentigny ;
- une voie réservée aux transports en commun sur le pont Pie-IX ;
- le prolongement du métro à Saint-Léonard et Anjou .

Compte tenu des enjeux que pose le développement de la région métropolitaine en termes de coûts collectifs, de consommation d'espaces et d'énergie, de qualité de vie et de vitalité de la zone centrale, il serait regrettable de ne voir dans les infrastructures qu'un moyen de répondre à une demande de transport. La Ville pense qu'il faut plutôt influencer cette demande et considérer les infrastructures comme des moyens de façonner l'organisation spatiale des activités qui répond aux besoins des citoyens tout en respectant les principes du développement durable.

ANNEXE A – Le parachèvement de l'autoroute A-25 et le transport en commun selon la STM

L'apport de la STM dans l'Est de Montréal

Lors du sommet de Montréal, la population a identifié l'Est et l'Ouest de l'Île de Montréal comme secteurs privilégiés d'intervention afin de développer les services de transport en commun. Dans le cadre de son Plan d'affaires 2004-2008, la STM a donc identifié des pistes d'amélioration des dessertes dans l'Est de Montréal.

Ainsi en 2004, la STM a mis en service une nouvelle desserte par autobus du quartier Rivière-des-Prairies vers le métro Henri-Bourassa et une nouvelle ligne d'autobus 40-Henri-Bourassa Est entre le boulevard Lacordaire à Montréal Nord et la 52^e avenue à Pointe-aux-Trembles. Dès 2005, la STM mettra en place des mesures préférentielles pour autobus sur le boulevard Louis-H.-Lafontaine dans le corridor de l'autoroute A-25. De plus, une nouvelle ligne d'autobus, 39 – Des Grandes-Prairies, sera mise en service entre les parcs industriels de Saint-Léonard et Anjou de part et d'autre de l'autoroute A-25.

En 2006, la STM prévoit compléter l'installation de mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame Est entre Pointe-aux-Trembles et le centre-ville ainsi que l'implantation d'une nouvelle desserte par autobus du quartier Pointe-aux-Trembles vers la station de métro Honoré-Beaugrand. Enfin, entre 2005 et 2008, la STM étudiera la possibilité d'implanter un corridor de transport rapide par autobus sur le boulevard Henri-Bourassa entre les arrondissements Saint-Laurent, Ahuntsic et Montréal-Nord.

La complémentarité du projet de parachèvement de l'autoroute A-25

Comme le démontre clairement les intentions de la STM pour l'Est de Montréal, tous ses projets sont dans le bassin d'influence de l'autoroute A-25. La voie réservée en site propre pour autobus du projet de parachèvement de la A-25 du MTQ est un complément aux interventions de la STM dans l'Est. Le projet du MTQ reprend d'ailleurs une partie des mesures préférentielles déjà planifiées pour 2005 par la STM dans le cadre de son Réseau prioritaire Montréalais de transport en commun (RPM). La STM procédera à la mise en place de ces mesures avec ou sans le projet de parachèvement de la A-25 du MTQ. La STM tient cependant à souligner le fait que le MTQ ait intégré un volet transport en commun dès l'élaboration du concept de son projet. Cela était une des demandes de la Société dans le mémoire déposé lors des consultations sur le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal quant à l'ensemble des nouveaux projets proposés. D'ailleurs, le Plan d'urbanisme de la Ville propose également la mise en place de mesures préférentielles dans le corridor de la A-25 sur le territoire montréalais.

Au-delà du projet de parachèvement de l'autoroute A-25

La situation actuelle du transport dans la région de Montréal est la conséquence directe des choix du passé. Cinquante années à répondre à la croissance de la demande de déplacements sans questionner la façon de faire et en favorisant, surtout, les choix individuels ont entraîné une baisse constante de la part modale du transport en commun malgré un certain regain depuis le début des années 2000. Il faut déplacer le débat en amont de la solution technique que constitue la construction d'un pont ou d'une autoroute. Il ne suffit plus d'adapter un réseau routier aux besoins mais bien de modifier nos façons d'utiliser les infrastructures de transport. Il faut donc prioriser l'usage du transport en commun et offrir des alternatives en transport en

commun aux automobilistes telle la mise en place d'un réseau de mesures préférentielles au transport en commun par autobus sur des axes prioritaires. La STM propose d'ailleurs la mise en place du RPM déjà cité sur le réseau artériel de Montréal. Par analogie, des mesures préférentielles pour autobus, taxis et covoiturage devraient être mises en place sur le réseau supérieur de la région de Montréal et en particulier sur les ponts reliant Montréal et les rives nord et sud. Le parachèvement de l'autoroute A-25 entre Laval et Montréal libérera de la capacité sur les ponts situés plus à l'ouest. Cette capacité libérée sur les ponts de Pie-IX à l'autoroute A-13 devrait être réallouée au transport collectif en y réservant des voies pour le transport collectif (autobus, taxis et covoiturage). Non seulement le transport collectif pourra bénéficier de la capacité libérée mais, en plus, induire un transfert modal favorable au transport collectif en offrant des dessertes inter-rives plus efficaces et plus rapides.

De plus, le réseau élargi de l'Est de Montréal devrait être complété en prolongeant la ligne 5 – Bleue du métro jusqu'à la A-25 afin de diminuer la pression à la hausse sur la circulation. De la même façon que le parachèvement de l'autoroute A-25 vient compléter le réseau routier supérieur du MTQ autour de Montréal, le prolongement de la ligne 5 du métro jusqu'à Anjou vient améliorer la couverture du réseau supérieur de transport en commun dans le quadrilatère délimité par les autoroutes Métropolitaine, Décarie, Ville-Marie et la A-25. L'interconnectivité entre les réseaux routier et de transport en commun, tant métropolitains que locaux, offrirait ainsi une réelle alternative de transport aux automobilistes grâce à des stationnements incitatifs aménagés aux points d'échange entre les réseaux supérieurs routier et de transport en commun dans le corridor de la A-25.

