

18 octobre 2006

Consultation publique
Parachèvement de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval et
modifications demandées au schéma d'aménagement en vigueur
sur le territoire de l'agglomération de Montréal

Rapport final
Présenté au ministère des Transports du Québec



Table des matières

1. Contexte	3
2. Mandat et rôle de Convergence	4
3. Cadre de la consultation publique	5
4. Synthèse des discussions et des mémoires	7
4.1 Compte-rendu des tables rondes par thème de discussion	7
4.1.1 Favoriser une urbanisation équilibrée	7
4.1.2 Assurer une meilleure desserte par le réseau routier	12
4.1.3 Améliorer la desserte de l'Est de l'agglomération en transport collectif et actif	17
4.1.4 Favoriser un milieu de vie et un environnement de qualité	22
4.1.5 Autres commentaires	27
4.2 Synthèse des mémoires	28

ANNEXES

Annexe 1 : Avis public	32
Annexe 2 : Communiqué de presse	35
Annexe 3 : Document diffusé pour la consultation	37
Annexe 4 : Déroulement des soirées de consultation	47
Annexe 5 : Document du participant	49
Annexe 6 : Listes des participants aux plénières	52
Annexe 7 : Listes des participants aux tables rondes	58
Annexe 8 : Origine des préinscriptions	62
Annexe 9 : Liste des mémoires déposés	64

1. CONTEXTE

Le gouvernement du Québec entend réaliser le parachèvement de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval. À la suite de l'audience publique tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, le gouvernement a émis un décret¹ concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports pour ce projet.

Pour réaliser cette intervention, le gouvernement doit s'assurer de sa conformité aux objectifs des schémas d'aménagement des territoires concernés (articles 149 et suivants de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*)². Dans le cas de la ville de Laval, l'intervention est réputée conforme aux objectifs de son schéma. Du côté montréalais, la conformité de l'intervention projetée aux objectifs du schéma a été évaluée en regard du schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal (CUM), adopté en 1986, mis en vigueur le 31 décembre 1987 et s'appliquant toujours sur le territoire de l'agglomération de Montréal. Le conseil d'agglomération de Montréal, responsable du schéma d'aménagement depuis la réforme municipale de janvier 2006, a jugé l'intervention non conforme aux objectifs du schéma.

Dans un tel cas, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* prévoit un processus visant la modification du schéma. À la suite de la réception de l'avis de non-conformité de Montréal, la ministre des Affaires municipales et des Régions, Madame Nathalie Normandeau a autorisé le ministre des Transports, conformément au deuxième alinéa de l'article 267 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, « à exercer les pouvoirs prévus aux articles 153 à 156 de cette loi et, le cas échéant, à faire le nécessaire en vue de la présentation et la prise d'un décret gouvernemental conformément au sixième alinéa de cet article 156³ ».

Pour procéder à la modification du schéma d'aménagement, l'article 156 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* prévoit que « si le conseil de la municipalité régionale de comté⁴ fait défaut d'adopter un règlement modifiant le schéma d'aménagement, le gouvernement peut se substituer au Conseil, selon le processus prévu au présent article ». C'est dans ce contexte, et à la suite du défaut du conseil d'agglomération de Montréal de procéder à la modification demandée par le ministre des Transports, qu'a été amorcée cette démarche consultative.

Tel qu'il est exigé par l'article 156 de la Loi, un document expose l'intervention projetée et les modifications qui doivent être apportées au schéma d'aménagement pour assurer la conformité de l'intervention aux objectifs de ce schéma. Deux assemblées publiques de consultation sur ce document se sont tenues les 19 et 20 septembre 2006. Une firme indépendante a été retenue pour effectuer cette consultation.

Finalement, soulignons que cette consultation s'est inscrite dans une démarche menant à la réalisation du parachèvement de l'autoroute 25 tout en visant à contribuer à l'optimisation du projet. Ainsi, d'autres consultations touchant des aspects précis du projet, tels les mesures d'atténuation du bruit ou l'impact visuel des infrastructures routières, suivront et ce, tel que le prévoit le décret¹

¹ Gouvernement du Québec. *Décret numéro 1243-2005 Concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports pour le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa sur le territoire des villes de Laval et de Montréal*. 14 décembre 2005.

² Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1).

³ Arrêté ministériel, AM 251144, 29 mars 2006.

⁴ Ici le conseil d'agglomération de Montréal

2. MANDAT ET RÔLE DE CONVERCITÉ

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a mandaté une firme indépendante, Convercité, pour l'organisation et l'animation de la consultation publique.

Compte tenu de la volonté gouvernementale d'aller de l'avant avec le projet de parachèvement de l'autoroute 25 et des exigences de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU), la consultation publique qui fait l'objet de ce rapport n'a pas eu pour objectif de reprendre les travaux du BAPE, mais plutôt de déterminer dans quelle mesure le projet contribue à l'atteinte des objectifs du schéma d'aménagement et de quelles façons il pourrait être amélioré.

Dans le cadre de ce nouvel exercice de consultation publique, le mandat de Convercité a consisté principalement à planifier et à réaliser les séances de consultations publiques ainsi qu'à produire un document synthèse des propos échangés en assemblée et des mémoires.

3. CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

3.1 Déroulement des soirées de consultation

Le scénario de consultation retenu a consisté en deux soirées, ou davantage si un tel besoin se manifestait, articulées autour d'une formule « table ronde », comportant discussions et échanges, plutôt qu'en mode plus traditionnel où les intervenants exposent un à un leurs points de vue, commentaires ou suggestions.

Ce mode participatif nous est apparu *a priori* comme étant des plus intéressants, propice à apporter davantage d'éléments d'information et à favoriser les discussions des participants autour du projet et de la modification demandée au schéma d'aménagement.

Les soirées de consultation débutaient par la présentation du cadre légal de la démarche consultative, par un représentant du ministère des Affaires municipales et des Régions, ainsi que du projet et des modifications demandées au schéma d'aménagement, par des représentants du MTQ. Après une période de questions, la période d'échanges en tables rondes était suivie d'une synthèse des discussions en plénière.

Au cours des deux soirées de consultation, 170 personnes ont assisté à la première partie de l'assemblée portant sur la présentation du projet, les modifications demandées au schéma d'aménagement et se terminant par une période de questions. Cette période de questions a permis à tous ceux qui le souhaitaient de questionner les présentateurs sur les différents aspects du projet ainsi que sur les modifications demandées et d'obtenir une réponse. Par ailleurs, 15 tables rondes ont permis de connaître les préoccupations et suggestions de 82 personnes, dont les échanges ont totalisé 22 heures de discussions.

Les participants ont eu accès à l'ensemble des documents de référence qui ont été requis pour mener à bien le processus de consultation. De plus, un document synthèse a été remis sur place, tandis que des plans détaillés du secteur et de l'agglomération étaient disponibles à chacune des tables rondes.

Tel que le stipulait l'avis public, les mémoires et les commentaires écrits pouvaient être remis lors des soirées de consultation ou transmis à Convergence par la poste, télécopieur ou courriel, au plus tard le 4 octobre à 16h.

3.2 Thématiques de discussion

Quatre thèmes principaux ont été proposés aux participants. Ces thèmes permettaient d'aborder, sous différents angles et avec différents sujets sous-jacents, les grands objectifs en matière d'aménagement qui ressortent du schéma en lien avec le transport et de faciliter la consultation.

Les thèmes réfèrent aux grands objectifs qui découlent d'une analyse du schéma d'aménagement entré en vigueur en 1987 et correspondent aux enjeux qui ressortent des documents de planification actuels concernant la région de Montréal.

Pour chacun des thèmes et sujets sous-jacents, les participants étaient invités à :

- Commenter en quoi l'intervention projetée contribue ou non à l'atteinte des grands objectifs discutés ;
- Identifier les mesures qui pourraient être mises en place pour améliorer les contributions positives de l'intervention projetée ou en atténuer les impacts négatifs.

En outre, une période était réservée pour permettre aux participants de faire connaître leurs commentaires et préoccupations et ceux-ci demeuraient libres d'aborder d'autres sujets que ceux qui leur étaient proposés.

Les thèmes retenus ont été les suivants :

1. Favoriser une urbanisation équilibrée :
 - Le développement et la consolidation des zones résidentielles, commerciales et industrielles ;
 - Le désenclavement de l'Est de l'île de Montréal ;
 - L'accessibilité aux services, équipements, pôles d'activités et d'emplois ;
 - L'urbanisation et l'étalement urbain ;
2. Assurer une meilleure desserte par le réseau routier :
 - La fonctionnalité et la complémentarité des différentes composantes du réseau routier montréalais (autoroutes, collectrices, rues locales, etc.) ;
 - La circulation de transit ;
 - Les parachèvements souhaitables du réseau autoroutier métropolitain et ses limites ;
 - L'efficacité du réseau routier et ses retombées économiques (transport des marchandises et des personnes) ;
3. Améliorer la desserte de l'Est de l'agglomération en transport collectif et actif :
 - Les conditions favorisant l'utilisation du transport collectif et actif (infrastructures, équipements, interconnexions des réseaux) ;
 - Un aménagement du territoire propice à l'utilisation du transport en commun et du transport actif ;
 - Les conditions à mettre en place pour diminuer l'utilisation de l'auto-solo ;
4. Favoriser un milieu de vie et un environnement de qualité :
 - Le respect et la mise en valeur du caractère des milieux naturels voisins (ruisseau De Montigny, îles Rochon, Boutin, Lapierre et Gagné) ;
 - L'atténuation des impacts de la circulation routière (climat sonore, qualité de l'air, santé publique, gaz à effet de serre).
 - La qualité de vie (proximité et accessibilité des services, diminution du temps de déplacements).

4. SYNTHÈSE DES DISCUSSIONS ET DES MÉMOIRES

4.1 COMPTE-RENDU DES TABLES RONDES PAR THÈME DE DISCUSSION

Pour chacun des thèmes abordés lors des tables rondes, le présent chapitre propose en introduction une synthèse des commentaires des participants (en caractère italique).

Par la suite, pour chaque sujet abordé en lien avec les différents thèmes, on retrouve dans un premier temps les commentaires des participants sur l'atteinte des objectifs dont sont issues les thématiques de discussion.

Dans un second temps, les préoccupations des participants sur ces sujets sont regroupées.

Enfin, dans un troisième temps, les mesures à mettre en place en lien avec ces sujets qui ont été proposées par les participants ainsi que leurs suggestions sont mises en relief.

4.1.1 Thème 1 : Favoriser une urbanisation équilibrée

L'objectif de désenclaver l'Est de Montréal et de faciliter son développement économique est appuyé par tous les participants. On estime de façon générale, que le parachèvement de l'autoroute 25 améliorera l'accessibilité aux différents équipements, services, pôles d'activités et d'emplois. Les activités économiques, particulièrement les activités industrielles, seront les premières à bénéficier d'un meilleur accès au réseau routier supérieur. On estime qu'en améliorant l'accessibilité au secteur, les entreprises existantes seront avantagées et d'autres viendront s'y installer. Le projet permettra, de plus, de remédier à une situation d'injustice à l'égard de ce secteur de Montréal.

Certains participants sont d'avis que des solutions alternatives auraient pu être utilisées pour désenclaver l'Est de Montréal, comme par exemple le développement de meilleurs services en transport collectif. Pour eux, c'est le transport collectif qui constitue le principal moyen de mieux desservir l'Est de Montréal et de consolider les fonctions résidentielles, commerciales et industrielles.

Quant à savoir si le projet favorisera la consolidation des fonctions urbaines existantes ou encouragera l'étalement urbain, les participants sont très partagés. On craint des pressions de développement sur certains secteurs, notamment les zones agricoles de Laval, et on souhaite à cet égard que les mesures disponibles, telles que le zonage et la réglementation, soient utilisées. Aussi, pour s'assurer d'un développement harmonieux, on suggère que soit liée au parachèvement de l'autoroute 25, une planification d'ensemble à l'échelle de la Communauté métropolitaine de Montréal.

4.1.1.1 Le développement et la consolidation des zones résidentielles, commerciales et industrielles

En lien avec ce sujet, l'intervention projetée contribue-t-elle ou non à l'atteinte de l'objectif de favoriser une urbanisation équilibrée?

- De façon générale, les participants conviennent que l'intervention projetée sera bénéfique pour le développement économique de l'Est de Montréal. En étant mieux desservis, les secteurs industriels devraient se consolider : le projet devrait permettre non seulement d'éviter la délocalisation des entreprises mais aussi d'en attirer de nouvelles. Plus spécifiquement, le

parachèvement de l'A-25 devrait favoriser le développement des activités industrielles de Montréal-Nord. Le projet pourrait même avoir une incidence bénéfique sur le taux de chômage élevé de cet arrondissement.

- Le prolongement de l'A-25 constitue une solution pour le parc industriel d'Anjou, dont l'enclavement actuel rend difficile le recrutement de personnel, d'autant plus qu'il va peut-être s'agrandir au sud de l'A-40 et qu'il aura besoin d'être compétitif pour attirer de nouvelles entreprises.
- On souligne aussi que le prolongement de l'A-25 aura un effet bénéfique de consolidation en facilitant les échanges entre deux des six pôles économiques internationaux du grand Montréal, à savoir, Anjou-Mercier et Laval.
- À cet effet, on souligne que le projet rectifiera une injustice au plan du développement économique qui existe entre l'Est et l'Ouest de Montréal : le réseau autoroutier étant un facteur de localisation pour les grandes entreprises et les PME, l'Ouest de Montréal et Laval se sont développés davantage que l'Est de l'île grâce aux autoroutes.
- Si certains croient que le projet pourra bénéficier aux commerces de l'Est de Montréal (ex : les Galeries d'Anjou et Place Versailles) en favorisant l'accès aux Lavallois, d'autres croient plutôt que le prolongement de l'autoroute 25 encouragera le développement de « Power Centres » localisés en périphérie et que ces derniers engendreront des fuites commerciales pour l'Est.
- Si le projet représente pour certains un moyen de favoriser la stabilité des résidents actuels et l'arrivée de nouveaux habitants, d'autres font remarquer que l'Est devra offrir des services de qualité afin que les milieux de vie soient attrayants et qu'on désire y vivre.

