

RENSEIGNEMENTS

Laval-Montréal

6211-06-080

Je suis le rédacteur du présent mémoire.

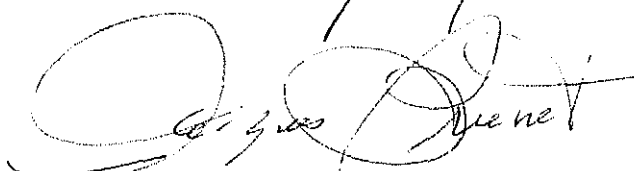
Natif du quartier Hochelaga Miasonneuve, comme quelques uns du regroupement que je représente, pressé par l'augmentation de ma famille, je me suis installé en 1967 dans un bungalow sur le boulevard Yves Prévost à Anjou, à proximité de mon travail, où j'habite encore actuellement.

Une de mes filles, avec ses deux enfants, habite également près de chez moi.

En semi retraite et bénéficiant d'un modeste emplacement à Frelinsburg en Estrie j'ai pu constater avec les années la dégradation progressive de mon environnement urbain.

Voilà pourquoi avec la collaboration de quelques concitoyens j'ai préparé ce mémoire.

Jacques Brunet

23/06/05  


## PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25

---

Avec quelques résidents de Mercier-est et de l'arrondissement Anjou de la ville de Montréal nous nous préoccupons de l'impact que pourra avoir sur notre qualité de vie et celle de nos enfants l'augmentation de trafic routier sur la 25 prévisible.

Nous observons actuellement une importante pollution sonore et atmosphérique ainsi que de dépôt de poussière dans le secteur occasionnés par la circulation sur cette portion de la 25.

Nous croyons que le développement des transports en commun entre la ville de Montréal, et les couronnes nord serait moins dommageable pour l'environnement et plus économique en coûts de toutes sortes.

Tout le trafic lourd devrait être dévié vers l'autoroute 30 au sud que par la 40 et la métropolitaine et la 25.

Les secteurs industriels de Montréal-Nord, Saint Léonard et Anjou auront peu à gagner de la prolongation de la 25 vers Laval, comparé aux effets néfastes appréhendés pour la population avoisinante.

## PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25

### INFORMATIONS ADDITIONNELLES NECESSAIRES ?

Dans l'étude d'impact sur le prolongement de l'autoroute 25 reliant la ville de Laval à Montréal, les limites de la recherche sur la portion montréalaise s'étendent de la Rivière des Prairies à la rue Bombardier dans l'arrondissement Anjou. Ce secteur étant peu résidentiel mais plutôt commercial et industriel.

A l'occasion des auditions du BAPE, en soirée du 18 mai dernier, le président de la commission M. Michel Germain s'est enquis si une étude d'impact avait été faite de la rue Bombardier au pont L-H. Lafontaine sur la 25 là où il y a des zones, résidentielles, institutionnelles et récréatives.

Le lendemain après-midi, l'experte du Ministère des transports, Mme. Lynne Gamache répondait par la négative. Même elle ajoutait ne pas en voir l'utilité puisque que des mesures correctives avaient été faites à l'occasion de la construction d'un écran antibruit construit en 1986 et rénové en 1998. Or pour la construction de cet écran on s'était basé sur une étude faite fin 1981 début 1982 par M. Yves Ste. Marie, physicien, pour le seul secteur inclus entre les rue Chénier et ~~Châteauneuf~~ du côté est seulement de la 25. Il n'incluait pas l'échangeur d'Anjou

qui à cause de sa structure en hauteur qu'aucune mesure corrective de peut contenir, est la principale source de pollution pour tout le secteur tant à l'est que du côté ouest où il s'est développé une forte densification de population. Mme. Gamache soutenait que les échantillons construits par son ministère avaient une prévisibilité d'au moins une vingtaine d'années. Vingt quatre ans après l'étude de M. Ste. Marie ses données sont elles encore valable aujourd'hui? A l'époque le volume de véhicules à l'heure était d'environ 4500 automobiles, camions légers et camions lourds circulant à une vitesse moyenne de 79 KM.H Ces données s'appliqueront-elles encore avec le projet de prolongation de l'autoroute 25.

Malgré la négation de Mme. Gamache dans sa déposition, aux heures de pointe et surtout aux sorties massives vers le sud en fin de semaine, le trafic de l'autoroute déborde sur les voies de service en trois allées alternativement du côté est et ouest et sillonnent les rues avoisinantes en direction sud et nord. Aucune mesure corrective ne protège ces voies de service.

Avec l'accroissement prévisible de trafic sur cet autoroute ne serait-il pas opportun qu'une étude d'impact sur la pollution sonore <sup>ET</sup> qu'atmosphérique soit faite, aux frais de l'Etat, par des experts compétents et indépendants.

Ainsi le gouvernement provincial donnerait peut-être la chance à son ministère des Transports de mettre en application les beaux principes qu'il a mis de l'avant en 1994 avec la publication de " ELEMENTS DE PROBLEMATIQUE ET FONDEMENTS DE LA POLITIQUE SUR L'ENVIRONNEMENT" et en 1998 de: " POLITIQUE SUR LE BRUIT ROUTIER "

Ainsi les intérêts environnementaux des citoyens  
auraient préséance sur les prétendus avantages  
économiques.

Le tout respectueusement soumis.

Le regroupement écologique de l'est de Montréal.

" smog\_et\_decibels @ yahoo.ca "