Conclusion

La STM trouve intéressant que le MTQ intègre une voie réservée en site propre pour les autobus au projet de parachèvement de l'autoroute A-25; c'est un pas dans la bonne direction. Cependant, il faut que le concept de voie réservée présenté soit davantage développé en collaboration avec la Ville, la STM et l'AMT afin de s'assurer de son efficacité. Il faut également que le MTQ, avec l'assistance de l'AMT, pousse sa démarche plus avant en évaluant avec la STM, la Ville et la CMM la pertinence de ses futures interventions en ayant en vue le parachèvement du réseau élargi (routier et transport collectif, métropolitain et local) de la région de Montréal. Avec une telle grille d'évaluation, tout projet ayant un impact positif sur le transfert des automobilistes vers le transport collectif serait priorisé. Au contraire, tout projet ayant un impact négatif sur l'achalandage du transport en commun devrait être revu en y améliorant l'importance de son volet transport en commun.

ANNEXE B - L'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny

1. La Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels

1.1 Son origine

A la fin de 2003, les surfaces boisées de l'île de Montréal représentaient moins de 1600 hectares à l'extérieur des parcs. Au cours des dix dernières années, on a assisté à la perte de 75 hectares de milieux boisés annuellement. A ce rythme, d'ici dix ans, il n'y aura plus d'espaces naturels en dehors des parcs actuels.

Au cours des dernières années, nous avons tous pris conscience de l'importance de la présence de la nature dans notre environnement. Ces éléments sont importants et méritent une attention particulière. A cet égard, la Ville de Montréal a entamé plusieurs démarches : l'élaboration du Plan d'urbanisme, d'une Politique du patrimoine, d'une Politique de l'arbre, d'une Stratégie sur le développement durable ainsi qu'une planification stratégique du développement et de la mise en valeur du réseau vert et bleu. Toutes ces démarches visent, entre autres, à protéger et à mettre en valeur les différentes composantes du patrimoine naturel montréalais. L'élaboration de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels est une de ces démarches.

La Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels a été adoptée par la Ville de Montréal en décembre 2004. Elle est la réponse à une perte accélérée des espaces naturels sur l'île de Montréal à cause du développement. Selon une évaluation du gouvernement du Québec, les aires protégées en milieu terrestre de Montréal équivalent à un peu plus de 3 % de son territoire. S'inspirant de la Stratégie québécoise sur les aires protégées, cette politique vise à protéger 8 % du territoire montréalais, dont 6 % en milieu terrestre.

1.2 Ses objectifs

Un des objectifs de la politique est de maximiser la biodiversité et d'augmenter la superficie des milieux naturels protégés à Montréal, afin d'accroître les lieux de contact des Montréalais avec la nature et contribuer au pouvoir d'attraction de Montréal. La Ville intervient particulièrement sur de grands territoires comportant des espaces naturels riches et diversifiés. En effet, ces lieux représentent des noyaux de biodiversité où l'on trouve souvent des espèces rares. Les boisés de grande superficie constituent notamment des habitats intéressants pour la faune compte tenu de la présence des trois strates végétales qui les composent : herbacée, arbustive et arborescente.

L'identification de 10 secteurs jugés prioritaires en raison de leur biodiversité est au cœur de la nouvelle Politique. Ces secteurs ont été choisis parce qu'ils comportent des milieux naturels de grande valeur écologique d'une superficie de plus de 15 hectares. La Ville élaborera des projets de conservation dans ces secteurs qui recèlent des milieux naturels d'intérêt écologique et qui sont particulièrement menacés par le développement.

La dimension des surfaces à protéger est déterminante dans le cadre de cette Politique. La viabilité des écosystèmes est conditionnée en bonne partie par leur superficie. Un des objectifs est de créer ou consolider des corridors naturels nécessaires au développement de la faune, à la dispersion de la flore et à la tenue d'activités récréatives et éducatives.

Elle vise aussi à pallier certaines carences en espaces naturels sur son territoire, notamment dans les secteurs centre et est de l'île de Montréal.

L'objectif n'est pas d'empêcher le développement de nouveaux projets mais de se donner un instrument qui nous permettra d'agir afin que le développement ne se fasse plus au détriment de la nature.

1.3 Ses implications

La Politique vise à susciter les initiatives et les collaborations. Elle s'appuie sur une approche qui préconise l'établissement d'une planification et d'une gestion concertée et intégrée des milieux naturels de grande valeur écologique. Le succès de la Politique dépend de la participation de tous les partenaires concernés. Plutôt que d'être le seul maître d'œuvre, la Ville compte sur la collaboration des intervenants internes et externes. L'objectif est d'instaurer une démarche de négociation aboutissant à des consensus parmi les intervenants décisionnels et les autres partenaires. Ces consensus porteront notamment sur des objectifs de protection et de développement, sur des ententes de collaboration, sur un cadre réglementaire ainsi que sur des programmes incitatifs.

En appui à la Politique, le Plan d'urbanisme intègre les objectifs de conservation et d'aménagement des écoterritoires. Le document complémentaire du Plan d'urbanisme (section 6.4 Les écoterritoires) vient édicter des règles et des critères qui permettront d'évaluer un projet d'opération cadastrale, de remblai ou de déblai ainsi qu'un projet de construction qui sera réalisé sur un terrain ou un site localisé à moins de 30 mètres d'un bois, d'un milieu humide ou d'un cours d'eau compris dans un écoterritoire. De tels critères traitent, entre autres, de la viabilité du milieu naturel, de la préservation de la topographie, du maintien du drainage naturel des lieux et de l'amélioration du régime hydrique des cours d'eau. Conformément au cadre réglementaire découlant du Plan d'urbanisme, les décisions du Conseil d'arrondissement qui concernent les projets qui se réaliseront dans un écoterritoire feront l'objet d'un avis du comité consultatif d'urbanisme (CCU). Le Conseil du patrimoine de Montréal sera également mis à contribution pour l'évaluation des projets qui se réalisent dans un écoterritoire.