Préoccupations

- On craint que le développement de l'autoroute 25 pousse les entreprises et les industries à se rapprocher davantage des quartiers résidentiels.

Mesures à mettre en place et suggestions

- Réaliser le parachèvement de l'autoroute 25 pour le développement industriel d'Anjou et de Montréal-Nord avec des voies autoroutières correctement planifiées et un bouclage de la rocade.
- Penser à instaurer des mesures en lien avec le péage pour contribuer à diminuer les fuites commerciales.

4.1.1.2 Le désenclavement de l'Est de l'île de Montréal

En lien avec ce sujet, l'intervention projetée contribue-t-elle ou non à l'atteinte de l'objectif de favoriser une urbanisation équilibrée?

- De l'avis général, il est prioritaire de désenclaver les secteurs d'Anjou, de Montréal-Nord et de Rivière-des-Prairies.

- Certains notent aussi qu'il reste de la place pour le développement dans l'Est de Montréal, autant pour les entreprises que pour les résidences et que l'A-25 permettrait de désenclaver ce secteur et de le faire prospérer.
- Si le projet est perçu par certains comme étant le moyen d'interconnecter l'Est aux autres territoires de la région métropolitaine, d'autres considèrent que le parachèvement de l'autoroute 25 ne constitue pas le seul moyen de favoriser le désenclavement de l'Est et qu'il faut plutôt préconiser le transport collectif comme principal moyen de désenclaver le territoire et de favoriser la consolidation de ses différentes fonctions.

Préoccupations

- On craint que l'autoroute crée une barrière physique et divise le quartier en deux.

Mesures à mettre en place et suggestions

- Développer un réseau de transport collectif efficace pour désenclaver le territoire et réaliser le projet de train de banlieue.

4.1.1.3 L'accessibilité aux services, équipements, pôles d'activités et d'emplois

En lien avec ce sujet, l'intervention projetée contribue-t-elle ou non à l'atteinte de l'objectif de favoriser une urbanisation équilibrée?

- On souligne que le parachèvement de l'autoroute 25 facilitera l'accès aux pôles d'emplois, permettra d'atteindre un plus grand bassin de main-d'œuvre et facilitera la rétention du personnel au sein des entreprises de l'Est. Il sera plus facile pour les gens de Laval et de la Rive-Nord d'aller travailler dans l'Est de Montréal. Une meilleure desserte pourrait aussi favoriser l'emploi chez des résidents de Montréal-Nord, une population qui connaît un taux de chômage plus élevé qu'ailleurs à Montréal.
- On note aussi que 66 % des travailleurs de la MRC des Moulins travaillent à l'extérieur de la MRC; il s'agit donc d'une clientèle importante qui a besoin d'être desservie en infrastructures routières.
- On croit également que le projet pourrait offrir des possibilités aux Montréalais d'aller travailler dans la couronne Nord.
- On note que le parachèvement de l'autoroute 25 permettra aux habitants de la banlieue de se rendre plus facilement à Montréal pour les loisirs, le commerce, l'éducation et le travail. Pour les Montréalais, il permettra aussi d'accéder à certains services non disponibles dans le secteur, comme par exemple la Cité de la Santé de Laval.

Préoccupations

- Plusieurs soulignent que le pont bénéficiera d'abord aux résidents de Laval et de la couronne Nord et non aux Montréalais.

Mesures à mettre en place et suggestions

- Miser sur le transport en commun pour améliorer l'accessibilité aux pôles d'emplois, d'activités et de services et non seulement sur les déplacements automobiles.

4.1.1.4 L'urbanisation et l'étalement urbain

En lien avec ce sujet, l'intervention projetée contribue-t-elle ou non à l'atteinte de l'objectif de favoriser une urbanisation équilibrée?

- Si d'un côté, on soulève la crainte qu'un nouveau pont reliant Montréal et Laval favorise le développement résidentiel dans la banlieue au détriment de Montréal, d'autres considèrent au contraire que le nouveau pont, en stimulant l'activité économique du secteur, favorisera plutôt le développement résidentiel dans l'Est de Montréal.
- Ceux qui estiment que le projet favorisera l'étalement urbain croient qu'une meilleure accessibilité à la couronne Nord y entraînera automatiquement des développements résidentiels et des investissements dans les services en raison des coûts moins élevés de l'immobilier. À titre d'exemples, on rappelle que la construction du pont Papineau-Leblanc a encouragé le développement résidentiel à Laval et on cite la municipalité de Saint-Lin qui connaît actuellement une croissance importante. On croit que les entreprises pourraient aussi être tentées de quitter Montréal pour aller s'installer en banlieue parce que les terrains y sont moins chers. On anticipe aussi que le projet créera une pression pour dézoner les terres agricoles.
- Ceux qui croient que le projet n'encouragera pas l'étalement urbain, estiment que la banlieue Nord immédiate est déjà bien développée et que l'intérêt sera faible pour habiter les 2^e et 3^e couronnes. Aussi, ils évaluent que l'étalement urbain est appelé à ralentir, voire s'arrêter, dans les années à venir en raison de la conjoncture démographique. On souligne que l'étalement urbain est avant tout engendré par des valeurs foncières plus basses. Par conséquent, on estime que le parachèvement de l'autoroute 25, en favorisant le développement économique de l'Est, freinera l'exode de Montréal et consolidera ses activités actuelles.
- On souligne qu'une accessibilité améliorée de l'Est de l'île pourrait favoriser la réhabilitation et l'urbanisation des terrains contaminés de Rivière-des-Prairies qui sont aujourd'hui laissés en friche ou vacants.

Préoccupations

- On craint que des pressions sur les terres agricoles de Laval entraînent leur dézonage en vue de favoriser le développement immobilier.
- On s'inquiète du développement du reste de l'île Jésus, notamment des zones vertes que l'on souhaite conserver.
- On est préoccupé par les changements de zonage possibles aux abords du pont pour permettre une plus grande densité résidentielle.

- On craint que le projet favorise le développement de la couronne Nord au détriment de Montréal.

Mesures à mettre en place et suggestions

- Utiliser l'ensemble des mesures disponibles pour contrôler l'étalement urbain : le zonage, la réglementation, le péage, etc., et ce, bien qu'on ne pourra pas totalement le freiner car ce ne sont pas tous les gens qui veulent ou qui peuvent se permettre de vivre à Montréal.
- Encourager la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) à appliquer la loi pour protéger les territoires agricoles de Laval.
- Encourager une bonne gestion du zonage et des règlements d'urbanisme dans les villes périphériques pour éviter le développement de nouvelles couronnes.
- Établir un péage adéquat sur le pont de l'autoroute 25 et tous les autres ponts afin de décourager l'exode de Montréal vers la banlieue. On souhaite que ce soit les gens qui entrent en ville en automobile qui payent mais non ceux qui voyagent en sens inverse.
- Mettre en place des programmes et des incitatifs fiscaux, par exemple au niveau de la taxation municipale, pour favoriser le développement résidentiel dans l'Est de Montréal. On doit aussi y planifier de nouveaux développements résidentiels pour encourager les gens à demeurer à Montréal.
- Développer et densifier les centres urbains sur le principe des TOD (Transit Oriented Development ou Transit Development Design). Ce nouveau courant dans l'aménagement du territoire consiste à développer des milieux de vie compacts se greffant à des services de transport collectif efficaces. On y préconise la marche à pied, l'utilisation du transport en commun et l'accès à des services de qualité sans qu'il soit nécessaire de dépendre d'une automobile.
- Utiliser une stratégie globale d'aménagement du territoire en lien avec le parachèvement de l'autoroute 25 pour favoriser l'urbanisation et densifier les milieux existants. On désire que la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) soit en mesure de coordonner cette planification d'ensemble à l'échelle du territoire de la CMM, au lieu que soient développés à la pièce chaque arrondissement, chaque municipalité. On souhaite que la CMM adopte une vraie limite au développement.
- Faire en sorte que le projet de l'autoroute 25 serve d'abord à développer Montréal et non pas les couronnes.

4.1.2 Thème 2 : Assurer une meilleure desserte par le réseau routier

Dans l'ensemble, on considère que le parachèvement de l'autoroute 25 permettra une meilleure distribution de la circulation sur le réseau routier (le trafic de transit délaissera les artères locales, le trafic lourd diminuera sur le boulevard Henri-Bourassa...). On estime aussi que l'amélioration de la desserte du réseau routier favorisera le développement industriel de l'Est de Montréal et les accès aux différents pôles d'emplois. On considère néanmoins que le projet est trop axé sur l'automobile et que ce sont avant tout les résidents de Laval qui y trouveront des bénéfices.

Dans l'ensemble, on considère aussi que le projet favorisera une augmentation globale de la circulation automobile, ce qui en amène plusieurs à questionner la capacité du réseau routier actuel, qui est déjà saturé, de supporter un afflux supplémentaire de véhicules. Bien que l'on souhaite une voie de contournement pour soulager le centre de l'île, on se demande si le pont à péage ne constituera pas un frein à l'utilisation de l'autoroute 25 en tant que telle.

4.1.2.1 La fonctionnalité et la complémentarité des différentes composantes du réseau routier montréalais (autoroutes, collectrices, rues locales, etc.)

En lien avec ce sujet, l'intervention projetée contribue-t-elle ou non à l'atteinte de l'objectif d'assurer une meilleure desserte par le réseau routier?

- On évalue que le projet de l'autoroute 25 devrait contribuer à rendre la circulation plus fluide sur certaines artères qui sont aujourd'hui très congestionnées; c'est le cas notamment des ponts Pie-IX et Papineau ainsi que du boulevard Henri-Bourassa. En plus de limiter les débordements du trafic de transit et du trafic lourd sur le réseau local qui affectent la qualité des rues et engendrent des coûts d'entretien supplémentaires, le projet devrait également permettre de réduire les temps de déplacement et le nombre d'accidents, notamment sur le boulevard Henri-Bourassa. On anticipe toutefois une augmentation de la circulation dans la partie est de Laval.
- Pour certains, le projet favorisera une meilleure desserte de l'Est de l'île et son développement économique. Ainsi, le projet permettra de relier l'Est de la région de Montréal, Laval et la MRC des Moulins au centre-ville de Montréal. Pour d'autres toutefois, le projet ne favorisera pas la desserte de l'Est de l'île et la situation sera la même qu'il y ait un nouveau pont ou non.
- Le projet pourrait améliorer la sécurité publique par un accès plus facile à la Cité de la Santé de Laval.

Préoccupations

- Des participants s'interrogent sur l'accessibilité et la fluidité de la circulation dans le secteur à la suite de l'aménagement de l'autoroute.
- On craint qu'il y ait davantage de circulation sur les boulevards Henri-Bourassa et Perras à la suite de la construction du pont parce que les personnes désirant accéder à l'A-25 emprunteront ces voies.
- On craint que le projet crée de la congestion ailleurs sur le réseau, comme par exemple à l'échangeur Anjou ou aux péages.

Mesures à mettre en place et suggestions

- Orienter la circulation vers Laval afin de libérer l'échangeur Anjou et rénover ce dernier afin qu'il soit apte à recevoir de plus grands débits.
- Bien planifier les entrées et sorties pour accéder à l'autoroute et au pont afin d'éviter la congestion sur les voies d'accès et les artères adjacentes.
- Préserver les voies réservées.
- Clarifier les modalités d'accès au pont.
- Doter l'A-25 de plus de deux voies dans chaque direction.

4.1.2.2 La circulation de transit

En lien avec ce sujet, l'intervention projetée contribue-t-elle ou non à l'atteinte de l'objectif d'assurer une meilleure desserte par le réseau routier?

- Pour les participants, le transport routier et la circulation de transit constituent des problèmes urgents à régler. Certains d'entre eux considèrent que la construction de l'autoroute pourrait réduire la circulation de transit car elle permettrait de la disperser sur le réseau. Les problèmes d'accès de Montréal vers la couronne Nord et vice-versa seraient ainsi résolus. Il en est de même pour la congestion de l'autoroute Métropolitaine entre l'A-25 et Pie-IX et pour l'accès au centre-ville de Montréal.
- Certains participants croient au contraire qu'il n'y aura pas de réduction de la circulation et de désengorgement aux heures de pointe parce qu'il y a déjà une saturation de l'A-25. D'ailleurs, la portion au nord de la polyvalente (à Laval) est déjà saturée. Certains croient que la circulation sur l'île augmentera et même, qu'elle aura doublé dans 5 ans.

Préoccupations

- La pression sur le stationnement sur rue au centre-ville de Montréal sera augmentée par un accès plus facile à ce secteur.

Mesures à mettre en place et suggestions

- Utiliser l'expérience de la construction de l'A-13, entre autres parce que les flux de circulation évalués dans les étapes de planification sont nettement inférieurs aux flux de circulation actuels et parce que l'aménagement urbain réalisé pour cette autoroute n'est pas à prendre en exemple.

4.1.2.3 Les parachèvements souhaitables du réseau autoroutier métropolitain et ses limites

En lien avec ce sujet, l'intervention projetée contribue-t-elle ou non à l'atteinte de l'objectif d'assurer une meilleure desserte par le réseau routier?

- Pour certains, l'apport additionnel d'automobilistes provenant de l'A-25 aura les impacts suivants sur les autres artères montréalaises : la situation ne sera pas améliorée dans l'axe est-ouest. Le tronçon Sud de l'A-25 ne sera pas désengorgé et il y a un risque de congestion à l'échangeur de l'A-40 et de l'A-25. Par ailleurs, on s'interroge sur la capacité de l'A-40, de la rue Notre-Dame et du tunnel Louis-Hyppolite-La Fontaine à absorber davantage de circulation puisqu'ils ont déjà des problèmes d'engorgement. Ce projet est trop en faveur des automobiles et profitera davantage aux résidents de Laval qu'à ceux de Montréal.
- Pour d'autres, l'achalandage du boulevard Henri-Bourassa et de la rue Notre-Dame représente un développement anarchique du système routier à Montréal, tandis que le projet de parachèvement de l'autoroute 25 représente un développement planifié et réfléchi. D'ailleurs, Montréal est la seule grande ville en Amérique du Nord qui n'a pas d'autoroute de contournement et ce projet est une très bonne alternative permettant d'unifier la Rive-Sud, l'Est de Montréal, l'Est de Laval et la couronne Nord.
- Le pont envisagé sera le seul pont à péage de la région. Certains se demandent si les frais exigés à chaque passage seront un frein à son utilisation et s'il se financera. Pour les entreprises de transport, toutefois, il semble que le péage représente plutôt une économie de temps, de carburant et de salaires. Elles n'hésiteraient donc pas à emprunter le nouveau pont.

