

Envoi par courrier et par télécopie : (514) 872-1727

Québec, le 27 mai 2005

Monsieur Marc Blanchet
Directeur
Direction du transport, planification et grands projets
Ville de Montréal
700, rue Saint-Antoine Est, Bureau 1.104
Montréal (Québec) H2Y 1A6

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 9)

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 à la Ville de Montréal
(n^{os} 1 à 9)**

Question 1

La ville de Montréal a soutenu, lors de la séance du jeudi 18 mai en soirée, que le boulevard Pie-IX était un bon exemple d'une artère où l'on avait retiré de la capacité. Or, la voie réservée n'est justement plus en service, selon ma compréhension, en raison de la volonté de situer la voie réservée en sens inverse de la circulation parce que cela permet d'éviter de réduire la capacité de circulation pour les automobiles.

Est-ce que la volonté de maintenir la capacité automobile sur le boulevard Pie-IX n'est pas une des raisons principales de la voie réservée en sens inverse? Et est-ce que cette volonté de maintenir la voie réservée en sens inverse de la circulation n'est pas l'obstacle principal à la remise en service de la voie réservée?

(NB. Je préférerais ne pas avoir pour réponse qu'on ne peut pas réduire la capacité sur Pie-IX parce que cela provoquerait des débordements dans les rues résidentielles – ce qui est une réponse qui postule qu'on ne peut dissuader, par des aménagements pertinents, les usagers des artères de ne pas emprunter ces rues. Ce qui est aussi un postulat qui est contredit dans beaucoup de villes où l'on a décidé de protéger les rues résidentielles des débordements par des aménagements d'apaisement de la circulation.)

Question 2

Est-ce que la ville de Montréal a déjà profité de la construction d'une autoroute afin de réduire la capacité d'une artère et empêcher le retour des débordements au retour de la congestion (on estime généralement, sauf au MTQ, que la congestion est de retour dans un cycle de 5 à 8 ans après la mise en service d'une infrastructure)?

Question 3

Le projet Porte Sainte-Marie, situé au pied du pont Jacques-Cartier dans le quartier centre-sud, consistait (il a depuis été abandonné) en un ensemble commercial et résidentiel. Un certain nombre d'unités de logement, donnant sur l'artère Delorimier, devait être réservé à des personnes âgées.

Outre l'ajout de capacité (une voie) sur René-Lévesque ouest (à l'est de Delorimier), quelles étaient les mesures du service de la circulation pour améliorer la qualité de vie des futurs résidents du développement? Des mesures d'apaisement de la circulation étaient-elles prévues?

Question 4

Est-ce que les impératifs de capacité sont ce qui justifie que les zones d'école sur les artères de la ville de Montréal ne sont pas limitées à 30 kilomètres/heure mais à 50 km/hre?

Question 5

De nombreux citoyens se plaignent des bruits générés par la circulation sur l'artère Henri-Bourassa. Est-ce que les impératifs de capacité expliquent pourquoi la ville n'a toujours pas prise des mesures pour réduire la capacité sur cette artère pour répondre aux citoyens?

Question 6

Est-ce que des citoyens se plaignent des nuisances associées aux sans cesse croissants volumes de circulation sur d'autres artères à Montréal? Si oui, comment entend-on y répondre? A-t-elle un plan d'intervention, une « philosophie » d'intervention?

Question 7

Est-ce que la ville ou un ou des arrondissements ont un plan d'intervention pour réduire les volumes croissants de circulation sur les rues résidentielles (qui sont eux-mêmes le résultat des débordements sur les artères)?

Question 8

Est-ce que la ville a un plan d'apaisement de la circulation automobile?

Question 9

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?