2. L'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny

2.1 Ses caractéristiques écologiques

L'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny est l'un des 10 écoterritoires identifiés par la Politique. Il a été retenu en raison de ses caractéristiques écologiques particulières. Les plus importantes sont :

- un paysage naturel unique à Montréal défini par le ruisseau De Montigny qui coule directement sur la roche-mère calcaire créant ainsi de nombreuses cascades et une chute spectaculaire;
- un boisé riverain mature d'une superficie de 12 hectares dominé par une frênaie rouge;
- un ensemble de quatre îles (Boutin, Rochon, Lapierre et Gagné) constituant un des rares endroits naturels peu perturbés dans la partie est de l'île de Montréal et un des sites fauniques les plus riches dans la rivière des Prairies. Ces îles sont presque entièrement inondables lors de la crue printanière et abritent des habitats de reproduction pour les poissons, les rats musqués, l'herpétofaune et la faune ailée (plus particulièrement les canards), de même que des aires d'alimentation du grand héron. En périphérie des îles, on trouve une végétation aquatique très riche qui est une des mieux développées le long de la rivière des Prairies. Elle est formée d'une mosaïque de marais et d'herbiers avec une grande diversité de plantes émergentes, flottantes et submergées. D'après les informations tirées du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ), les îles abritent deux plantes rares à statut précaire. Il s'agit de l'arisème dragon, une plante désignée menacée, et le rubanier rameux, une plante susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable. Le pic à tête rouge, qui est une espèce faunique susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable, a été observé sur ces îles dans le secteur des îles Lapierre et Rochon.

2.2 Ses objectifs

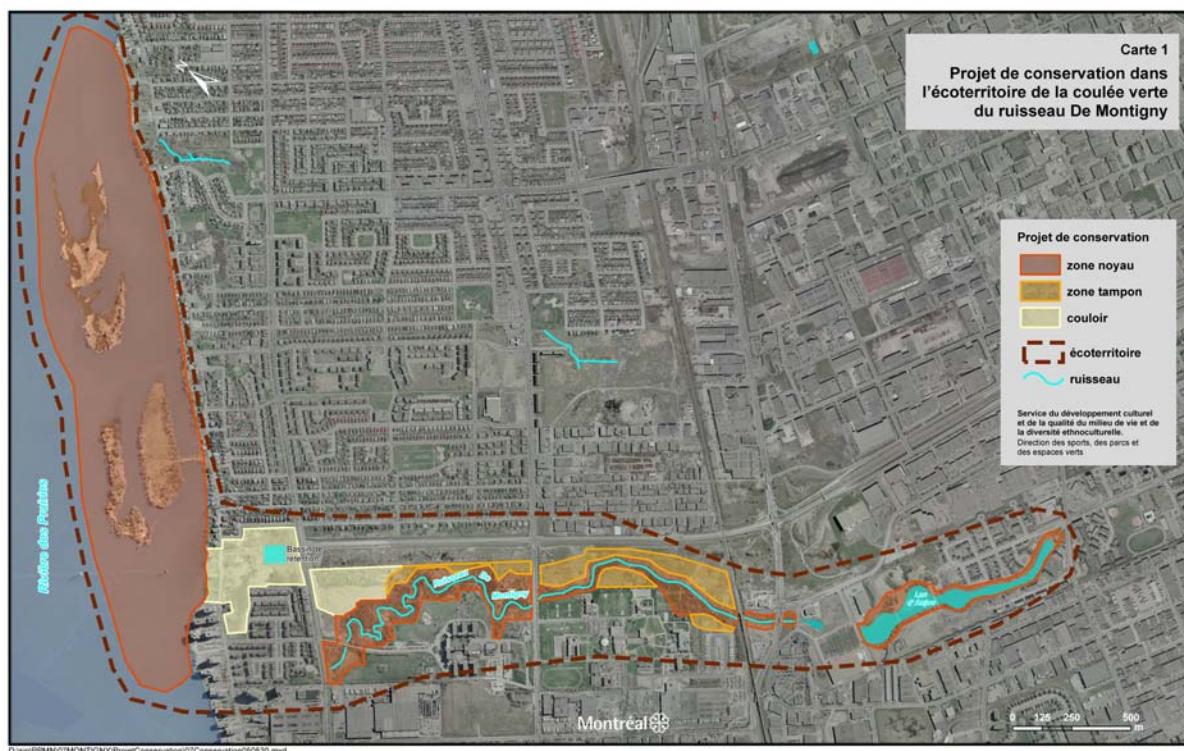
Les objectifs de conservation et d'aménagement définis sont :

- 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.