Préoccupations

- On craint la désuétude du projet à court terme. On devrait faire des prévisions à plus long terme, dans un horizon 2025.
- On s'interroge sur la nécessité de mettre en place des mesures pour encourager le camionnage sur le nouveau tronçon.
- Le bouclage de la rocade A-40/A-25/A-440 sera utile lors des travaux de rénovation de l'autoroute Métropolitaine.

Mesures à mettre en place et suggestions

- Penser le réseau autoroutier de l'agglomération de façon globale, assurer des interconnexions et se doter d'une vision intégrée nord-sud.
- Compléter la rocade, c'est-à-dire réaliser le lien A-40/A-25/A-440.
- Prioriser l'extension de la voie réservée sur Pie-IX jusqu'à l'autoroute 440.
- Construire une autoroute de contournement à l'extérieur de Montréal en reliant, comme le recommandait le rapport Nicolet, les routes 30 et 40 par un pont qui serait rentable immédiatement.

- Localiser le pont au bout de l'île pour contourner Montréal.
- Orienter la rocade vers l'ouest car le camionnage vient du nord-est et se dirige vers l'ouest. Le tracé du tronçon manquant va vers Terrebonne et Rawdon, alors qu'il aurait dû être en direction sud-est, plus directement vers l'A-440.
- Réaliser d'abord les projets les plus importants à l'heure actuelle : le parachèvement de l'autoroute 30, qui devrait désengorger l'autoroute Métropolitaine ainsi que l'autoroute Ville-Marie et diminuer les coûts d'entretien de ces derniers, ensuite, la rue Notre-Dame, et finalement l'A-25. L'A-40 doit être réaménagée, tandis que l'échangeur Souigny doit être reconfiguré.
- Réaliser le projet en même temps que celui de la rue Notre-Dame.
- Réaliser de nouvelles infrastructures en procédant à la *déclassification* d'anciennes infrastructures. Par exemple, si on ouvre six nouvelles voies, on doit supprimer six voies d'accès sur l'île.
- Considérer l'A-25 comme une voie de transit entre régions et non pas comme une autoroute locale.
- Réaliser une autoroute sur la rue Notre-Dame à cause de l'augmentation possible de la circulation sur cette artère.
- Faire en sorte que les camions utilisent le pont à tout prix.
- S'assurer que le montant du péage soit élevé pour les camions, peu importe leur direction.

4.1.2.4 L'efficacité du réseau routier et ses retombées économiques (transport des marchandises et des personnes)

En lien avec ce sujet, l'intervention projetée contribue-t-elle ou non à l'atteinte de l'objectif d'assurer une meilleure desserte par le réseau routier?

- L'A-25 devrait faire augmenter le camionnage parce qu'elle favorisera le développement des commerces.
- Le projet participera au développement industriel de l'Est de Montréal (Montréal-Nord, Anjou et Rivière-des-Prairies) en améliorant le transport des marchandises par la diminution de l'achalandage sur les axes favorables à ce type de transport (Henri-Bourassa, A-40, etc.). De plus, il favorisera la réduction des temps de déplacement, ce qui assurera des économies d'argent. Le déménagement de certaines entreprises pourra possiblement être évité et peut-être même de nouvelles entreprises viendront-elles s'installer dans l'Est de Montréal. Le projet devrait également engendrer plus de déplacements en provenance du port.
- Le projet aura un effet bénéfique de consolidation en facilitant les échanges entre deux des six pôles internationaux du grand Montréal, à savoir, Anjou-Mercier et Laval. De plus, en favorisant une meilleure circulation des marchandises dans la région, le Québec sera plus compétitif sur le plan mondial.

- Ce projet est davantage conçu pour un développement économique que pour les déplacements pendulaires. Mais le transport des personnes devrait également être amélioré ainsi que les déplacements vers les services plus éloignés, actuellement moins accessibles.
- Le parachèvement de l'A-25 pourra aider au développement de l'emploi en général. Les travailleurs pourront se rendre plus facilement dans les différents secteurs d'emplois de Laval et de l'Est de Montréal. Toutefois on s'interroge sur la nécessité d'avoir un nouveau pont s'il y a moins de travailleurs en 2016 et donc moins de circulation sur la route.
- Pour certains, les temps de déplacement vont s'accroître car l'autoroute devient un incitatif à l'augmentation du nombre de voitures. Pour d'autres, il y aura une plus grande fluidité de la circulation ainsi qu'une réduction des temps de déplacement et du stress qui y est associé.

Préoccupations

- Il est important d'assurer la fluidité des bretelles d'accès/voies de service pour qu'il n'y ait pas de blocage.

Mesures à mettre en place et suggestions

- Mettre de l'avant des mesures pour s'assurer que les camions utilisent l'A-25, tel que leur interdire l'accès sur l'autoroute Métropolitaine pendant certaines périodes ou réglementer le transport des marchandises en transit par Montréal afin de les inciter à emprunter la nouvelle voie de contournement.
- Interdire la circulation des camions lourds le jour afin de la limiter aux soirées et à la nuit.
- Réserver l'autoroute Métropolitaine pour les voitures et autoriser le transport de marchandises uniquement dans le Nord ou le Sud.

4.1.3 Thème 3 : Améliorer la desserte de l'Est de l'agglomération en transport collectif et actif

De l'avis de tous, l'état actuel du transport en commun dans l'Est de l'île et à Laval est très déficient. Ainsi, l'offre est insuffisante et les temps de parcours sont trop longs. Bien que la plupart des participants considèrent que le projet de l'autoroute 25 n'a pas pour but d'améliorer l'offre en transport collectif et actif, on croit qu'il pourra néanmoins contribuer à améliorer la situation. En effet, outre la voie réservée au transport collectif et la voie multifonctionnelle réservée au transport actif, les autres projets de transport en commun mis de l'avant (trains de banlieue, stationnements incitatifs, etc.) ou évoqués (métro, etc.) suscitent l'intérêt des participants.

La véritable solution passerait par un ensemble de mesures et de moyens combinés, pensés en termes d'efficacité et dans un souci de développement à plus long terme, en misant sur des mesures visant à intensifier l'utilisation du transport collectif et actif. Le projet devrait, par exemple, intégrer davantage de mesures favorisant le covoiturage, en instaurant notamment un péage incitatif. Le parachèvement de l'autoroute 25 et le pont pourraient donc faire partie de solutions plus globales, mais seulement si la dimension du transport collectif et actif est vraiment intégrée au projet et s'il y a une véritable planification d'ensemble avec les différents partenaires.

4.1.3.1 Conditions favorisant l'utilisation du transport collectif et actif (infrastructures, équipements, interconnexions des réseaux)

En lien avec ce sujet, l'intervention projetée contribue-t-elle ou non à l'atteinte de l'objectif d'améliorer la desserte de l'Est de l'agglomération en transport collectif et actif?

- Le parachèvement de l'autoroute 25 serait positif si les nouvelles lignes d'autobus desserviraient la population locale de Montréal. En effet, les autobus empruntant les voies réservées du projet pourraient amener une clientèle au futur train de banlieue ou au métro.
- On mentionne que si le projet de parachèvement est complété par celui du train de banlieue près du boulevard Henri-Bourassa, on peut considérer que la desserte de l'Est sera améliorée pour le transport en commun, à condition toutefois, d'intégrer à cet ensemble des stationnements incitatifs, tant à Laval qu'à Montréal.
- Le lien multifonctionnel sur le nouveau pont est bien accueilli mais on souligne que ce n'est pas assez, cela en prendrait plusieurs.
- Selon certains, le train serait complémentaire à la voie d'autobus sur l'autoroute. D'ailleurs, le projet de train de l'Est serait plus mûr que le projet de l'A-25. Les gens de Laval pourraient aussi utiliser le train de banlieue. Un participant ajoute que des projets de transport collectif comme le prolongement du métro vers Anjou ou le Métrobus vers Pointe-aux-Trembles ne se réaliseront peut-être pas. La ligne de train de banlieue de l'Est projetée constitue donc une bouée de sauvetage avantageuse pour Montréal-Nord et la couronne Nord, puisqu'il y aura des stations construites à ces endroits. Pour certains, c'est le transport en commun, le train de banlieue en particulier, qui doit être développé davantage, et non un nouveau pont.

Préoccupations

- Il est nécessaire de favoriser le transport collectif pour éviter de surcharger les infrastructures existantes.

- Le transport en commun dans l'Est de Montréal n'est pas adéquat présentement : il est saturé, inefficace, les tarifs sont élevés et les voies réservées sont congestionnées. D'autres considèrent aussi qu'il est inadmissible qu'il n'y ait pas de métro pour le Nord-Est de l'île.
- On mentionne qu'il est actuellement difficile d'utiliser les stationnements limitrophes à la station de métro Radisson pour ensuite prendre le métro jusqu'au centre-ville. On se demande comment on pourra accueillir davantage d'usagers à cette station de métro et dans les stationnements incitatifs adjacents.
- On craint que le temps de parcours du trajet du nouveau train de banlieue soit allongé par une multiplication des arrêts car chaque ville voudra sa gare.

Mesures à mettre en place et suggestions

- Rendre le transport en commun confortable, rapide et efficace car il est difficile de convaincre les gens de l'utiliser si les temps de déplacement sont trop longs. Par exemple, il faudrait augmenter le nombre de corridors rapides de transport collectif pour relier plus rapidement l'Est au centre-ville. De plus, on souhaite le prolongement du métro dans le Nord-Est de Montréal. Globalement, il faut des plans plus concrets relativement au transport collectif et augmenter l'offre en transport collectif pour le Nord-Est de la ville en encourageant des méthodes « cocktail transport » et par l'augmentation de l'offre de stationnements incitatifs, notamment aux abords du pont, afin de favoriser le covoiturage ou l'utilisation du transport collectif.
- Demander la collaboration des différentes municipalités pour favoriser le transport collectif. Par exemple, on désire que les autobus de Laval qui se rendent jusqu'à la station de métro Radisson s'arrêtent sur le territoire de l'île de Montréal pour que l'ensemble des usagers puisse profiter de ce service.
- Préserver les voies réservées et de rabattement et poursuivre la voie réservée pour les autobus sur le pont. Pour d'autres, il est intéressant d'enlever la voie réservée au transport en commun en site propre pour l'intégrer directement aux voies de services sur l'autoroute, car la fluidité sera suffisante et que conséquemment, il n'est pas nécessaire d'engendrer des coûts supplémentaires.
- Il faudrait s'assurer d'un arrimage entre un éventuel stationnement incitatif et le train de banlieue et créer des liens entre les voies ferrées et les circuits d'autobus. De plus, des interconnexions entre les différents modes de transport collectifs et actifs (train, autobus et réseau cyclable) sont nécessaires pour favoriser l'utilisation de ces modes de transport.
- Le projet devrait être développé en fonction du train de banlieue et de la ligne de métro prévus à Laval.
- Envisager avec l'ouverture de l'A-25 la réouverture de la voie réservée sur Pie-IX, car la situation y serait moins dangereuse, le trafic ayant été partiellement dévié par le nouveau pont.
- Équiper les autobus de supports à vélo, réserver le pont au transport collectif, considérer le taxi comme un transport en commun, obliger le covoiturage sur le nouveau pont, ajouter un tramway ou un train sur le pont et favoriser le transport avec des véhicules fonctionnant à l'électricité.

- S'assurer que le partenaire privé ne sera pas un frein à l'expansion future du transport en commun. En effet, ce dernier devra rentabiliser son investissement par le péage, alors que le péage pourrait également servir à financer en partie les investissements en transport collectif.
- Faire payer tous les gens qui voudraient entrer sur l'île de Montréal en voiture. Le péage sur le pont devrait être plus élevé pour les personnes qui entrent à Montréal parce qu'il est plus bénéfique pour eux que pour les Montréalais. Imposer un péage sur tous les ponts, afin de générer des revenus pour le transport en commun. Exempter du péage les autobus. Faire payer les camions à l'entrée et à la sortie de Montréal.
- Réserver un tracé au sol distinct de celui de l'autoroute pour la piste cyclable.

4.1.3.2 Un aménagement du territoire propice à l'utilisation du transport en commun et du transport actif

En lien avec ce sujet, l'intervention projetée contribue-t-elle ou non à l'atteinte de l'objectif d'améliorer la desserte de l'Est de l'agglomération en transport collectif et actif?

- Le projet devrait permettre de pallier le manque de transports collectifs dans le Nord-Est de l'agglomération, ce qui favorisera le désenclavement de ce secteur.
- Les participants sont heureux de voir que le projet pourrait compter une passerelle pour piétons et cyclistes. Il y a déjà dans le secteur des pistes cyclables et le raccordement entre celles-ci et le futur pont serait souhaitable afin de parachever le réseau cyclable de l'Est et ainsi améliorer la desserte du secteur en transport actif. D'autres soutiennent toutefois qu'il n'y avait pas de volonté ferme pour insérer le vélo et la marche dans le projet; il n'y a rien d'intéressant dans l'Est de Laval en terme de pistes cyclables.
- On souligne finalement que le vélo n'est pas toujours un moyen de transport adéquat, que l'inclusion des transports actifs dans le projet est intéressante mais que ce n'est pas un facteur déterminant. On voit difficilement les usagers se servir de la piste cyclable en hiver. Cette dernière demeure tout de même importante.
- On considère que le péage constitue un incitatif à l'utilisation des transports en commun et qu'il pourrait permettre d'investir dans d'autres domaines comme la voie réservée, le stationnement incitatif, etc., qui pourraient être développés par la suite.
- La Ville de Montréal prévoyait développer d'abord le transport en commun et ensuite, construire de nouveaux ponts. Avec le projet de l'A-25, c'est le contraire.

