

Envoi par courrier et par télécopie : (514) 864-3867

Québec, le 27 mai 2005

Monsieur Henri Gilbert
Directeur
Direction de l'Île-de-Montréal
Ministère des Transports
440, boul. René-Lévesque Ouest, 10^e étage
Montréal (Québec) H2Z 2A6

Objet : *Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le
boulevard Henri-Bourassa*

Questions complémentaires des participants retenues par la commission
(n^{os} 1 à 13)

Monsieur le Directeur,

À la suite de la première partie de l'audience publique concernant le projet précité, la commission d'enquête et d'examen chargée du dossier désire obtenir des renseignements complémentaires.

Veillez trouver, annexées à la présente, les questions des participants pour lesquelles la commission souhaite recevoir les réponses dans les plus brefs délais compte tenu de la deuxième partie de l'audience débutant le 13 juin prochain.

Nous vous remercions de votre diligence et de l'attention que vous porterez à cette demande et vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Anne-Lyne Boutin
Coordonnatrice du secrétariat de la commission

p.j.

**Questions complémentaires des participants
retenues par la commission
adressées au ministère des Transports
(n^{os} 1 à 13)**

Question 1

En provenance de Terrebonne, vous indiquez une augmentation de débit de circulation de **1 780 (2 170)** véhicules de plus pendant la période de pointe du matin. Comment est-ce possible d'accommoder ces véhicules de plus si cette portion d'autoroute, ayant deux voies carrossables plus une voie réservée pour autobus, ait déjà atteint sa capacité de **4 000** véhicules de l'heure?

De plus, dans votre document déposé en décembre 2004 vous indiquez ce chiffre à **5 750** véhicules pendant une heure de pointe. Avec ce manque de capacité, avez-vous l'intention d'élargir ce tronçon d'autoroute de 4 à 6 voies en faisant sauter les voies réservées pour autobus? Autrement, ce niveau d'achalandage n'est pas possible et donc le niveau de service que vous indiquiez, même au code F, est irréaliste pour ce tronçon de route.

Question 2

Vous indiquez une diminution cumulative de **8 210** véhicules pendant cette même période sur les quatre autres ponts (Pie-IX -3 200, Papineau -2 930, Viau -1 190 et A-15 -890). Comment est-ce possible si il y a seulement un transfert de **4 270** véhicules via l'A-440 (2 090 véhicules continuant vers l'est sur l'A-440 pour atteindre le nouveau pont plus 2 180 véhicules en provenance de Terrebonne qui quitte l'A-440 ouest au nouveau pont)? Comment l'autre moitié des véhicules se rendent au nouveau pont puisque, à part l'A-440, il n'y a aucune autre façon de combler le vase communiquant? (environ 4000 véhicules?)

Question 3

Comment expliquez-vous une diminution de **1 660 (1 450 et quelque chose)** de véhicules en direction nord entre la Métropolitaine et Henri-Bourassa allant vers le nouveau pont avec une augmentation de **2 320** véhicules juste au nord de Henri-Bourassa? Il semble avoir une incongruité de chiffrage importante en direction nord considérant une diminution d'achalandage dans toutes les trois directions menant à l'intersection A-25 et Henri-Bourassa (sud, est et ouest). Pourtant, le nouveau pont est supposé augmenter l'achalandage des axes menant à ce dernier au lieu du contraire, Non !

Question 4

Comment expliquez-vous une augmentation soudaine de quelques **1 780** véhicules direction ouest sur Henri-Bourassa entre les ponts Pie-IX et Papineau? Je ne vois pas comment il peuvent s'y rendre, ni la pertinence de ces chiffres puisqu'à l'est de Pie-IX on ne voit aucune augmentation significative sur la rive sud de la rivière des Prairies qui expliquerait cette augmentation subite.

Question 5

Avec la diminution importante de la circulation en direction de pointe prévus aux ponts Papineau (2 900 véhicules) et Pie IX (3 100 véhicules) pourrait-on prévoir, dès la mise en service du nouveau pont, une récupération des deux voies centrales (une dans chaque direction) de ces deux ponts pour l'instauration de voies en site propre pour le transport en commun (Autobus et/ou SLR). Bref, ce transfert, ne serait-il pas sine qua non avec ce projet de nouveau pont?

Question 6

Le MTQ prévoit l'ajout de 380 véhicules de plus sur la rue Notre-Dame en raison du projet. Malgré l'apparence négligeable de ce nombre, cela constitue quand même un ajout de 1,4 kilomètre de file d'attente (4 mètres * 380). La rue Notre-Dame présentant déjà de sérieux problèmes de congestion, et en l'absence d'une entente avec la Ville de Montréal, est-ce que le MTQ croit que cet ajout pourrait accentuer les problèmes de débordement actuels dans les quartiers adjacents?

Question 7

Est-ce que le problème principal qui nuit à l'accord du MTQ avec la Ville de Montréal sur la rue Notre-Dame est la capacité de l'infrastructure?

Question 8

Le MTQ invoque la nécessité de lier les pôles économiques majeurs de l'agglomération pour justifier le projet. Sauf erreur, le pôle « Laval » est en fait « Laval centre ». Or, « Laval centre » est déjà lié au pôle « est de Montréal » via les autoroutes 15 et 40. Le problème est-il que les pôles ne sont pas liés ou que les liens entre les pôles sont congestionnés, c'est-à-dire qu'il y a trop d'automobiles empruntant ces liens? Est-ce que des voies réservées au camionnage sur ces autoroutes pourraient résoudre ces problèmes?

Question 9

Quelle est la valeur des projets de développement autorisés des infrastructures de transport collectif dans la région de Montréal (territoire CMM) pour l'année en cours?

Question 10

Selon le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, il s'installera entre 2004 et 2014 150,000 ménages dans la région de Montréal, i.e le territoire de la CMM. (Ville de Montréal, Plan d'urbanisme 2004, p. 29). Cet horizon étant très rapproché de celui de l'horizon d'analyse de l'étude d'impact qu'il a soumise, pourquoi le MTQ a-t-il plutôt utilisé un horizon d'analyse lui permettant d'évaluer à 300,000 le nombre de nouveaux ménages qui allaient s'installer dans la région?

Question 11

Est-il possible de connaître du promoteur, le ministère des Transports, la superficie en hectares des terres agricoles comprises dans le décret transformées directement par la construction de l'autoroute?

Question 12

Est-il possible de connaître du promoteur, le ministère des Transports, la superficie en hectares des terres en culture au sud de l'avenue Marcel-Villeneuve et à l'est de l'avenue Roger-Lortie qui vont connaître un changement d'affectation autre que l'agriculture?

Question 13

Est-il possible de connaître du promoteur, le ministère des Transports, le nombre d'économie de temps pour la période de pointe du soir?