2.3 Le projet de conservation

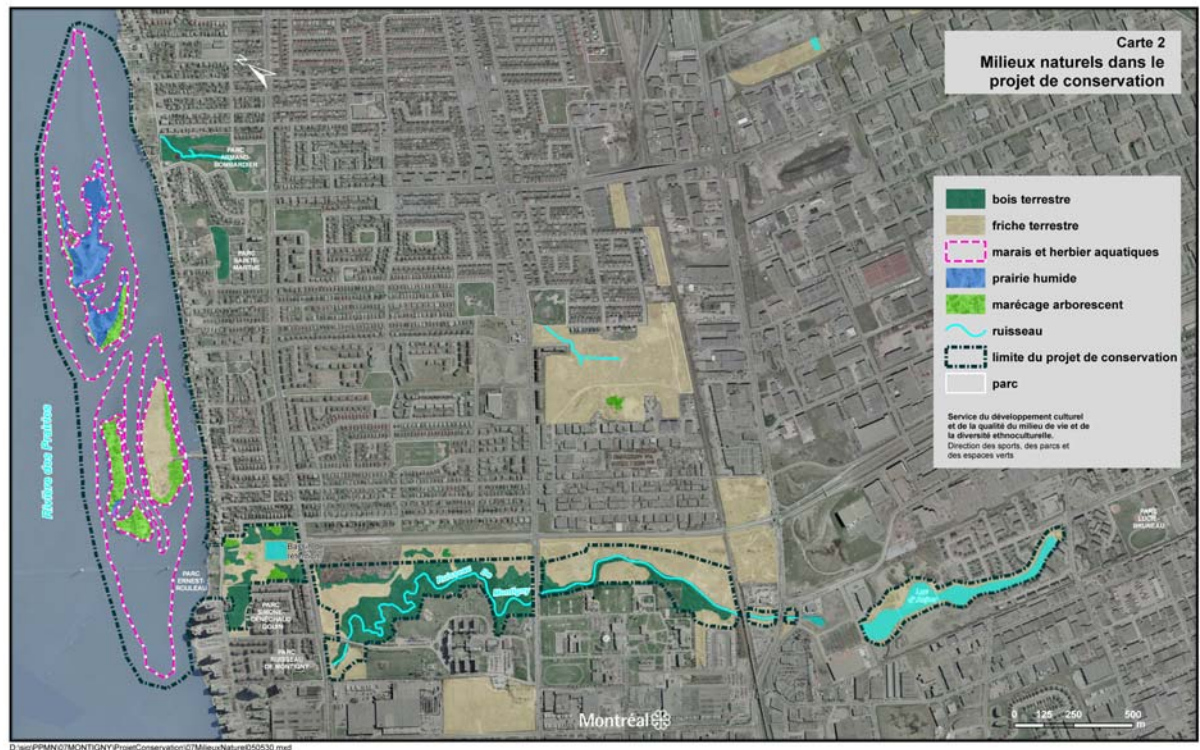
Dans chaque écoterritoire, il y a une démarche de concertation menant à un projet de conservation. Des objectifs spécifiques de protection et de mise en valeur sont précisés de sorte à maintenir la pérennité de l'écosystème. La carte 1 illustre le projet de conservation pour cet écoterritoire.

Cette identification s'appuie sur la notion de réseau écologique définie comme un espace naturel composé de trois zones : une zone noyau, une zone tampon et un couloir écologique, autour duquel un projet d'aménagement pourra être élaboré. Ce modèle permet d'assurer une meilleure articulation des projets de développement urbain tout en protégeant la viabilité à long terme des écosystèmes de grande valeur écologique.



- A) Les zones noyaux sont des foyers de biodiversité. Elles assurent les conditions environnementales propres à la sauvegarde d'écosystèmes, d'habitats et de populations animales et végétales importants. Les zones noyaux correspondent ici aux quatre îles entourées des herbiers et des marais, de la rive de la rivière des Prairies, du ruisseau De Montigny et ses rives de même que du lac d'Anjou et ses rives.
- B) Les zones tampons jouent plusieurs rôles. Elles protègent, entre autres, les noyaux des menaces extérieures éventuelles et servent d'habitats essentiels à la survie des espèces dans les zones noyaux. Dans cet écoterritoire, les zones tampons s'identifient aux friches attenantes aux espaces boisés le long du ruisseau De Montigny. Ces friches constituent des habitats d'intérêt pour plusieurs espèces d'oiseaux de lisière. Soixante-deux espèces d'oiseaux (espèces nicheuses et en migration) ont été répertoriées au printemps 2004 dans le corridor compris entre les boulevards Gouin et Henri-Bourassa à l'ouest de la ligne d'Hydro-Québec (inventaires réalisés par le groupe G.RE.B.E. entre le 17 mai et le 3 juillet 2004).
- C) Le couloir écologique a pour fonction de relier, entre elles, les zones noyaux permettant aux espèces de se disperser et de migrer. Le couloir correspond aux terrains compris entre les îles et le ruisseau De Montigny. Il est constitué des espaces boisés terrestres, de marécages arborescents, de friches à dominance herbacées et du bassin de rétention. (voir carte 2). Le bassin de rétention représente un milieu d'intérêt pour l'herpétofaune et la sauvagine. Les petits massifs boisés (peuplements forestiers terrestres et humides) servent comme habitats de transit entre les forêts inondables des îles et la forêt riveraine le long du ruisseau De Montigny. Leur conservation est donc importante dans la dynamique de la viabilité

de cet écoterritoire. Les marécages présentent un potentiel d'habitat pour l'herpétofaune.



2.4 Le comité technique et les actions en cours

Les travaux des comités techniques dans les écoterritoires permettent aux arrondissements de préciser les outils d'encadrement nécessaires découlant des prescriptions du document complémentaire du Plan d'urbanisme ainsi que de déterminer les modalités d'application appropriées.

Le comité technique de l'écoterritoire du ruisseau de Montigny a été formé sous l'égide du Comité de direction de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels en juin 2004. Le comité technique est formé de représentants des arrondissements et services concernés, d'un représentant du MTQ, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et de la CMM.

Le comité technique de l'écoterritoire du ruisseau De Montigny a tenu cinq rencontres à date, incluant deux visites sur le terrain, au cours desquelles les participants ont échangé leurs connaissances et leur vision des enjeux liés à la protection et la mise en valeur de cet écoterritoire.

Le comité technique s'est fixé les objectifs suivants:

- se doter d'une vision partagée des actions à entreprendre;
- définir les actions à entreprendre à court terme pour consolider l'écoterritoire du ruisseau De Montigny;

- susciter des appuis des arrondissements concernés.

Une zone de conservation a aussi été définie autour du ruisseau De Montigny. Les priorités d'action définies sont les suivantes :

- consolidation de l'écoterritoire;
- amélioration de la qualité de l'eau;
- adoption d'un plan directeur.