Préoccupations

- Il est inquiétant que les partenaires (STM, AMT et STL) dans le projet n'élaborent pas un plan pour signifier leurs intentions et les interventions qu'ils souhaitent effectuer par rapport au projet de l'A-25.
- On se demande si les gens emprunteront davantage les autobus si il y a un nouveau pont car ils font rarement plus d'un transfert modal.

- Quant au nouveau train de l'Est, son trajet fait presque le même détour que les gens font déjà en voiture. Qui voudra passer par le train si le trajet est aussi long?
- En matière de transport collectif, il ne faudrait pas tenter de desservir toute la Rive-Nord par une seule ligne de train ou de métro. Cela risque de le rendre non concurrentiel par rapport à l'utilisation de l'automobile.
- Le pont améliore la circulation, mais pour combien de temps? Il n'améliore pas la circulation de l'autoroute, mais il favorise l'auto. On ne peut bannir l'auto, mais on peut toutefois réduire son utilisation.
- Certains sont réfractaires à l'implantation d'une navette pour faire traverser les cyclistes, notamment en raison de la difficulté à financer un tel projet⁵ et préféreraient que les aménagements cyclables soient intégrés dès l'origine au projet de l'A-25, et ce, même si une traverse plus sécuritaire pourrait être aménagée sur Pie-IX.

Mesures à mettre en place et suggestions

- Accompagner le parachèvement de l'A-25 d'une consolidation de l'offre en transports collectifs sur l'ensemble de l'île de Montréal et de ses ponts, pour ne pas augmenter le nombre de voitures qui y entrent. Réserver des voies pour les transports collectifs sur tous les autres ponts passant par-dessus la rivière Des Prairies pour bonifier l'offre.
- Assigner d'autres fonctions aux ponts qui ne sont pas autoroutiers, et/ou ajouter des voies réservées au transport en commun sur les autres ponts entre Laval et Montréal, pour améliorer la desserte en transport en commun ailleurs.
- Développer un partenariat entre la STM et l'AMT pour exploiter à des fins de trains de banlieue le réseau ferroviaire sur les territoires d'Anjou et Montréal-Nord. Il serait pertinent de relier les gares avec une piste cyclable qui à son tour serait connectée au réseau montréalais. Envisager aussi l'interconnexion de la piste cyclable du ruisseau De Montigny et celle de l'arrondissement d'Anjou avec la future gare de train de banlieue.
- Réaliser un stationnement incitatif à Laval et trouver une solution pour les stationnements limitrophes à la station de métro Radisson. Faire des stationnements incitatifs pour vélos et automobiles autour des gares de train.
- Relier les nouvelles pistes cyclables au réseau lavallois, à celui de la couronne Nord et à la Route Verte. Réaliser des pistes cyclables sécuritaires avec des paysages plus bucoliques que ceux en bordure de l'autoroute. Raccorder la nouvelle piste cyclable le long du ruisseau de Montigny au réseau de pistes cyclables de Laval.
- Envisager l'aménagement de la piste cyclable en partenariat avec les municipalités.
- Suggérer un « Transit Oriented Development » pour Laval, c'est-à-dire pour l'axe Pie-IX jusqu'à l'A-440 et se prolongeant jusqu'à Terrebonne (en voie réservée).
- Planifier la localisation précise des arrêts d'autobus et du train de banlieue car il y a risques de conflits et de création de nouveaux bouchons de circulation.

⁵ Un participant a mentionné à titre d'exemple que le projet de navette de la Promenade Bellerive avait été impossible à rentabiliser

- Envisager l'implantation de tramways dans le réseau de transport en commun.
- Faire du projet un projet d'autoroute verte.
- Privilégier d'abord et avant tout le développement du transport en commun avant d'aller de l'avant avec les voies routières.

4.1.3.3 Conditions à mettre en place pour diminuer l'utilisation de l'auto-solo

En lien avec ce sujet, l'intervention projetée contribue-t-elle ou non à l'atteinte de l'objectif d'améliorer la desserte de l'Est de l'agglomération en transport collectif et actif?

- Selon les participants, aucune structure n'est envisagée pour le covoiturage dans ce projet alors qu'il risque d'augmenter l'utilisation de l'auto-solo. Ce projet représente cependant une bonne opportunité de faire la promotion du covoiturage.

Mesures à mettre en place et suggestions

- Encourager le covoiturage sur le futur pont par un tarif préférentiel (péage en fonction du nombre d'usagers par voiture) et proposer des incitatifs pour le covoiturage, notamment par les entreprises (programme Allego et logiciel de gestion du covoiturage offert aux entreprises).
- Profiter du projet pour faire la promotion du covoiturage.
- Réserver une voie au covoiturage.
- Développer simultanément les réseaux de transport collectif pour diminuer les flux d'auto-solo et augmenter la part modale du transport en commun.
- Développer des mécanismes pour s'assurer d'une flexibilité au niveau du nombre de passagers pour le covoiturage.

4.1.4 Thème 4 : Favoriser un milieu de vie et un environnement de qualité

Dans l'ensemble, on considère que le projet respecte l'intégrité des milieux naturels voisins. Toutefois, on croit que le projet entraînera une augmentation globale de la circulation automobile et par conséquent, des nuisances sur l'environnement, la qualité de vie et sur la santé publique. On estime, de façon générale, que le projet apportera des bénéfices au plan de l'accessibilité des services et de la diminution des temps de transport mais on s'inquiète de voir se dégrader la qualité de vie des quartiers adjacents.

Si l'autoroute peut régler certains problèmes comme celui de la circulation lourde et de la congestion sur le boulevard Henri-Bourassa, on croit que le projet pourra déplacer cette problématique vers d'autres secteurs. On désire en connaître davantage sur l'implantation du projet, son apparence esthétique et les mesures d'atténuation des nuisances.

4.1.4.1 Le respect et la mise en valeur du caractère des milieux naturels voisins (ruisseau De Montigny, îles Rochon, Boutin, Lapierre et Gagné)

En lien avec ce sujet, l'intervention projetée contribue-t-elle ou on à l'atteinte de l'objectif de favoriser un milieu de vie et un environnement de qualité?

- De façon générale, on juge que le projet présenté assure la préservation des écoterritoires, des milieux naturels, des marais, de la fosse à esturgeons ainsi que des zones agricoles sur le territoire de Laval.
- En regard de la conservation des milieux naturels, le nouveau tracé de la voie d'autobus sur le territoire de Montréal (depuis le projet présenté au BAPE) est une bonne amélioration au projet.
- Même si le projet protège les milieux naturels, on note que l'implantation d'une infrastructure aussi importante aura un impact sur le caractère naturel des lieux.

Préoccupations

- On craint que la fosse à esturgeons ne soit perturbée pendant les travaux de construction.
- On se préoccupe de l'épandage de sel et de l'écoulement des eaux pour les milieux naturels, notamment le ruisseau De Montigny et la rivière Des Prairies.
- On craint qu'il puisse y avoir des impacts tels que du smog et de la pollution sur la production agricole des terres situées sur le territoire de Laval.
- On se demande ce qu'il adviendra du jardin communautaire développé depuis une douzaine d'années sur les terrains du ministère des Transports.

Mesures à mettre en place et suggestions

- Conserver, si cela n'est pas prévu au projet, les peupliers matures situés à proximité de la station de traitement des eaux ainsi que le boisé situé près du boulevard Gouin. Ce boisé constitue également une barrière naturelle entre le projet et les résidences de ce secteur. Le projet ne devrait pas affecter la végétation et les arbres existants. On souhaite également que la faune des secteurs naturels soit prise en compte dans le projet et qu'elle soit protégée.

- Maintenir le nouveau tracé de la voie d'autobus, tel que modifié depuis le projet présenté dans le cadre du BAPE.
- Mettre en place des mesures pendant la construction et pendant l'exploitation, pour prévenir les écoulements des eaux polluées vers le ruisseau De Montigny, la rivière Des Prairies et les terres agricoles. On doit s'assurer de préserver la qualité des terres cultivées en zone blanche, comme c'est le cas à Laval.
- Relocaliser le jardin communautaire à proximité ou que ses utilisateurs aient accès à des lots dans des jardins existants s'il en existe dans le quartier.
- Développer le ruisseau De Montigny et ses abords en site récréotouristique.

4.1.4.2 L'atténuation des impacts de la circulation routière (climat sonore, qualité de l'air, santé publique, gaz à effet de serre)

En lien avec ce sujet, l'intervention projetée contribue-t-elle ou non à l'atteinte de l'objectif de favoriser un milieu de vie et un environnement de qualité?

- Si d'un côté, certains soulignent que le projet, en réduisant les temps de transport et les périodes de congestion, permettra de diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES), la plupart des participants anticipent que le parachèvement de l'A-25 entraînera plutôt une augmentation globale de la circulation automobile et des nuisances qui en découlent sur l'environnement et sur la santé de la population.
- En ce sens, on note que le parachèvement de l'autoroute 25 ne constitue pas un projet de développement durable car il n'offre pas de solution à long terme pour réduire les gaz à effet de serre (GES), ce qui va à l'encontre du protocole de Kyoto. On questionne ainsi le fait de favoriser l'automobile et le camionnage au détriment du transport en commun. Les impacts positifs attendus de la nouvelle gare de train sont néanmoins soulignés.
- En facilitant les liens entre le Port de Montréal et la couronne Nord, on croit que le projet entraînera une augmentation du trafic lourd et par conséquent, du niveau de bruit dans le secteur.
- On apprécie toutefois que le projet soit implanté en dépression pour minimiser le bruit dans les quartiers adjacents et aussi améliorer l'aspect visuel du projet.
- On craint que les arrêts pour le péage favorisent la congestion et donc des impacts sur le niveau de pollution et de bruit engendré.
- On croit que le projet permettra de diminuer la circulation lourde sur le boulevard Henri-Bourassa (et sur d'autres artères telles que Pie-IX, Papineau et Lacordaire) et ainsi, de réduire les impacts négatifs (sentiment d'insécurité, accidents, pollution, bruit, vitesse).
- Si certains pensent que le projet améliorera la qualité de vie dans l'Est de la ville en désengorgeant les artères locales, d'autres croient que le projet aura des impacts négatifs dans l'arrondissement Mercier/Hochelaga-Maisonneuve (rue Notre-Dame) en amplifiant le problème de congestion et les nuisances qui en découlent pour les résidents.

- On souligne que si la qualité de vie des gens qui vivent un peu en retrait de l'autoroute sera améliorée avec la réalisation du projet, ceux à proximité risquent d'en subir davantage les impacts négatifs (bruits pendant la construction et pendant l'opération, pollution, impacts du mur antibruit, etc.). On cite en exemple le mur antibruit le long de l'autoroute 25 (à proximité de la rue Sherbrooke) qui aurait entraîné une baisse de la valeur des maisons et qui aurait même provoqué des problèmes psychologiques chez certaines personnes vivant à proximité.
- On affirme que l'A-25 sera un projet positif pour la sécurité publique en devenant une bonne voie de contournement pour le transport des matières dangereuses mais d'autres s'inquiètent de voir circuler ces matières à proximité de leur domicile.

Préoccupations

- On craint une dégradation générale de la qualité de vie dans le secteur en regard des nuisances anticipées (bruit, pollution, gravier, poussière, écoulement des eaux, sel de déglacage, vibration).
- On s'inquiète que les nuisances soient plus grandes que ce qu'anticipe le ministère des Transports et qu'il y ait un impact négatif sur la valeur foncière des résidences à proximité du projet.
- On signale qu'aucune étude n'a été produite dans le cadre de ce projet en regard des impacts possibles sur la santé de la population. Par exemple, on souligne que des habitations pour personnes âgées sont situées en bordure du projet et que cette population est davantage à risque pour les maladies respiratoires.
- Les projections présentées par le ministère des Transports sur la diminution de la congestion, du nombre d'heures de déplacement, etc., sont contestées par certains : on craint que les impacts négatifs soient sous-estimés et que les nuisances n'aient pas été évaluées de façon adéquate. On se demande si la question démographique a été prise en compte pour évaluer la demande.
- On s'inquiète de la circulation et de la congestion dans les rues du secteur pendant les travaux de construction.
- On craint l'impact visuel du projet et son apparence générale.

Mesures à mettre en place et suggestions

- Dans le but de diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES), il est suggéré d'assigner d'autres fonctions aux ponts qui ne sont pas autoroutiers et/ou d'ajouter des voies réservées au transport en commun sur les autres ponts reliant Laval et Montréal.
- On suggère aussi de préconiser, au lieu du parachèvement de l'autoroute 25, l'implantation d'un train de banlieue et d'un métro jusqu'à Anjou et d'interconnecter les réseaux de transport en commun.
- Pour diminuer la pollution, on souhaite miser davantage sur le transport en commun mais à l'heure actuelle, le transport collectif dans l'Est n'est pas efficace. Pour inciter les gens à l'utiliser, il faudra le rendre plus accessible, accueillant et confortable.

