

**Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga/Maisonneuve**

**Pierre Brisset architecte**

**4344 rue Bourbonnière, Montréal, Qc., H1X 2M4**

Tel Bur: (514) 861 2004,

ax: (514) 861 7158

DATE:	Le 18 mars 2002		
À/TO:	Mme Claudette Journault, Présidente		
COMPAGNIE/COMPANY:	BAPE.	<b>164</b>	<b>DM86</b>
SUJET/SUBJECT:	Raccordement A-30	Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 par le ministère des Transports	
N° DU PROJET/PROJECT N°:	02-30		
DE/FROM:	Pierre Brisset	Sainte-Catherine	6211-06-0H5

Bonjour Mme Journault,

Je prends la liberté de vous envoyer nos commentaires au sujet du projet en rubrique. Malheureusement nous sommes dans l'impossibilité de présenter notre mémoire mais croyons que ces quelques commentaires vous seront utiles pour votre analyse relatif au choix de tracé. Voici les points saillants que nous voulons apporter pour indiquer, selon nous, l'avantage de retenir l'option du tracé nord si la solution de l'autoroute 30 serait à retenir:

- 1- En se référant au plan annexé (carte 5 du Plan de gestion des déplacements), le tracé sud proposé est un bris du lien direct via le pont Mercier pour le camionnage entre le pôle économique du « West-Island » et la Montérégie. Ce lien accommode présentement 6 000 camions par jour (2 millions par année). Donc ces camions passeront par le Pont Champlain. (Le tracé MTQ a 7km et le tracé proposé en à 9km à cause de la divergence des deux routes allant vers le sud. Le nouveau tracé se trouve à environs 3 à 4km au sud de celui du MTQ).
- 2- L'axe R-132 (tracé nord) sera toujours très achalandé (45 000 vpj.) car il sera toujours l'accès principal de toute la rive sud vers le Pont Mercier. Peut-on croire que les camionneurs seraient prêts à faire une déviation forcé de 10 kilomètres avec tous les changements de direction imposés (Sur les quatre changements de direction trois sont avec échangeurs avec trèfles bouclés ou bretelles assez serrés et le quatrième avec feux de circulation.) Le tout pour accéder le pont Mercier !!
- 3- Du côté du pont Mercier, réalise-t-on qu'on a imposé à Kahnawake, une structure passant 40 mètres au dessus de leur ville, à Ville Lasalle une autoroute en tranché semblable à la Décarie, à Ville St. Pierre des structures passant 30 mètres au dessus de leurs maisons et enfin à Laprairie, pour ceux prenant le pont Champlain par l'A-132, un isolement du vieux village de la rive du fleuve. Donc, des réseaux très imposants et nuisants pour les riverains de ces autres municipalités intermédiaires déjà bâtis avant 1960 !! Le tout pour accommoder les citoyens de ces nouvelles municipalités de banlieue créés depuis 1970.
- 4- D'autre part, quand la proposition de convertir la route 132 (anciennement 9C) entre Candiac et le pont Mercier en autoroute en 1964, la dernière était un "Highway" à trois voies. Il y avait peu de développement urbain à l'époque. À cause de l'étalement urbain causé par la prolifération d'autoroutes, plusieurs se sont cordés au bord de l'emprise, déjà réservée par le MTQ. On ne peut plaider ignorance !! Enfin, le projet du MTQ a pour effet de sécuriser cette artère. Ce dernier aurait pu prendre le modèle de l'a-40 dans le « West-Island » avec chaussée sur sol et

Si un problème survenait lors de la réception, veuillez appeler au (514) 861-2004.

If any problem occurred during reception, please call (514) 861-2004. Fax (514) 861-7158

**Groupe en Recherche Urbaine Hochelaga/Maisonneuve**  
**Pierre Brisset architecte**

**4344 rue Bourbonnière, Montréal, Qc., H1X 2M4**

Tel Bur: (514) 861 2004,

Fax: (514) 861 7158

étagements par dessus !! Mais pour des raisons d'atténuation de bruit, il a choisi le modèle en tranché.

- 5- Il reste encore les interventions de l'UPA que nous ne connaissons pas. Par contre nous soupçonnons un peu de spéculation de la part des promoteurs, dont certains demeurent à 800 pieds de l'emprise proposée. En effet, on demande que la zone agricole soit changée en zone blanche ouvrant la possibilité à la tentation pour toute sorte de spéculation et donc la prolifération de l'étalement urbain et de retombés directes à ces promoteurs.
- 6- Relatif au camionnage prévu sur l'A-30 pour décharger la Métropolitaine, si on se réfère à la carte # 4 du Plan de gestion des déplacements (copie en annexe), on peu remarquer qu'il y a, au total, **2 320 000 camions par année** qui proviennent de l'Ontario via l'A-20 (401) et A-40 (417) qui sont destiné à la grande région de Montréal.  
15%, au gros maximum, chercherait à contourner Montréal pour atteindre la Montérégie et les autres points vers l'est qui représente **360 000 camions par année** ou environs **1 000 camions par jour** en plus qui chercherait à utiliser cette nouvelle infrastructure. Donc l'augmentation du camionnage ne justifie pas l'exclusivité du tracé sud.

Donc, si la région dépend de cette autoroute pour leur développement économique, la solution retenue doit être le plus bénéfique possible pour l'ensemble des utilisateurs.