2.5 Les projets

L'aménagement d'un sentier polyvalent

L'aménagement du sentier a débuté à l'automne 2004 et se terminera vers le 20 juin 2005. Il consiste en un sentier polyvalent (piéton, cycliste, ski de fond) de 3,3 km en criblure de pierre qui longe le ruisseau De Montigny du côté ouest entre les boulevards Henri-Bourassa et Maurice-Duplessis et du côté est entre les boulevards Maurice-Duplessis et Perras. Entre le boulevard Perras et le boulevard Gouin, la piste passe sur la rue Ozias-Leduc. Quelques haltes avec aires de pique-nique y sont aussi aménagées.

La création d'un nouveau grand parc

A plus long terme, c'est la création d'un parc de conservation et de récréation extensive qui est prévue dans l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny. Le parc sera intégré au réseau des grands parcs de la Ville de Montréal.

Le réseau vert

Dans l'axe nord-sud, le ruisseau De Montigny et les espaces vacants qui l'entourent forment un espace vert linéaire qui permettra, dans une deuxième phase, de relier le lac de rétention d'Anjou au sentier en aménagement présentement. Il constitue de ce fait un corridor récréatif et écologique potentiel entre le lac et la rivière et l'amorce d'un lien cyclable nord-sud dans la partie est de l'île.

2.6 La desserte en espaces verts

Outre les clientèles régionales, on peut globalement évaluer à 80 000 le nombre de résidents immédiats potentiellement desservis par le futur parc. Cette région de l'île de Montréal est identifiée comme un des secteurs où le taux de croissance de la population est des plus élevés et où l'indice de biomasse est des plus faibles.

Dans l'axe est-ouest, le ruisseau et les îles sont situés entre les parcs-nature de l'Île-de-la-Visitation et de Pointe-aux-Prairies qui sont tous en lien sur la rivière des Prairies et constituent un lien nautique potentiel à exploiter. Le boulevard Gouin, voie panoramique et patrimoniale qui possède déjà un lien cyclable est le lien terrestre à exploiter pour relier ces trois parcs

Les résidants de l'écoterritoire: l'Hôpital Rivière-des-Prairies, le Cégep Marie-Victorin et le Groupe Champlain.

Parmi les résidants présents sur le site, l'Hôpital Rivière-des-Prairies compte environ 1 260 patients et du personnel, en plus des parents qui fréquentent le site. Le Groupe Champlain compte environ 800 personnes (400 personnes âgées et 400 membres du personnel) et le Cégep Marie-Victorin compte 3 000 étudiants, 350 professeurs et employés de soutien en plus de loger une résidence pour personnes âgées de 70 personnes.

Des expansions sont prévues sur les terrains du Groupe Champlain et du Cégep Marie-Victorin qui prévoit accueillir 150 personnes âgées de plus et 80 enfants (plus 20 employés) dans une garderie à construire au printemps 2005.

Les clientèles des arrondissements voisins: Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles, Montréal-Nord et Anjou

Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles

A proximité du ruisseau De Montigny et des îles, la population est nombreuse, principalement entre le boulevard Perras et le boulevard Gouin, où un important complexe résidentiel à moyenne densité existe depuis une dizaine d'années et plus encore entre Gouin et la rivière des Prairies où des tours d'habitation ont été construites récemment. Dans les secteurs plus à l'est, la population de Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles constituera une clientèle importante de ce parc puisque le parc-nature de Pointe-aux-Prairies, situé à l'extrémité est de l'île, est éloigné d'une bonne part de cette population.

Montréal-Nord

Le secteur avoisinant de l'arrondissement Montréal-Nord est le plus peuplé de cette municipalité et l'un des plus densément peuplés de l'île de Montréal. Il s'agit du secteur délimité par les boulevards Rolland et Langelier, Perras-Léger et Maurice-Duplessis où l'on trouve un nombre important de bâtiments à loyers multiples desservant une importante population ethnique et souvent défavorisée. On peut considérer que près de 35 000 personnes de l'arrondissement Montréal-Nord seraient desservies par le parc du ruisseau De Montigny en lui attribuant le rôle de grand parc de quartier.

Anjou

Environ 1 500 résidants habitent les résidences situées autour du bassin d'Anjou. En plus de cette clientèle directe, le parc desservirait les 37 500 autres résidants de l'arrondissement d'Anjou.

3. L'évaluation des impacts

Le manque de précision concernant les aspects techniques du projet (nombre et localisation des piles pour l'implantation du pont, la quantité de remblais, les méthodes utilisées, les périodes des travaux, l'utilisation des sels de déglacage, le niveau de bruit engendré sur les îles et les abords du ruisseau et la pollution de l'air) ainsi que le

manque de données essentielles à la connaissance du milieu récepteur (ignorance de la présence de milieux humides entre le boulevard Perras et le boulevard Gouin, absence d'inventaire récent de la faune ailée et de l'herpétofaune sur les îles, ignorance du projet de parc de la Ville dans l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny avec ses aspects écologique et récréatif) empêchent d'évaluer correctement les impacts. Dans l'évaluation des impacts, le fait qu'un espace présente un intérêt de conservation pour une municipalité augmente de beaucoup sa valeur écosystémique (valeur intrinsèque) et sa valeur sociale. À notre avis, il n'est pas nécessaire qu'un élément soit protégé légalement pour qu'on lui accorde une valeur environnementale élevée. Il est plus important de considérer le rôle fonctionnel d'un élément du milieu pour la viabilité d'un écosystème que son statut légal. C'est le cas notamment de la fosse à esturgeon jaune, une espèce à statut précaire mais non désignée, qui a un rayonnement régional dans la survie de cette espèce.

3.1 La non prise en compte de l'écoterritoire

Lors de la réalisation de l'étude d'impact en 2001, les analyses et recherches dans le but d'élaborer la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels étaient en cours mais celle-ci n'avait pas encore fait l'objet de consultations publiques ni n'était adoptée. Puisqu'il n'y a pas eu de mise à jour de l'étude d'impact, les aspects concernant l'écoterritoire sont absents.