- Pour limiter les nuisances et désengorger les routes, on suggère d'interdire la circulation lourde le jour.
- On souligne que le péage peut constituer un bon moyen pour contrôler le volume de la circulation automobile (mais on se questionne sur la tarification). Pour assurer une circulation fluide au péage, on recommande d'implanter un système tel le « E-Z Pass »⁶ (système que l'on trouve aux États-Unis).
- Pour évaluer les impacts, on recommande que les projections et les études portent sur 2025 plutôt que sur 2016 pour ne pas être désuètes à court terme. On demande aussi une analyse d'impacts sur la santé, suivie d'une consultation publique à cet effet.
- On demande que le projet comporte des mesures d'atténuation des nuisances pour les riverains, tant pendant la construction (horaires des travaux, bruit de vague...) que pendant l'exploitation (mur antibruit, végétation, asphalte antibruit, etc.). On veut que des lectures soient prises pour évaluer et contrôler les nuisances (bruit, poussière, etc.), pendant la construction et l'exploitation. On souhaite que le projet intègre toutes les nouvelles technologies disponibles pour protéger la santé de la population (gaz d'échappement, métaux lourds, etc.). Il faut mettre en place ces mesures, non seulement pour maintenir la qualité de vie des résidents mais aussi celle des institutions du secteur : hôpital et cégep.
- Afin de limiter les impacts sur les zones résidentielles, il faut préserver des bandes vertes le long de l'autoroute ou préconiser des zones industrielles pour empêcher le développement de nouvelles zones résidentielles à proximité de l'autoroute. Les espaces verts sont aussi importants pour la qualité visuelle du projet.
- On souhaite que des compensations financières soient attribuées aux riverains pour les nuisances, pendant la construction et pendant l'exploitation, ainsi que pour les problèmes qui pourraient découler du projet sur les immeubles à proximité (fissures, etc.).
- On souhaite un projet de grande qualité qui puisse servir à redéfinir une entrée de ville. Pour bien s'intégrer dans son environnement, le projet doit s'appuyer sur un design de qualité. À ce titre, on souligne notamment que les voies de services et d'accès doivent être aménagées de façon harmonieuse. On doit aussi prévoir un aménagement paysager de qualité et préserver les vues. On craint l'apparence du mur antibruit du côté est et on suggère un couvert végétal (ou talus) plutôt qu'un mur de béton (on ne veut pas d'un mur de graffiti). On questionne aussi la nécessité d'en construire un à l'ouest car il n'y a pas de résidences. Du moins, pour améliorer la qualité de l'air, on désire avoir le plus d'arbres possibles en bordure du projet.
- On désire être informé et consulté sur les mesures d'atténuation ainsi que sur les aspects visuels et paysagers du projet. Les riverains désirent particulièrement que le gouvernement les informe sur une base continue et les rassure par rapport aux impacts du projet, pendant sa construction et pendant son exploitation.

⁶ Système où les véhicules qui l'utilisent possèdent une vignette lue par un œil magique qui actionne la lumière verte aux postes de péage et qui prélève le droit de passage sur la carte de crédit du propriétaire du véhicule.

4.1.4.3 La qualité de vie (proximité et accessibilité des services, diminution du temps de déplacement)

En lien avec ce sujet, l'intervention projetée contribue-t-elle ou non à l'atteinte de l'objectif de favoriser un milieu de vie et un environnement de qualité?

- On souligne qu'en diminuant les temps de déplacement et le stress y étant associé, le projet améliorera la qualité de vie de la population et de la vie familiale mais on pense aussi qu'il s'agit d'un bénéfice qui ne sera appréciable qu'à court terme car on anticipe une augmentation globale de la circulation automobile.
- De façon générale, on croit que le projet bénéficiera à plus de personnes qu'il ne nuira à d'autres. Il sera avantageux surtout au plan régional et pour les résidents de Laval.
- On prévoit que l'autoroute 25, en améliorant l'accessibilité des secteurs de l'Est, favorisera la structuration de milieux de vie avec des services diversifiés. L'autoroute pourra aussi faciliter l'accès à des services qui ne sont pas présents dans le quartier.
- Si aujourd'hui la ville centrale est plus pauvre que la banlieue, cette tendance tend à se renverser : la présence des ponts deviendra alors une solution à l'isolement des populations de la banlieue vis-à-vis Montréal.
- D'un côté, on souligne que le parachèvement de l'autoroute 25 pourrait avoir un impact positif sur la valeur des propriétés tandis que de l'autre, on signale qu'un plus grand nombre de maisons sont déjà à vendre dans le secteur en raison des nuisances anticipées. On croit que la valeur foncière augmentera davantage à Laval.

Préoccupations

- On souligne qu'il est inéquitable pour les résidents de l'Est d'être les seuls à devoir payer pour traverser un pont alors que les autres ponts reliant Montréal aux rives Nord et Sud ne sont pas tarifés.
- On déplore le fait que l'autoroute coupera vraiment le quartier en deux et créera une barrière physique.
- En lien avec les impacts négatifs anticipés de l'autoroute sur la qualité de vie et la valeur des propriétés, on craint que le projet crée un mouvement de panique et vide le quartier de sa vie et de ses résidents. On souhaite notamment que Rivière-des-Prairies, un quartier résidentiel familial, demeure un endroit où il fait bon vivre.

Mesures à mettre en place et suggestions

- Pour développer des milieux de vie agréables, on suggère d'implanter des services de qualité et de diminuer la présence de l'automobile sur les routes.
- On souhaite que le projet tente d'établir un juste équilibre entre le développement économique et la qualité de vie.

4.1.5 Autres commentaires

- De l'avis de plusieurs participants, il devrait y avoir des rencontres d'information sur le projet et sur sa réalisation afin d'informer, entre autres, les citoyens vivant aux abords du projet des voies d'évitement envisagées lors de la construction, des transports de matériaux, des mesures d'atténuation, etc.
- Un participant souligne que le projet de l'autoroute 25 est connu et discuté depuis de nombreuses années et qu'en ce sens, les résidents du secteur savaient très bien au moment de venir s'y établir que ce projet était pour être réalisé un jour. Il félicite néanmoins le gouvernement d'écouter et de prendre en considération les demandes des citoyens. En contrepartie, il déplore l'attitude de la Ville de Montréal dans ce dossier, tandis qu'un autre participant mentionne qu'il croit que Montréal perd et que le gouvernement du Québec gagne.
- Comme l'autorisation a été donnée pour aller de l'avant avec le projet, certains participants se demandent comment les propos recueillis lors de cette consultation seront utilisés et en quoi ils seront utiles.
- Certains s'interrogent sur les coûts du projet pour les Montréalais. Un participant se pose aussi des questions sur le financement du projet. Il propose de taxer les détenteurs de permis de conduire des banlieues travaillant à Montréal afin qu'ils paient pour l'utilisation des services et infrastructures à Montréal. Un autre suggère de faire payer tous les gens qui veulent entrer sur l'île en voiture.
- Pour certains, on devrait être plus clair dans la présentation du projet au niveau des coûts, notamment en ce qui concerne le PPP. On se demande par ailleurs comment le partenaire privé réagira face aux inquiétudes et appréhensions des résidents et envers qui il sera redevable. Un participant se demande quel sera le coût du péage et comment être certain qu'il ne va pas augmenter.
- Pour certains, le gouvernement pense à court terme et qu'il n'y a pas de vision globale et de planification à long terme. En ce sens, un participant critique la démarche de la présente consultation parce qu'elle ne permet pas d'aborder l'enjeu de l'augmentation globale de la circulation automobile à Montréal.
- Un participant suggère que le MTQ nomme le projet : « Projet intégré de parachèvement de l'autoroute 25 et du transport en commun de l'est de Montréal ». Un autre participant souligne qu'il faut faire un choix car il ne sera pas possible de payer le transport collectif et une autoroute en même temps.
- Un participant mentionne que les ajustements relatifs au projet depuis le rapport du BAPE sont appréciés.
- Un participant mentionne que le pont devrait être au bout de l'île pour contourner Montréal.

4.2 SYNTHÈSE DES MÉMOIRES

Des neuf mémoires et 201 lettres qui ont été acheminés à Convergence, cinq mémoires et 200 lettres indiquent que le MTQ doit aller de l'avant avec les modifications au schéma d'aménagement de Montréal. De plus, une pétition en faveur du projet, signée par 644 citoyens, s'ajoute à ces appuis. Par ailleurs, quatre mémoires et une lettre affirment que le projet ne répond pas aux grands objectifs du schéma de Montréal et qu'il n'y a pas lieu de modifier ce dernier.

Les mémoires et lettres proviennent de citoyens, d'un groupe de recherche en urbanisme, de groupes environnementaux, d'arrondissements, d'une commission scolaire ainsi que de plusieurs gens d'affaires et chambres de commerce et d'industrie. (Voir la liste en annexe)

4.2.1 Favoriser une urbanisation équilibrée

Pour plusieurs, le parachèvement de l'autoroute 25 permettra de consolider et de développer l'économie et, notamment, les fonctions industrielles de l'Est de Montréal. Il permettra à différents secteurs et arrondissements de repositionner leurs activités industrielles afin d'accueillir des entreprises plus structurantes en termes d'emplois.

Selon ces derniers, grâce à ce nouvel axe autoroutier qui répond à une carence en termes d'infrastructures routières de base dans le secteur, la mobilité des personnes et des marchandises sera facilitée. En outre, ce projet rendra les entreprises plus compétitives puisqu'elles pourront être plus efficaces. Ainsi, ce projet permettra d'accroître la vitalité économique du secteur Est de Montréal. Plusieurs mémoires soulignent ainsi que la réalisation de ce projet fera en sorte de faire reconnaître l'Est de Montréal comme un élément structurant sur le plan du développement économique de la métropole et de consolider la situation de Montréal comme une destination d'affaires.

Bien au-delà d'un développement uniquement industriel, plusieurs mémoires soulèvent le fait que le parachèvement de l'autoroute 25 offrira de nouvelles possibilités de développement tant à Laval que dans l'Est de l'île de Montréal. Pour certains, sans le projet, les entreprises risquent de fuir la ville car elles ne pourront pas jouir d'une bonne fluidité pour le transport de leurs employés et des marchandises. Le projet contribuera à consolider les activités industrielles.

Selon les mémoires exprimant un avis favorable au projet, ce dernier favorisera également l'accessibilité aux services, aux équipements ainsi qu'aux pôles d'activités et d'emplois. Pour certains, il facilitera l'accès des élèves aux écoles et d'un grand nombre de travailleurs aux entreprises. Il réduira les impacts négatifs pour les fournisseurs et facilitera l'organisation de stages en entreprise pour les étudiants.

Par ailleurs, certains mémoires s'objectent aux modifications proposées dans le schéma d'aménagement parce que ce projet mènera à la destruction d'écosystèmes fragiles et de terres agricoles fertiles. La crainte de l'étalement urbain est au cœur de la contestation entourant ce projet. La pollution atmosphérique causée par la circulation apporte des impacts négatifs aux travailleurs agricoles, aux végétaux et aux cultures. De plus, l'urbanisation exercera une pression accrue sur le territoire agricole.

Cette crainte est aussi présente chez certains intervenants qui défendent le projet. Même si, selon eux, l'étalement urbain n'est pas un phénomène exclusivement lié à de nouvelles infrastructures de transport routier, il faudra qu'on le contrôle.

4.2.2 Assurer une meilleure desserte par le réseau routier

Plusieurs auteurs de mémoires considèrent que le parachèvement de l'autoroute 25 contribuera à régler des problèmes majeurs dans la gestion de la circulation de transit à travers le réseau routier de l'agglomération métropolitaine. À l'échelle locale, la circulation de transit qui emprunte le réseau routier pour joindre le pont Pie-IX congestionne les principales artères de Montréal-Nord, dont le boulevard Henri-Bourassa, dégrade la qualité de vie des résidants, perturbe l'environnement et constitue un obstacle majeur au développement industriel du secteur. Le projet permettra également de compléter le parcours de contournement par les deux rives, ce qui sera nécessaire lors des travaux de modernisation de l'autoroute Métropolitaine.

On affirme dans un mémoire que ce projet répond à l'objectif du plan d'urbanisme de Montréal qui vise à confirmer le rôle stratégique du transport de marchandises par la consolidation des infrastructures structurantes en assurant la fluidité et en réduisant les distances parcourues. Ce projet permettra également de diminuer le nombre de camions sur les artères locales, une nuisance et une cause d'insécurité pour les utilisateurs et les riverains.

Selon les signataires d'un mémoire, les prévisions présentées lors de la consultation publique sont discutables. Ils questionnent la valeur des études de prévision des flux de circulation et soulignent que la surévaluation des capacités d'une autoroute comme l'autoroute 25 risque de mettre en danger la sécurité des usagers, d'autant plus que ce lien sera emprunté surtout par des camions-remorques et des automobiles. Ils se questionnent sur la stratégie que prendront les responsables du ministère des Transports en cas d'une sous-évaluation du flot horaire de circulation et craignent, le cas échéant, que les voies réservées pour autobus soient sacrifiées pour pallier ce problème de capacité.

Enfin, certains croient qu'il serait préférable que les autorités provinciales, en collaboration avec les instances municipales, mettent en place de nouvelles alternatives qui assureront la diminution du nombre d'automobiles qui circulent sur le territoire de la région métropolitaine ainsi que l'augmentation de l'accessibilité et de l'efficacité du transport collectif. Il est impératif de faire la promotion d'autres moyens de transport et d'encourager un développement du territoire qui protège l'environnement, la santé et la sécurité des citoyens.

4.2.3 Améliorer la desserte de l'Est de l'agglomération en transport collectif et actif

Certains mémoires se prononcent contre le projet parce qu'il n'encourage pas l'usage de moyens de transports collectifs et actifs. Ce projet est prématuré puisqu'on ne connaît pas encore l'impact réel qu'aura le métro de Laval sur les flux routiers de la couronne Nord. C'est en préconisant le transport en commun que l'on améliore la qualité de vie sur le territoire et réduit les effets néfastes associés aux déplacements urbains.

D'autres sont d'avis contraire. Ils croient que ce projet renforcera le transport en commun puisque l'ajout de nouvelles voies de circulation facilitera le covoiturage et le transport collectif. Ils soulignent que le réseau autoroutier sert à tous les types d'usagers (automobilistes, motocyclistes, camions, autobus, aux véhicules des services d'utilités publiques et aux véhicules d'urgence) et que le transport collectif profitera de ce nouveau lien.

Indépendamment de leur position sur le projet, plusieurs mémoires mettent l'accent sur l'importance d'élaborer des stratégies pour favoriser les transports collectifs et le covoiturage. Plusieurs insistent sur l'importance d'aménager un stationnement incitatif et de favoriser l'utilisation de véhicules moins polluants. On doit assurer l'augmentation de l'accessibilité et de l'efficacité du transport collectif, notamment en mettant en place un circuit de trains de banlieue pour l'Est de Laval ainsi que pour la couronne Nord.

Par ailleurs, certains souhaitent que soient favorisés des aménagements urbains plus propices à la pratique des transports actifs. Ils prônent la création d'une traversée pour les cyclistes qui relierait l'Est de Laval à Montréal.