Les citoyens des municipalités en cause ont choisi de vivre en banlieue accessible par automobile principalement. Qui vivent les conséquences de leur choix !!

En autant que le choix du tracé nord peut représenter certaines lacunes, de remettre l'autoroute dans une autre emprise plus au sud cause plus d'encombrements sur son fonctionnement utilitaire ainsi qu'au niveau de l'impact sur l'environnement.

On doit mettre en valeur que le seul lien entre le pôle économique du « West Island » et le pôle économique de la Montérégie est par **le pont Mercier et la R-132.**

Enfin, le choix de favoriser le tracé sud pourrait, à la longue voir l'annulation du besoin d'aller d'avant du projet dans son entier.

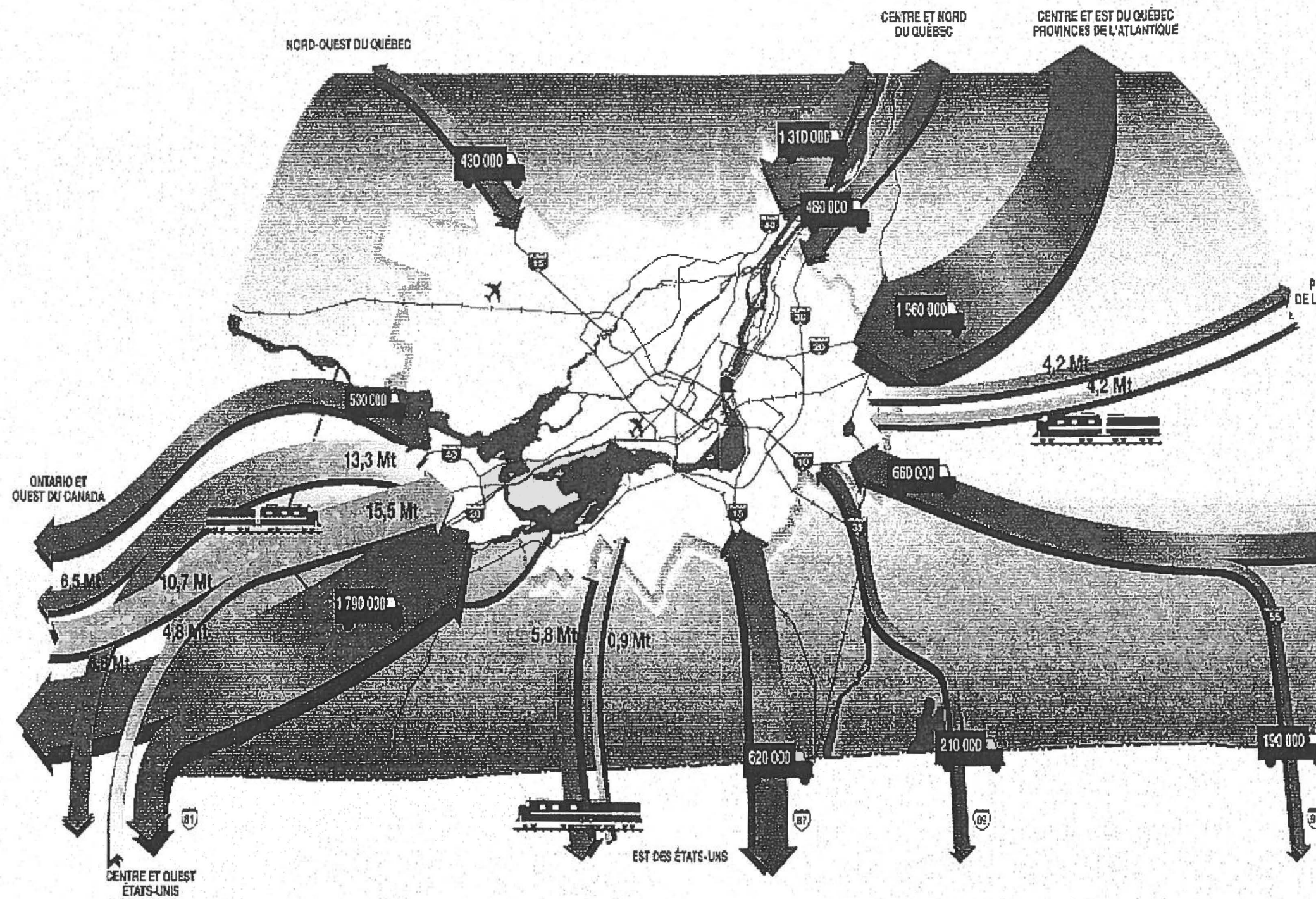
Donc, le comité de l'A-30 est il prêt à annoncer aux homme d'affaires de la Montérégie qu'il support l'annulation du projet de l'autoroute 30 ??

Salutations,

Pierre Brisset, Architecte, Directeur du GRU-HM

Si un problème survenait lors de la réception, veuillez appeler au (514) 861-2004.  
If any problem occurred during reception, please call (514) 861-2004. Fax (514) 861-7158





CARGO MARITIME ET AÉRIEN (milliers de tonnes, 1988)

	TOTAL
PORT DE MONTRÉAL	20 951
AÉROPORTS DE DORVAL ET MIRABEL	220