- La sous-estimation au niveau écologique

Dans l'étude d'impact, le territoire dans lequel s'insère le projet qui est l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny est nettement sous-estimé en terme de valeur écologique. Le principal handicap vient du fait que les limites de la zone d'étude n'incluent pas les îles de la rivière des Prairies (Boutin, Rochon, Gagné, Lapierre). Ces îles comprises dans l'écoterritoire, forment une continuité avec le ruisseau et ses bois. Comme les piles du pont seront situées à proximité des îles, il faudrait les inclure dans la zone à l'étude et analyser plus en détail tous les impacts du projet sur ce milieu. Ces îles constituent le seul habitat naturel de ce type encore présent dans le secteur est de la rivière des Prairies et, de l'avis même des auteurs de l'étude sur l'ichtyofaune réalisée en 1993, « les habitats d'une telle qualité sont rares dans la rivière des Prairies ».(P. 2-43, document PR 3.0).

Quand on mentionne que les surfaces occupées par la strate arborescente sont trop petites pour parler de peuplement forestier; il faut voir la valeur de ce peuplement dans le contexte de l'île de Montréal. Ce peuplement totalise environ 12 hectares et constitue un boisé d'une superficie intéressante pour un territoire en carence de milieux naturels. En plus d'abriter une faune ailée variée, il se compose d'espèces forestières d'intérêt : le frêne rouge, l'érable à sucre, le chêne rouge, le chêne à gros fruits et le tilleul d'Amérique.

Dans l'analyse et le classement de la végétation, on n'accorde pas de valeur spécifique aux friches, affirmant qu'elles ne présentent pas d'intérêt floristique ou social particulier et portant l'analyse de la végétation uniquement sur la composante forestière. C'est une erreur à notre avis; les friches ont une importance pour l'écoterritoire jouant à la fois le rôle de zone tampon et de couloir afin d'assurer la viabilité de l'écosystème. Les friches constituent également des habitats essentiels pour plusieurs espèces d'oiseaux et pour

l'herpétofaune. D'ailleurs, il y a une confirmation de la présence de la couleuvre brune (espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable) le long du sentier polyvalent au sud du boulevard Perras. Dans un contexte d'aire protégée à l'intérieur d'un parc, les friches contribuent à l'expérimentation de paysages variés pour les utilisateurs.

- La sous-estimation au niveau récréatif

Dans l'étude d'impact, le territoire dans lequel s'insère le projet est nettement sous-estimé en termes de valeur récréative. Les données démographiques ne sont pas à jour et s'arrêtent en 1996. Entre 1996 et 2005, la population du territoire a beaucoup augmenté et évolué sur le territoire de l'est de Montréal.

C'est identique pour l'utilisation du sol qui s'arrête en 2000. L'utilisation du sol dans ce secteur a beaucoup évolué depuis 2000. Ainsi, plusieurs bâtiments d'habitation à très forte densité ont été construits en bordure de la rivière des Prairies.

Les activités récréatives non mises à jour sont incomplètes : elles ne tiennent pas compte du parc Ernest-Rouleau en bordure de la rivière des Prairies sur le terrain qui appartient à la Ville de Montréal, du parc Gouin/Simone-Dénéchaud et du petit parc du ruisseau De Montigny qui sont pourtant localisés dans la zone d'étude. Mais de façon plus importante encore, c'est tout le potentiel récréatif de l'écoterritoire qui est absent de l'étude d'impact. Cet écoterritoire est appelé à desservir un nombre important d'utilisateurs (voir section description de l'écoterritoire) L'aménagement du parc linéaire en bordure du ruisseau De Montigny, entre le boulevard Henri-Bourassa et le boulevard Gouin, sera complété le 20 juin 2005, amenant une fréquentation quotidienne de tout le secteur.

L'étude ne mentionne pas non plus la grande carence en espaces verts de ce secteur (voir section description de l'écoterritoire).

3.2 Le bruit sur les usagers et la faune

On ne fait aucune mention du dérangement causé par le bruit sur les usagers du futur parc autant dans le secteur du ruisseau que sur les îles. Des mesures de mitigation adéquates devront être prises pour assurer la quiétude des lieux.

L'impact sur le dérangement de la faune ailée fréquentant les îles est, à notre avis, nettement sous-estimé. On mentionne que le bruit provenant de la circulation sera peu perceptible. Sur quoi se base-t-on pour faire l'évaluation de l'importance de cet impact? Deux des espèces de canards nicheurs sur les îles, le canard noir et le canard pilet, sont reconnus pour être très sensibles à la présence humaine. Le pont sera situé à moins de 50 mètres de l'île Rochon et à moins de 200 mètres des îles Rochon et Boutin. Il est fort probable que l'herpétofaune et la faune ailée actuelle utilisant la partie ouest de ces îles pour la reproduction et l'alimentation (herbiers, marais, prairies humides, marécages arborescents) désertera ces secteurs pour des lieux plus tranquilles. Ces secteurs pourraient être utilisés par des espèces plus tolérantes au bruit (espèces plus urbaines) comme le canard colvert qui est de plus en plus abondant sur le territoire. Ceci pourrait avoir un effet sur la biodiversité du secteur des îles.

3.3 Le paysage

La construction d'un pont traversant la rivière des Prairies aura pour effet de modifier considérablement le paysage. Ce type d'infrastructure constitue un élément visuel important et structurant dans le paysage naturel et viendra créer une véritable barrière visuelle entre la rive de la rivière des Prairies et l'ensemble des îles brisant ainsi la continuité des unités de paysage. Les approches du pont entre les boulevards Perras et Gouin vont modifier le climat visuel du secteur et rendre difficile l'intégration des unités de paysages entre le ruisseau De Montigny et la rive de la rivière des Prairies. Dans le contexte du projet de parc de la Ville regroupant le ruisseau De Montigny, la rive de la rivière des Prairies et les îles, il y a un problème d'insertion important avec ce projet d'autoroute.