4.2.4 Favoriser un milieu de vie et un environnement de qualité

Selon plusieurs, le pont de l'autoroute 25 améliorera substantiellement la qualité de l'environnement en bordure des axes routiers qui traversent des milieux de vie à forte densité grâce à une diminution de la circulation de transit des camions lourds. La réduction de cette dernière sur le réseau municipal est nécessaire puisqu'il n'a pas été planifié et aménagé en fonction d'un flux similaire à celui d'une autoroute. Les citoyens de Montréal-Nord subissent quotidiennement de nombreux désavantages puisque le boulevard Henri-Bourassa et plusieurs autres artères de l'arrondissement servent de liens autoroutiers entre les autoroutes 25 à Montréal et 440 à Laval. Le projet améliorera la qualité de vie de la population de ces secteurs puisqu'il permettra de mieux répartir cette circulation.

Selon certains, le projet devrait contribuer à réduire l'émission des gaz à effet de serre et à diminuer les impacts environnementaux liés à la congestion routière et aux détours inutiles, en plus de participer directement à l'amélioration de la qualité de vie de milliers de travailleurs en raccourcissant leur temps de déplacement pendulaire. Un mémoire souligne qu'il y aura des impacts sur l'environnement, mais les impacts environnementaux et sociaux seraient encore plus importants si le pont de l'A-25 n'était pas construit. Ainsi, pour plusieurs, le projet encourage un développement du territoire qui protège l'environnement, la santé et la sécurité des citoyens.

Des avis opposés sont également exprimés. On propose que le projet de parachèvement de l'autoroute 25, tel que présenté par le MTQ, soit analysé dans une perspective globale qui tienne compte de l'ensemble de ses impacts sur le développement durable de la région métropolitaine de Montréal. Ainsi, les avantages économiques qu'apportera ce projet ne sauraient compenser ses impacts négatifs sur la santé et sur l'environnement. Le projet ne peut s'intégrer dans une perspective de développement durable, mais uniquement dans une perspective de développement économique.

Certains citoyens se disent en défaveur du projet de parachèvement de l'autoroute 25, sauf si celui-ci interdit le passage aux conducteurs automobiles en solo. On doit respecter au maximum les écosystèmes actuels.

4.2.5 Autres considérations

Enfin, pour certains, il serait souhaitable que les autorités provinciales mettent en place de nouvelles alternatives qui résoudront les problèmes actuels de circulation sur les axes autoroutiers métropolitains.

Le projet permet de rétablir une injustice car l'Ouest de la région métropolitaine est beaucoup plus favorisé par son réseau de transport et de circulation que l'Est. De plus, les couronnes Nord et Sud méritent de s'intégrer à la dynamique métropolitaine.

Annexe 1 : Avis public

Avis public

Ministère des Transports du Québec

CONSULTATION PUBLIQUE

MODIFICATION DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT EN VIGUEUR SUR L'ÎLE DE MONTRÉAL RELATIVEMENT AU PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25

Cet avis est publié dans le but d'inviter la population à participer à une consultation publique sur le projet de parachèvement de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval et sur les modifications qui doivent être apportées au schéma d'aménagement, sous la responsabilité du conseil d'agglomération de Montréal pour assurer la conformité du projet aux objectifs de ce schéma d'aménagement.

Tel qu'il est stipulé dans l'arrêté ministériel AM 251144 du 29 mars 2006 et conformément au deuxième alinéa de l'article 267 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c.A-19.1), le ministre des Affaires municipales et des Régions a autorisé le ministre des Transports à exercer les pouvoirs prévus aux articles 153 à 156 de cette loi et, le cas échéant, à faire le nécessaire en vue de la présentation et la prise d'un décret gouvernemental conformément au sixième alinéa de cet article 156, dans le but d'assurer le parachèvement de l'autoroute 25 sur les territoires des villes de Laval et de Montréal.

Modifications demandées

Les modifications demandées auront pour effet de réintroduire les mentions relatives au parachèvement de l'autoroute 25 telles qu'elles figuraient au schéma d'aménagement au moment de son entrée en vigueur le 31 décembre 1987 et ainsi de rétablir la conformité de l'intervention projetée aux objectifs du schéma d'aménagement.

Intervention projetée

L'intervention projetée consiste à construire un tronçon autoroutier à quatre voies entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'autoroute 440 à Laval, sur une distance de 7,2 km, y compris un pont à six voies d'une longueur de 1,2 km enjambant la rivière des Prairies. De plus, une voie réservée en tout temps aux autobus s'intègre au projet à Montréal et à Laval.

Le projet vise à soutenir le développement de l'est de la région montréalaise en y facilitant la mobilité des personnes et les mouvements de marchandises entre les pôles économiques métropolitains. Cette intervention permettra à l'est de Montréal d'être relié à Laval, aux régions des Laurentides, de Lanaudière et de la Montérégie sans qu'il soit nécessaire d'emprunter l'autoroute Métropolitaine ou les rues municipales.

Consultation publique

La consultation publique vise à recueillir les commentaires des citoyens ou des groupes intéressés par ce projet de modification du schéma d'aménagement.

Dates : 19 et 20 septembre 2006 à 19 h (accueil des participants à partir de 18 h 30)

Lieu : Centre des congrès Renaissance
7550, boul. Henri-Bourassa Est à Montréal

Les rencontres débiteront par une présentation du projet de parachèvement de l'autoroute 25 et des modifications demandées au schéma d'aménagement. Par la suite, les commentaires des participants seront recueillis lors de tables rondes. En fin d'assemblée, une synthèse des positions et préoccupations sera présentée en plénière.

Inscriptions

Compte tenu du nombre limité de places par soirée, et dans le but de permettre à tous d'être entendus, il est recommandé de vous inscrire à l'avance par téléphone ou par Internet, à partir du 5 septembre :

Par téléphone : 1 888 355-0511
Par Internet à l'adresse www.mtq.gouv.qc.ca

Si le nombre de demandes le requiert, une soirée de consultation pourrait s'ajouter. L'information à cet effet sera disponible sur le site Internet du ministère des Transports.

Mémoires ou commentaires écrits

Les mémoires ou les commentaires écrits pourront être déposés séance tenante ou transmis à la firme Convercite par la poste, par télécopieur ou par courriel au plus tard le 4 octobre 2006 à 16 h.

5570, avenue Casgrain, Montréal (Québec) H2T 1X9
Télécopieur : 514 286-0622
Courriel : info@convercite.org

Documentation

Le document présentant le projet de parachèvement de l'autoroute 25 ainsi que la demande de modification du schéma d'aménagement peut être consulté aux endroits suivants :

Bibliothèque Rivière-des-Prairies Bibliothèque Jean-Corbeil
9001, boulevard Perras à Montréal 7500, rue Goncourt à Montréal

Sur Internet : www.mtq.gouv.qc.ca

Ce document est également disponible pour consultation à la Ville de Montréal, de même qu'aux bureaux de chacune des municipalités reconstituées de l'agglomération de Montréal.

Cet avis est publié par le ministre des Transports conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, L.R.Q., c. A-19.1. Le 1^{er} septembre 2006

Public Notice

Ministère des Transports du Québec

PUBLIC HEARING

MODIFICATION TO THE URBAN SCHEME CURRENTLY IN FORCE ON THE ISLAND OF MONTREAL RELATED TO THE COMPLETION OF AUTOROUTE 25

This notice is published with the aim of inviting the population to participate in a public hearing concerning the project for the completion of Autoroute 25 between Montreal and Laval and the modifications which should be made to the urban scheme of Montreal, under the responsibility of the Urban Agglomeration Council, in order to ensure that the project is in accordance with the objectives of the urban scheme.

As stipulated in the ministerial order AM 251144 of March 29, 2006, and in accordance with the second paragraph of article 267 of the Act Respecting Land Use Planning and Development (R.S.Q., c.A-19.1), the ministre des Affaires Municipales et des Régions has authorized the ministre des Transports to exercise the powers provided by the articles 153 to 156 of this Act and, if need be, to do what is necessary in view of presenting and issuing a government Order in Council in accordance with the sixth paragraph of this article 156, with the aim of completing Autoroute 25 on the territories of the two cities Laval and Montreal.

Modifications requested

The requested modifications will result in re-introducing the references related to the completion of Autoroute 25 as they appear in the urban scheme at the time it was implemented on December 31, 1987 and thus restore the conformity of the projected intervention to the objectives of the urban scheme.

Projected intervention

The projected intervention consists in constructing a section of a 4-lane autoroute between the Henri-Bourassa Boulevard in Montreal and Autoroute 440 in Laval, over a distance of 7.2 kilometres including a 6-lane bridge, 1.2 kilometres long, spanning the Prairies river. Furthermore, a reserved lane for buses at all times is included in the project for Montreal and Laval.

The aim of this project is to support the development of the eastern Montreal area by facilitating the mobility and movement of people and goods between the economic poles of the metropolitan area. This intervention will make it possible for the eastern part of Montreal to be connected with Laval, as well as with the regions of Laurentides, Lanaudière and Montérégie without taking the Metropolitan Expressway or the municipal roads.

Public hearing

The purpose of this public hearing is to receive the comments of citizens and groups interested by this project of modifying the urban scheme.

Dates: September 19 and 20 at 7 p.m. (reception of the participants from 6:30 p.m.)

Place: Centre des congrès Renaissance
7550, boul. Henri-Bourassa Est, Montréal

The meetings will begin by presenting the project of the completion of Autoroute 25 and the requested modifications for the urban scheme. Afterwards, the participants' comments will be received at round table discussions. At the end of the meeting a synthesis of the various positions and preoccupations will be presented during a plenary session.

Registration

Considering the limited number of places each evening, and in order to hear everyone's comments, it is recommended that you register in advance by telephone or through the Internet as of September 5.

By Internet at the following address: www.mtq.gouv.qc.ca
By telephone: 1 888 355-0511

If the number of demands could justify it, one more evening of hearings could be added. This information will be available on the Web Site of the Ministère des Transports.

Memorandums and written comments

Memorandums and written comments could be deposited during the hearing or forwarded to the firm "Convercité" by mail, fax or e-mail by October 4, 2006 at 4 p.m. the latest.

5570, avenue Casgrain,
Montréal (Québec) H2T 1X9
Fax : (514) 286-0622
E-mail: info@convercite.org

Documentation

The documents presenting the request for modification of the urban scheme as well as the project for the completion of Autoroute 25 could be consulted at the following addresses:

Bibliothèque Rivière-des-Prairies 9001, boulevard Perras, Montréal	Bibliothèque Jean-Corbeil 7500, rue Goncourt, Montréal
---	---

On the Internet : www.mtq.gouv.qc.ca

The document is also available for consultation at the offices of the City of Montreal and of each of the reconstructed municipalities in the agglomeration of Montreal.

This notice is published by the ministre des Transports in accordance with the Act Respecting Land Use Planning and Development (R.S.Q., c.A-19.1) September 1st, 2006

Québec 

Annexe 2 : Communiqué de presse



Pour diffusion immédiate
CNW, CODE 70 + Hebdos

Parachèvement de l'autoroute 25

CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA MODIFICATION DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT EN VIGUEUR SUR L'ÎLE DE MONTRÉAL

Montréal le 1^{er} septembre 2006. Le ministère des Transports du Québec désire réaliser le parachèvement de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval. Pour ce faire, et conformément à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, le ministère amorce une démarche consultative visant à assurer la conformité de cette intervention aux objectifs du schéma d'aménagement en vigueur sur le territoire de l'île de Montréal.

Les modifications demandées auront pour effet de réintroduire les mentions relatives au parachèvement de l'autoroute 25 telles qu'elles figuraient au schéma d'aménagement au moment de son entrée en vigueur le 31 décembre 1987, avant l'adoption, par la Communauté urbaine de Montréal, du règlement 89-3 modifiant le schéma et remplaçant le projet de l'autoroute 25 par un boulevard sur le territoire de Montréal. Rappelons que le ministère des Transports envisage la construction d'une autoroute entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'autoroute 440 à Laval, d'un pont à péage enjambant la rivière des Prairies et d'une voie réservée au transport en commun.

Deux assemblées publiques de consultation ont été prévues. Les assemblées de consultation auront lieu les 19 et 20 septembre à 19 h au Centre des congrès Renaissance, situé au 7550, boulevard Henri-Bourassa Est à Montréal. Chacune des assemblées publiques débutera par une présentation du projet ainsi que des modifications qui doivent être apportées au schéma d'aménagement. Après la présentation, les commentaires des participants seront recueillis lors de tables rondes. Une synthèse des positions et préoccupations en assemblée plénière complètera chaque soirée.

Pour y participer, et compte tenu du nombre limité de places, il est recommandé de s'inscrire au préalable à partir du 5 septembre. Les inscriptions seront prises par Internet à l'adresse www.mtg.gouv.qc.ca ou par téléphone au numéro 1 888 355-0511. Les personnes intéressées pourront également faire part de leurs commentaires par écrit ou déposer un mémoire par la poste, par télécopieur ou par courriel au plus tard le 4 octobre 2006 à 16 h.

Parachèvement de l'autoroute 25 – Consultation publique
5570, avenue Casgrain, Montréal (Québec) H2T 1X9
Télécopieur : 514 286-0622
Courriel : info@convercite.org

Le document relatif au projet de règlement modifiant le schéma d'aménagement de Montréal et au projet de parachèvement de l'autoroute 25 peut être consulté sur le site Internet du ministère des Transports à l'adresse www.mtg.gouv.qc.ca, à la Bibliothèque Rivière-des-Prairies, à la Bibliothèque Jean-Corbeil ainsi qu'à la Ville de Montréal et aux bureaux de chacune des municipalités reconstituées de l'agglomération de Montréal.

