

Montréal, le 7 juillet 2005

Messieurs les commissaires
Bureau d'audiences publiques en environnement
Projet de prolongement de l'A-25 entre Laval et Montréal

Objet : complément au mémoire suite à l'entente sur la *Modernisation de la rue Notre-Dame*

Messieurs les commissaires,

Comme vous avez sans doute pu en prendre connaissance via les médias d'information, la Ville de Montréal et le Ministère des Transports du Québec ont annoncé une entente pour la réalisation du projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*. Comme nous croyons que ce dossier et celui de l'A-25 sont liés et que les développements dans l'un affectent l'autre, nous croyons approprié de faire quelques remarques à son propos.

- 1) Avec l'annonce, il est devenu très clair (comme nous le soupçonnions) que c'est la question de la capacité en période de pointe qui était le principal point d'achoppement entre la ville et le MTQ. En effet, selon le concept déposé lors des audiences du BAPE par la Ville de Montréal dans ce cas, la capacité routière de l'infrastructure ne devait pas excéder 4000 véhicules/heure. Toutes les versions précédentes du projet sur lesquels la Ville a travaillé avant celle présentée hier fonctionnaient selon cette hypothèse de 4000 véhicules/heure : ces versions ont toutes été rejetées par le MTQ. Le projet annoncé hier propose plutôt une capacité de 6000 véhicules/heures en période de pointe, une capacité conforme à celle prévue sur l'autoroute en tranchée du MTQ rejetée par le BAPE. Ce surplus de capacité est à notre sens une tactique fort peu subtile devant permettre d'absorber les nouveaux flots de circulation provenant du pont de l'A-25, condition *sine qua non* de l'implication d'un partenaire privé pour la construction d'un pont à péage. La Ville de Montréal a finalement cédé au chantage du MTQ : sans cette nouvelle capacité, le MTQ n'aurait jamais accepté de financer un tel projet et l'administration de la ville de Montréal aurait perdu la face et été tenue responsable du cafouillage à propos d'une infrastructure aussi chère aux industriels de l'est de Montréal.
- 2) Par ailleurs, il est remarquable que dans le projet annoncé, contrairement à ce que le décret autorisant le projet de boulevard urbain commande, cette augmentation de capacité n'est d'aucune manière compensée par une réduction de la capacité sur les artères parallèles à la rue Notre-Dame dans le quadrilatère situé entre les rues Dickson, De Lorimier, Sherbrooke et Notre-Dame. En effet, selon le décret, les débits automobiles doivent être stabilisés en chiffres absolus : l'idée est que le projet ne doit pas augmenter les débits de véhicules circulant dans le quadrilatère mais les concentrer dans l'axe Notre-Dame. Or, pour que cela se réalise, l'augmentation de la capacité dans l'axe Notre-Dame doit être compensée par des aménagements concrets afin de réduire la capacité sur les rues et artères de ce

quadrilatère qui servent présentement à la circulation de transit (Sainte-Catherine, Ontario, de Rouen, Hochelaga, Pierre-de-Coubertin, Sherbrooke). En l'absence d'annonce en ce sens, force est de constater que le travail n'a pas été fait alors que c'est un élément central du projet dans son ensemble.

Pris ensemble, ces deux aspects du projet que nous avons mis en lumière témoignent encore une fois d'un laisser-faire inacceptable face à une augmentation constante des débits de circulation dans les quartiers Centre-Sud et Hochelaga-Maisonneuve. Ils constituent, autrement dit, le laisser-faire en matière de circulation automobile dont nous avons témoigné lors de notre présentation devant votre commission. Les autorités « responsables » de Montréal (élues ou non), en raison de jeux de coulisses et d'influences qui dépassent de beaucoup les citoyens que nous sommes, jouent avec notre santé et notre sécurité. Au-delà du dépit (nous croyions que ce laisser-faire en matière de déplacements automobiles tirait à sa fin) et de l'impuissance (nous n'avons visiblement aucune prise sur des décisions qui menacent notre santé et notre intégrité) que nous éprouvons, nous croyons qu'il s'agit là d'éléments de conjoncture importants quant à l'évaluation que vous devez faire à propos du projet de l'autoroute 25. Cela nous semble d'autant plus vrai considérant les récents développements en matière de savoirs établis dans le domaine de la santé environnementale - tels qu'ils vous ont été fortement, bien que partiellement, présentés par la Direction de la santé publique de Montréal lors des audiences.

En restant disponibles pour toute information et attentifs à ce(s) dossier(s),

Bien à vous,
Patricia Clermont, Luc Ferrandez, François Gagnon
Association Habitat Montréal
514 254-0791

P.S. Puisque la Ville de Montréal ne semble pas vouloir prendre ses responsabilités à ce propos malgré le décret gouvernemental et des demandes répétées de notre part d'identifier précisément les interventions qui vont permettre de réduire la capacité sur d'autres rues et artères du quadrilatère ci-haut mentionné, nous demanderons dans une autre lettre au Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs de veiller au respect du décret en ce qui a trait à la stabilisation des débits de circulation dans le cadre du projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*.

cc. Claude Dauphin, responsable du Transport, Ville de Montréal
Gérald Tremblay, maire, Ville de Montréal
Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs
Dr. Philippe Couillard, Ministre de la Santé et des services sociaux
Dr. Louis Drouin, Direction de la santé publique de Montréal
Louise Harel, députée, Hochelaga-Maisonneuve
Réal Ménard, député, Hochelaga