Il est important de noter que ce type de paysage dans ce secteur de la rivière des Prairies est unique et correspond à un des rares sites naturels qui a conservé son intégrité dans la région de Montréal.

3.4 La continuité du corridor écologique et récréatif de l'écoterritoire

Ce projet menace la continuité du corridor écologique et récréatif entre le ruisseau De Montigny, la rive de la rivière des Prairies et les îles. L'utilisation de la majorité de l'espace situé entre les boulevard Perras et Gouin par le projet d'autoroute (voie réservée) entraînera une destruction importante des milieux naturels présents (marécages, bois terrestres et friches) et mettra en danger la possibilité de connectivité pour la faune utilisant ce secteur, notamment pour la faune ailée et l'herpétofaune. Rappelons que les massifs boisés jouent un rôle important pour le transit des oiseaux nicheurs et migrateurs entre les forêts des îles et la forêt riveraine du ruisseau De Montigny. De plus, les marécages de ce secteur et le bassin de rétention constituent les seuls habitats d'intérêt pour l'herpétofaune (grenouille léopard et grenouille verte). Le maintien de ces espèces est tributaire de la conservation de milieux humides et de plans d'eau.

D'après les informations transmises lors de la consultation publique, il y aurait un empiètement de 3 mètres dans la bande riveraine du ruisseau De Montigny sur une distance de 60 mètres. Pour cet écoterritoire, on vise à protéger des bandes riveraines de 30 mètres de largeur de part et d'autre du ruisseau. Cet empiètement nous apparaît non acceptable.

3.5 Qualité de l'eau

Les sels de déglçage (chlorures) nous inquiètent particulièrement. En effet, une certaine quantité se retrouvera inévitablement dans l'eau de la rivière des Prairies à proximité des îles, entraînant des conséquences néfastes sur ces milieux. Il est à noter que ces substances sont maintenant considérées comme des contaminants importants. Les éléments polluants découlant du ruissellement de la route (particules, métaux lourds, pathogènes, autres) nous préoccupent aussi.

Une partie des eaux d'alimentation du ruisseau sera captée et acheminée ailleurs par

les ouvrages de rétention de l'autoroute. Le ruisseau ne recevra donc pas le même apport d'eau et risque d'être asséché plus vite en période d'étiage. L'épandage de fondants aura pour effet de modifier à la hausse la salinité des eaux du ruisseau De Montigny ce qui, pour un cours d'eau de faible débit, est majeur.

4. Les mesures de mitigation/compensation proposées advenant la réalisation du projet

4.1 Les mesures de mitigations proposées

- Afin de préserver un espace tampon adéquat pour assurer la viabilité de l'écosystème, il serait important de réaliser les deux voies projetées, relocaliser plus à l'est la voie réservée pour autobus et rétrocéder l'emprise située à l'ouest de la ligne hydro-électrique.
- Il serait important de prévoir des mesures anti-bruit adéquates le long du ruisseau et à proximité des îles.
- Créer des milieux humides pour la perte des marécages entre les boulevards Gouin et Perras.

4.2 Une enveloppe budgétaire consacrée aux mesures compensatoires hors site

Le ministère des Transports devrait inclure, à son projet, une somme à définir qui serait allouée à la Ville de Montréal et qui servirait à la concrétisation du projet de conservation de l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny. De cette façon, le projet de prolongement de l'A-25 serait élaboré simultanément avec le projet de conservation et intégrerait le projet de parc dès sa conception. Des engagements précis du gouvernement du Québec seraient pris sur ces mesures de compensation en même temps que les paramètres du projet seront connus.

Il s'agirait d'une approche semblable à la façon qu'Hydro-Québec, dans son programme de mise en valeur intégré, lors de la construction de ses grandes infrastructures qui sont soumises à une étude d'impact sur l'environnement, prévoit des crédits à verser aux organismes admissibles, dont les municipalités, sommes qui doivent être affectées à des réalisations à caractère environnemental.

ANNEXE C - Conséquences sur la qualité de l'air

Le transport routier constitue une part importante de la pollution de l'air ambiant à Montréal et au Québec en général (80 % des NOx, 40 % des COV, tous deux précurseurs du smog). En particulier, les polluants émis par les véhicules engendrent des épisodes de smog en été à Montréal. De plus, ce secteur représente 25 % des émissions de GES au Canada. La croissance des émissions des GES du secteur transport, d'après l'inventaire des gaz à effet de serre du Canada (Oct. 2003), est presque totalement imputable aux camions légers à essence (VUS et minifourgonettes) et aux camions lourds à diesel.

Situation actuelle

Le Réseau de Suivi de la Qualité de l'Air (www.rsqa.qc.ca) possède 3 stations de mesure, sur les 16 de son réseau qui peuvent servir à mieux comprendre la problématique de la qualité de l'air à proximité de la zone de construction du pont de l'autoroute A-25. Ces trois stations sont les suivantes :

- Station # 6, 7650 Châteauneuf, près échangeur Anjou ;
- Station # 29, 11280 Pie IX, Montréal-Nord, dans le parc Pilon du côté ouest de Pie IX ;
- Station # 55, 12400 Wilfrid-Ouellette, RdP, dans un quartier résidentiel.

Les constatations les plus intéressantes peuvent être faites à partir des résultats de mesure de CO, NO, NO₂ et particules fines (PM_{2,5}) à la station # 29. Le tableau ci-dessous résume quelques résultats moyens pour l'année 2003 en fonction des directions de vent. Les résultats de l'année 2004 n'ont pas été utilisés car l'appareil de mesure de NO, NO₂ a été défectueux pour la majeure partie de l'année.