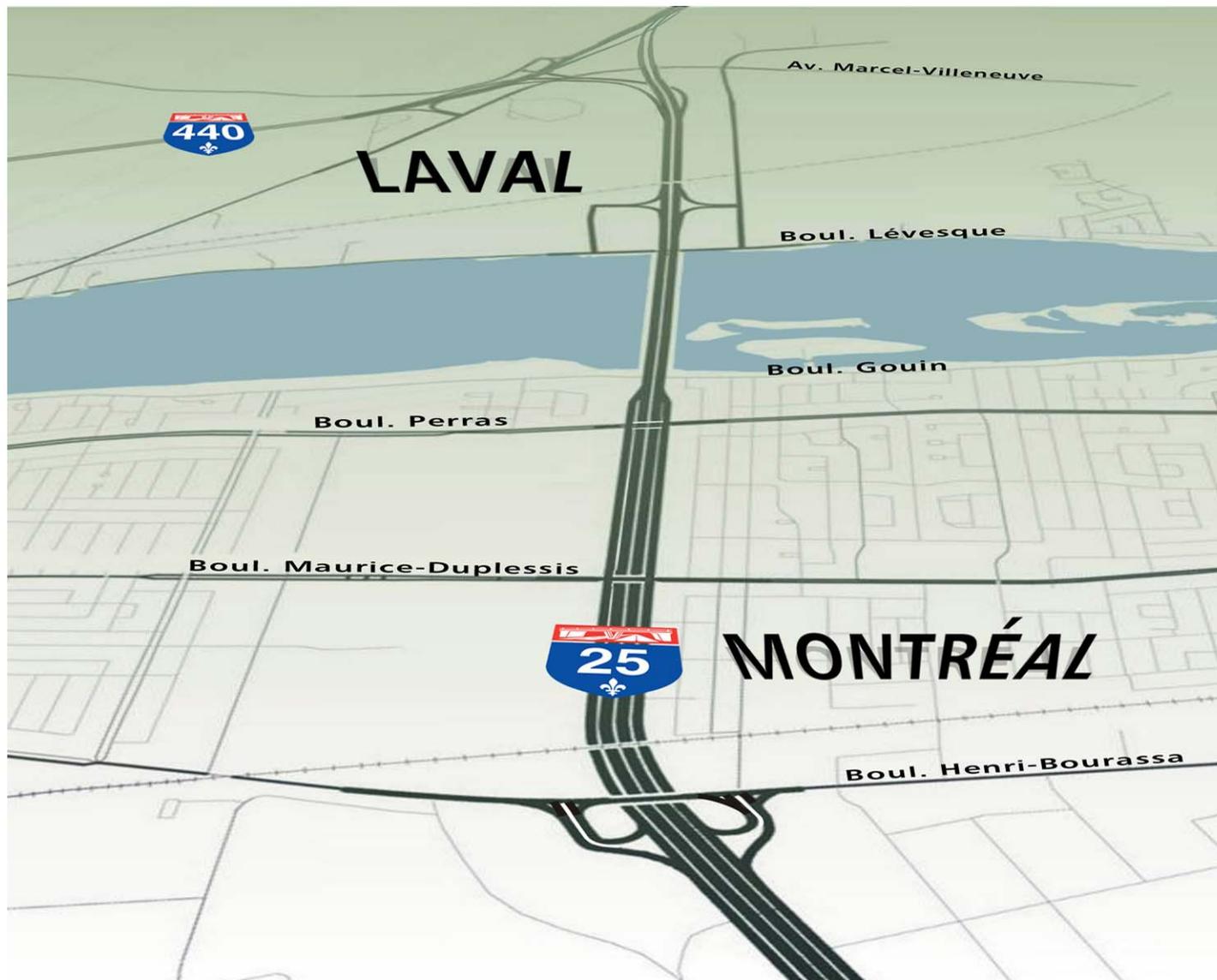
-30-

Annexe 3 : Document diffusé pour la consultation

PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25

ENTRE LE BOULEVARD HENRI-BOURASSA À MONTRÉAL ET L'AUTOROUTE 440 À LAVAL

Modification du schéma d'aménagement sous la responsabilité
du conseil d'agglomération de Montréal



DOCUMENT D'INFORMATION EN VUE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25

MODIFICATION DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT SOUS LA RESPONSABILITÉ DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

DOCUMENT D'INFORMATION EN VUE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE.....	2
PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25	3
OBJECTIFS	4
DESCRIPTION GÉNÉRALE DE L'INTERVENTION PROJETÉE	5
PRINCIPAUX GAINS ATTENDUS POUR LES USAGERS.....	6
MODIFICATIONS DEVANT ÊTRE APPORTÉES AU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT.....	7
PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25 ET RÉCENTS OUTILS DE PLANIFICATION.....	8
CONCLUSION.....	8

1. CONTEXTE

Le gouvernement du Québec entend réaliser le parachèvement de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval. À la suite de l'audience publique tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, un décret¹ concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports pour ce projet a été émis par le gouvernement.

Pour réaliser cette intervention, le gouvernement doit s'assurer de sa conformité aux objectifs des schémas d'aménagement des territoires concernés (articles 149 et suivants de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*)². Dans le cas de la ville de Laval, l'intervention est réputée conforme aux objectifs de son schéma. Du côté montréalais, la conformité de l'intervention projetée aux objectifs du schéma a été évaluée en regard du schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal (CUM), adopté en 1986, mis en vigueur le 31 décembre 1987 et s'appliquant toujours sur le territoire de l'île de Montréal. Le conseil d'agglomération de Montréal, responsable de ce schéma d'aménagement depuis la réforme municipale de janvier 2006, a jugé l'intervention non conforme aux objectifs du schéma.

Dans un tel cas, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* prévoit un processus visant la modification du schéma. À la suite de la réception de l'avis de non-conformité de Montréal, la ministre des Affaires municipales et des Régions, M^{me} Nathalie Normandeau a autorisé le ministre des Transports, conformément au deuxième alinéa de l'article 267 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, « à exercer les pouvoirs prévus aux articles 153 à 156 de cette loi et, le cas échéant, à faire le nécessaire en vue de la présentation et la prise d'un décret gouvernemental conformément au sixième alinéa de cet article 156³ ».

Pour procéder à la modification du schéma d'aménagement, l'article 156 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* prévoit que « si le conseil de la municipalité régionale de comté⁴ fait défaut d'adopter un règlement modifiant le schéma d'aménagement, le gouvernement peut se substituer au Conseil, selon le processus prévu au présent article ». C'est dans ce contexte, et à la suite du défaut du conseil d'agglomération de Montréal de procéder à la modification demandée par le ministre des Transports, qu'est amorcée cette démarche consultative.

Tel qu'il est exigé par l'article 156 de la Loi, le présent document expose l'intervention projetée et les modifications qui doivent être apportées au schéma d'aménagement pour assurer la conformité de l'intervention aux objectifs de ce schéma. Deux assemblées publiques de consultation sur ce sujet se tiendront les 19 et 20 septembre 2006. Une firme indépendante a été retenue pour effectuer cette consultation.

Finalement, soulignons que cette consultation s'inscrit dans une démarche menant à la réalisation du parachèvement de l'autoroute 25 tout en contribuant à l'optimisation du projet. Ainsi, d'autres consultations touchant des aspects précis du projet, tels les mesures d'atténuation du bruit ou l'impact visuel des infrastructures routières, suivront, et ce, tel que le prévoit le décret¹.

¹ Gouvernement du Québec. *Décret numéro 1243-2005 Concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports pour le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa sur le territoire des villes de Laval et de Montréal*. 14 décembre 2005.

² Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c.A-19.1).

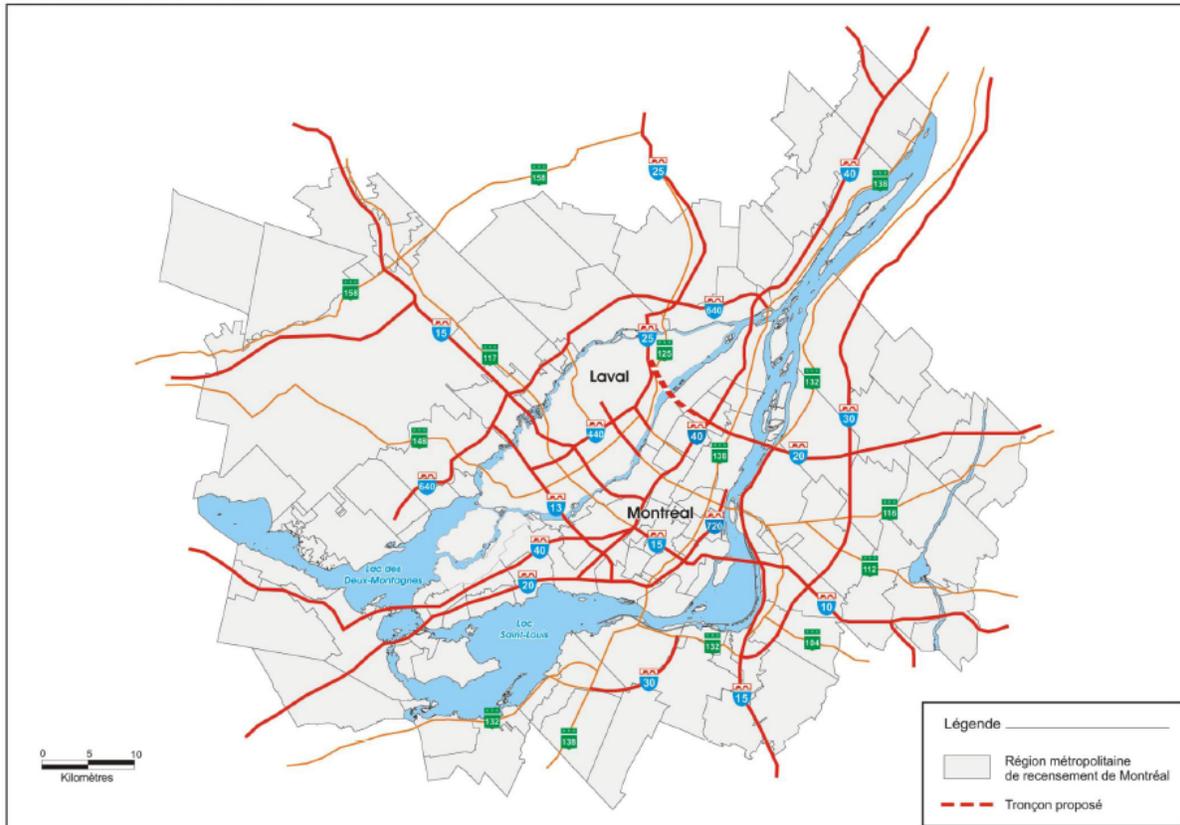
³ Arrêté ministériel, AM 251144, 29 mars 2006.

⁴ Ici le conseil d'agglomération de Montréal.

2. PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25

Le parachèvement de l'autoroute 25, entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'autoroute 440 à Laval, s'inscrit dans une stratégie ministérielle visant à soutenir le développement de l'est de la région métropolitaine en facilitant la mobilité des personnes et les mouvements de marchandises entre les pôles économiques de l'ensemble de la région. Sa réalisation permettra à l'est de Montréal d'être directement relié à Laval ainsi qu'aux régions des Laurentides, de Lanaudière et de la Montérégie sans qu'il soit nécessaire pour les usagers de la route d'emprunter l'autoroute Métropolitaine ou les rues municipales.

Figure 1 – Localisation du projet



La volonté de compléter l'autoroute 25 n'est pas récente. Toutefois, c'est en vertu des enjeux de mobilité actuels que le ministère des Transports considère qu'il s'agit d'une priorité. Ce projet est conforme au *Plan stratégique 2005-2008* du ministère, notamment en regard de l'orientation visant l'amélioration de l'efficacité des systèmes de transport dans une perspective de développement durable. L'accroissement de l'efficacité des grands corridors interrégionaux par la réalisation de projets majeurs d'amélioration du réseau routier constitue un des objectifs qui découlent de cette orientation. De plus, des mesures visant à accroître en milieu urbain l'utilisation des modes de transport autres que l'automobile s'imposent en regard de cette orientation. Rappelons que ce plan stratégique définit les orientations et les résultats visés afin de répondre aux besoins en matière de déplacements des personnes et des marchandises sur le territoire québécois, et ce, de façon sécuritaire et efficace.

2.1 OBJECTIFS

Par ce projet, le ministère des Transports entend consolider l'offre de transport, apportant ainsi un soutien au développement de l'est de la région métropolitaine. Plus spécifiquement, le ministère poursuit les objectifs suivants :

▪ **Consolider le réseau autoroutier et contribuer au développement économique de la partie est de la région de Montréal**

Actuellement, l'offre de transport dans la partie est de la région de Montréal ne permet pas les déplacements efficaces autant des personnes que des marchandises, particulièrement dans l'axe nord-sud. La consolidation des réseaux, par le parachèvement du lien autoroutier de l'autoroute 25, permettra à la fois :

- d'éliminer les détours inutiles dans l'est de la région métropolitaine;
- de mieux soutenir le développement des pôles économiques de la région métropolitaine, notamment en facilitant les liens entre ceux-ci et les grappes industrielles, et avec le port de Montréal;
- d'offrir une meilleure desserte de l'est de la région métropolitaine par transport en commun;
- de réduire la circulation de transit sur les artères municipales;
- de réduire la circulation sur l'autoroute Métropolitaine entre les autoroutes 15 et 25;
- d'assurer la continuité du réseau dans l'axe nord-sud et ainsi d'améliorer l'efficacité du corridor interrégional Laurentides-Laval-Montréal-Montérégie;
- de réaliser une partie de la rocade autoroutière (*voie de contournement* par le nord via les autoroutes 25 et 440) favorable particulièrement au transport des marchandises.

▪ **Améliorer les conditions de circulation en période de pointe entre Montréal et Laval**

Les conditions de circulation en période de pointe doivent être améliorées afin de mieux répondre à la demande exprimée autant en transport des personnes que des marchandises. À ce chapitre, le projet permettra :

- une réduction des files d'attente pour l'ensemble des ponts;
- une réduction importante des temps de parcours;
- une plus grande disponibilité d'itinéraires alternatifs dans la partie est.