Polluant	Provenance des vents			
	N	NE	SO	O
Monoxyde de carbone	0,57	0,55	0,38	0,29
Monoxyde d'azote	40,2	38,2	8,9	7,9
Dioxyde d'azote	39,9	39,6	29,2	21,6
Particules fines (PM _{2,5})	13,5	12,4	11,3	6,1

Lorsque les vents proviennent du nord et du nord-est, la circulation automobile du boulevard Pie IX et de l'intersection Pie IX / Henri-Bourassa, soit l'entrée-sortie du pont Pie IX, est la principale source de pollution. Par contre, si les vents viennent du sud et sud-ouest, les mesures de qualité de l'air ne sont pas affectées par la circulation automobile.

Nous constatons donc une augmentation majeure des concentrations moyennes des polluants lorsque les vents amènent les émissions de la circulation automobile vers notre station # 29. En combinant les deux directions de vent, l'augmentation moyenne est de 64 % pour le CO, de 56 % pour le NO₂ et de 45 % pour les particules fines. Malgré ces hausses importantes, les normes d'air ambiant de CO et de NO₂ n'ont jamais été dépassées à la station # 29 au cours de ces dix dernières années. Quant à l'augmentation spectaculaire du NO, il faut l'interpréter

avec précaution car les vents ouest ou sud-ouest sont plus fréquents l'été alors que la concentration d'ozone au sol est plus élevée et peut être en partie responsable de la destruction du NO et ainsi des plus faibles concentrations mesurées.

En ce qui concerne la station # 55 du RSQA, elle est située en quartier résidentiel à environ 3 km à l'est de l'emplacement éventuel du futur pont de l'autoroute A-25. Cette station d'échantillonnage n'est pas influencée par la circulation automobile, ni par les industries, mais seulement par les activités du quartier. Deux études déjà publiées, en collaboration avec le MENV, Environnement Canada et la Direction de santé publique de Montréal, y ont démontré la forte influence en hiver de l'utilisation du chauffage résidentiel au bois sur la qualité de l'air du secteur. En plus de cet impact local, la station subit aussi l'impact des problématiques régionales. **Le nombre de journées de mauvaise qualité de l'air y est habituellement parmi les plus élevés de Montréal.** L'emplacement du futur pont de l'autoroute A-25 est dans un quartier semblable à celui de la station # 55 du RSQA et est déjà fort probablement soumis à des sources de pollution locale du même type. On peut donc prétendre à une qualité de l'air avoisinant celle de la station # 55. Si on y ajoute l'impact supplémentaire de la circulation automobile, sans dépasser les normes d'air ambiant pour le CO et NO₂, il est possible que le niveau moyen de particules fines dans le secteur augmente. Cette augmentation pourrait faire augmenter le nombre de journées de mauvaise qualité de l'air à proximité du futur pont.

Enfin, l'examen des résultats de mesure des particules (totales, PM₁₀ et PM_{2,5}) a été fait à la station # 6 du RSQA dans l'arrondissement Anjou. À cette station, située au sud-est de l'échangeur Anjou, le transport est assurément la principale source de pollution et provient de la circulation sur les autoroutes A-25 et A-40. Les trois tableaux de la page suivante résument les résultats de l'année 2003 et on y constate que c'est **la station où les concentrations moyennes de particules totales et fines les plus élevées à Montréal ont été enregistrées.** Les mesures n'y étant pas faites en continu, nous ne disposons que de 55 résultats annuels. Les normes pour les particules totales et les niveaux reconnus de qualité de l'air pour les particules fines sont dépassés à l'occasion et il est fort probable que toute augmentation de circulation dans ce secteur fera encore augmenter les niveaux moyens mesurés.

**PARTICULES EN SUSPENSION RESPIRABLES (PM₁₀)
(microgrammes/mètre cube)**

ÉCHANTILLONNAGE AVEC DICHOTOMUS-PARTISOL en 2003

Poste No,	Nombre de Résultats	Concentration	
		Maximum 24 heures	Moyenne arith
006	52	85,0	28,8
012	106	77,7	21,9
055	46	76,3	22,9

**PARTICULES EN SUSPENSION RESPIRABLES (PM_{2.5})
(microgrammes/mètre cube)**

ÉCHANTILLONNAGE AVEC DICHOTOMUS-PARTISOL en 2003

Poste No,	Nombre de Résultats	Concentration	
		Maximum 24 heures	Moyenne arith.
006	52	59,6	16,0
012	106	64,1	12,6
055	46	67,4	14,9

**PARTICULES EN SUSPENSION TOTALES en 2003
(microgrammes/mètre cube)**

Poste N°	Nombre de résultats	Concentration	
		Maximum 24 h.	Moyenne géom.
006	54	151	59
013	59	118	43
050	61	127	44
099	60	89	26

Implications réglementaires de la construction des infrastructures

Les entrepreneurs impliqués dans la construction devront porter attention aux émissions de particules et silice cristalline durant la période des travaux de construction. Les responsables des travaux devront donc s'assurer du respect des dispositions pertinentes du règlement de la Communauté métropolitaine de Montréal sur les rejets à l'atmosphère (règlement 90 CUM) visant, entre autres, le contrôle des émissions de particules. Ledit règlement est disponible sur Internet, en format pdf, au site <http://www.ville.montreal.qc.ca>, Service aux citoyens, Environnement, Assainissement de l'air et de l'eau sous l'item Réglementation. Les principaux articles concernés sont 3.03, 7.01, 7.02, 7.04, 7.05, 7.06, 7.08, 7.09 et 8.04.

Les documents d'appel d'offres doivent donc impérativement contenir les mesures à prendre par les entrepreneurs afin de contrôler adéquatement les émissions de particules et de silice cristalline. Tous les moyens doivent être mis en place soit pour rabattre les particules par

arrosage ou pour capter et traiter toute source potentielle de particules. À cet effet, un permis de la Direction de l'environnement est requis pour la phase de construction.