**Figure 2 – Le pont projeté de l'autoroute 25
Simulation visuelle (vue aérienne côté Montréal)**



2.2 DESCRIPTION GÉNÉRALE DE L'INTERVENTION PROJETÉE

Pour atteindre les objectifs énoncés, le ministère des Transports entend parachever l'autoroute 25 entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'autoroute 440 à Laval. D'une longueur de 7,2 km, l'autoroute comprend un pont à péage de 1,2 km sur la rivière des Prairies (figure 3). Planifiée dans une emprise de 90 m, l'autoroute, conçue pour assurer une vitesse de 100 km/h, comportera deux voies de circulation par direction réparties sur deux chaussées séparées. Le pont enjambant la rivière des Prairies accueillera six voies de circulation. De plus, le projet intégrera des mesures préférentielles pour le transport en commun, soit une voie réservée aux autobus à Montréal et à Laval ainsi que d'autres mesures prioritaires, notamment pour faciliter l'accès des autobus à la voie réservée et à la future gare du train de banlieue de l'Est.

Figure 3 – Projet à l'étude



D'une longueur de 3,1 km à Montréal, les voies autoroutières sur ce tronçon seront aménagées en dépression et passeront ainsi sous les boulevards Henri-Bourassa, Maurice-Duplessis et Perras. Les voies de desserte comporteront chacune deux voies de circulation en plus d'une voie réservée aux autobus en tout temps. Les mouvements dans toutes les directions seront permis aux intersections des boulevards Maurice-Duplessis et Perras. Plus au sud, des bretelles d'accès assureront les mouvements entre les voies de desserte et le boulevard Henri-Bourassa (figures 4 et 5).

Au cours des derniers mois, le projet a fait l'objet d'une amélioration importante aux chapitres de l'écoterritoire de la Coulée verte du ruisseau De Montigny et du transport en commun. En effet, le scénario initial comportait une voie réservée réversible en site propre qui était située entre le ruisseau De Montigny et les voies projetées de l'autoroute 25. Cette localisation avait soulevé des

préoccupations relativement aux impacts possibles sur la protection de l'écoterritoire et sur le potentiel récréatif qu'il représente. Le rapport du BAPE incluait d'ailleurs un avis sur «la possibilité de modifier le projet, notamment la voie réservée en site propre pour les autobus, afin d'éloigner les infrastructures routières projetées de la rive du ruisseau De Montigny⁵».

Le scénario de voie réservée présenté lors de l'audience publique a été revu en conséquence, de concert avec les représentants de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et de la Société de transport de Montréal (STM). Le concept retenu (figures 4 et 5) se compose de voies réservées situées en rive des voies de desserte de l'autoroute 25. Outre l'intérêt d'éloigner la voie réservée du ruisseau, ce concept offre des avantages sur les plans de l'accessibilité des usagers aux autobus, de l'intégration au réseau de transport en commun, de la convivialité du service et de l'exploitation.

⁵ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. *Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa*, Rapport d'enquête et d'audience publique. Septembre 2005, p. 66.

Figure 4 – Coupe transversale à Montréal

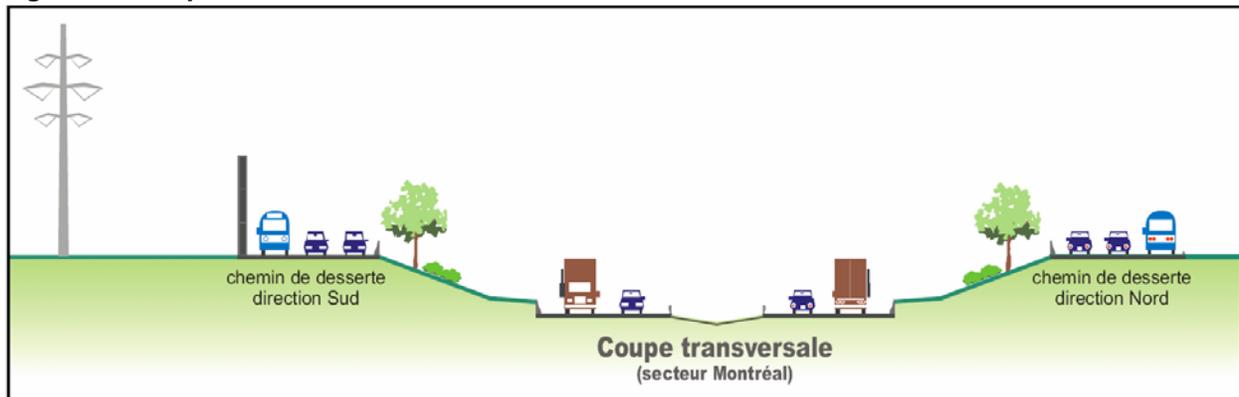
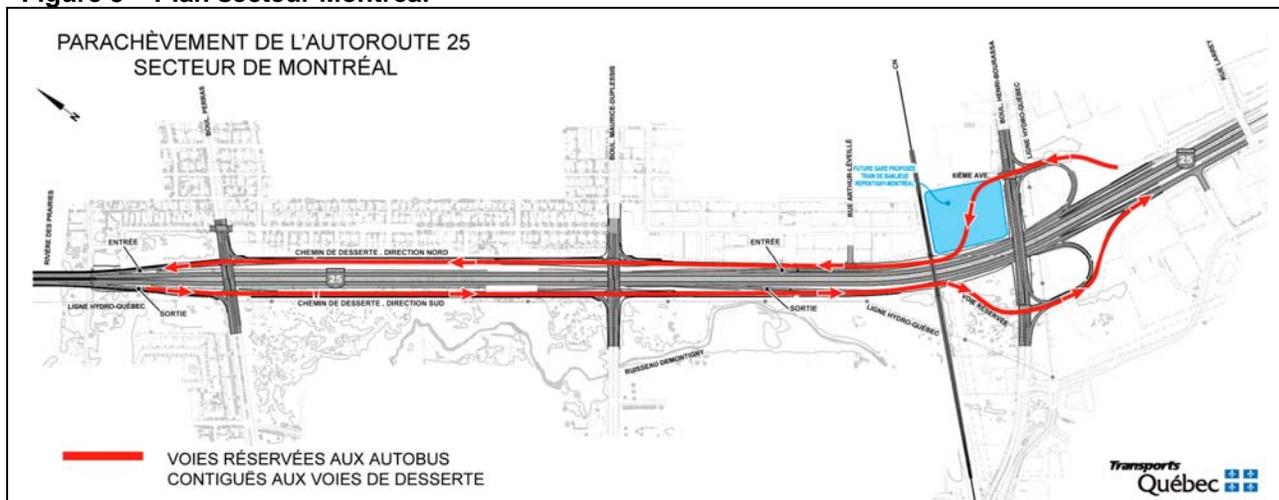


Figure 5 – Plan secteur Montréal



2.3 PRINCIPAUX GAINS ATTENDUS POUR LES USAGERS

Le parachèvement de l'autoroute 25 permettra aux camionneurs, aux automobilistes et aux usagers du transport en commun de diminuer considérablement la longueur et la durée de leur trajet et contribuera également à réduire la congestion sur l'ensemble des ponts reliant Montréal et Laval. Ce faisant, le projet générera à l'échelle régionale des réductions appréciables en termes de distances parcourues et de temps perdu. À l'horizon 2016, le projet permettra des économies de temps, pour les automobilistes et les usagers du transport en commun, estimées à plus de 8 500 heures pour la période de pointe du matin. Annuellement, ces économies représentent plus de 11 millions d'heures. En assurant un trajet plus direct, le projet permettra, à l'échelle régionale, une réduction des distances parcourues estimée à 38 millions de kilomètres par année, voire plus de 45 millions de kilomètres en y incluant les camions.

Concrètement, un automobiliste se déplaçant entre Terrebonne et Anjou pourrait voir son trajet raccourci d'environ 7 km et son temps de déplacement, en heure de pointe, ainsi réduit d'environ 20 minutes en empruntant le nouveau lien plutôt que le pont Pie-IX. Quant au transport en commun, le projet permettra de mettre en place un service d'autobus en voie réservée qui contribuera à réduire considérablement les temps de parcours particulièrement pour les clientèles se déplaçant dans le secteur nord-est. Par exemple, un usager se déplaçant entre Terrebonne et le secteur industriel d'Anjou pourrait voir son temps de déplacement réduit de plus 30 minutes.

Par ailleurs, le projet aura pour effet de canaliser sur les voies autoroutières une part importante des véhicules en transit, dont les véhicules lourds, dans le secteur nord-est et ainsi de soulager le réseau routier municipal. Le débit de circulation sur le boulevard Henri-Bourassa sera particulièrement atténué. Ainsi, sur certains tronçons, la réduction atteindra 30 %. De plus, les automobilistes et les camionneurs qui désirent éviter l'autoroute Métropolitaine pourront, moyennant l'acquittement d'un tarif, contourner le centre de l'agglomération par le nord.

3. MODIFICATIONS DEVANT ÊTRE APPORTÉES AU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

Conformément à l'article 156 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* et en vertu des pouvoirs qui lui ont été autorisés d'exercer par l'arrêté ministériel AM 251144 du 29 mars 2006, le ministre des Transports du Québec désire faire modifier le schéma d'aménagement en vigueur sur le territoire de l'île de Montréal afin d'assurer la conformité du parachèvement de l'autoroute 25 aux objectifs du schéma.

Les modifications demandées portent sur le schéma d'aménagement en vigueur sur le territoire de l'île de Montréal, qui est celui adopté par la Communauté urbaine de Montréal (CUM) en 1986 et entré en vigueur le 31 décembre 1987 (avec toutes ses modifications). Ces modifications, qui concernent le chapitre portant sur les « Principales voies de circulation », se présentent ainsi :

- a. *L'article portant sur le « Réseau autoroutier » (page 81) est modifié par l'insertion, après le paragraphe se terminant par « les prolongements autoroutiers suivants, tels que montrés à la carte : », de la mention suivante : « autoroute 25, entre un point situé au sud du boulevard Henri-Bourassa et le territoire de la Ville de Laval » ;*
- b. *L'article portant sur le « Réseau d'artères principales » (page 81) est modifié par la suppression de la mention suivante : « prolongement de l'autoroute 25 en boulevard urbain d'un point à la rue Bombardier jusqu'au boulevard Perras » et par l'insertion de la mention suivante : « voies de desserte de l'autoroute 25 » ;*
- c. *La carte numérotée 13 des « Principales voies de circulation » est modifiée par le remplacement du prolongement de l'autoroute 25 en « artère principale proposée » par le parachèvement de l'autoroute 25 en « autoroute proposée » entre la fin de l'autoroute existante à Montréal et le territoire de la Ville de Laval, et ce, de façon à insérer les voies de desserte de l'autoroute 25.*

Ces modifications auront pour conséquence de rétablir les mentions relatives à l'autoroute 25 telles qu'elles figuraient au schéma lors de son adoption en 1986. En effet, en vertu de la modification introduite par l'adoption du règlement 89-3, le 19 octobre 1988, le projet de l'autoroute 25, jusqu'au territoire de la ville de Laval, de même que les voies de service de l'autoroute au nord du boulevard Henri-Bourassa, qui étaient inscrits au schéma d'aménagement, ont été retranchés du chapitre portant sur les principales voies de circulation et remplacés par un projet de boulevard urbain de la rue Bombardier au boulevard Perras. Ce règlement avait également pour effet de modifier la carte illustrant les principales voies de circulation. Toutefois, les objectifs du schéma d'aménagement, tout comme les mentions relatives au parachèvement de l'autoroute 25 dans les autres chapitres du schéma d'aménagement, n'ont pas été modifiés par ce règlement.

Le ministère considère que le projet de parachèvement de l'autoroute 25 redeviendra conforme aux objectifs du schéma d'aménagement par la modification proposée qui vise à réintroduire dans le schéma le projet tel qu'il y figurait lors de son adoption alors que cette intervention était reconnue conforme aux objectifs.

4. PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25 ET RÉCENTS OUTILS DE PLANIFICATION

Depuis l'entrée en vigueur du schéma d'aménagement en 1987, plusieurs acteurs de la région métropolitaine de Montréal, dont la Ville de Montréal, se sont dotés d'outils de planification pour leurs territoires respectifs. Ces exercices de planification, qu'ils aient été effectués à l'échelle régionale, de l'agglomération ou de la municipalité, ont permis aux différentes instances d'actualiser leur vision sur l'aménagement et le développement du territoire. Ces exercices ont conduit à l'adoption de politiques, programmes ou projets d'infrastructures qui touchent souvent le même territoire mais qui se présentent suivant des enjeux propres à chacun.

Le parachèvement de l'autoroute 25 est retenu en réponse à plusieurs objectifs des diverses instances, que ce soit dans le but de compléter le réseau autoroutier stratégique au pourtour du centre de l'agglomération, d'assurer de meilleurs liens avec les marchés extérieurs de même qu'avec les agglomérations périphériques au territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal⁶, d'améliorer la desserte des secteurs d'emploi ayant un potentiel de développement, ou de contribuer au désenclavement de l'est de l'île et à la réduction de la circulation de transit, particulièrement celle des camions, le long des boulevards Henri-Bourassa Est et Pie-IX⁷. Enfin, citons le plan Montréal 2025 intitulé *Imaginer – Réaliser Montréal 2025*, qui présente un plan d'action, des politiques et des stratégies proposés par la Ville de Montréal. Le projet de parachèvement de l'autoroute 25 y est inscrit parmi les projets devant « favoriser les déplacements d'une manière efficace et sécuritaire des personnes et des marchandises » avec comme objectifs particuliers « d'améliorer la desserte en transport routier pour l'est de l'agglomération, soutenir le développement de l'est de l'agglomération, et faciliter la mobilité des personnes et des marchandises⁸ ».

5. CONCLUSION

Le gouvernement du Québec considère le projet de parachèvement de l'autoroute 25 comme une intervention prioritaire en vue d'améliorer la mobilité des personnes et des marchandises dans l'est de l'agglomération et d'appuyer ainsi le développement économique de ce secteur. En améliorant les accès à la partie est de l'île de Montréal, ce lien autoroutier permettra des économies considérables en matière de distances et de temps de parcours, et contribuera à canaliser la circulation de transit sur les voies autoroutières. Enfin, en intégrant dans le projet des mesures préférentielles pour le transport en commun, en plus de la future desserte par train de banlieue entre Montréal, Repentigny et Mascouche annoncée au printemps 2006, le projet contribuera à renforcer l'offre en transport en commun pour l'est de l'agglomération métropolitaine.

Conformément à l'article 156 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* et à la suite des assemblées de consultation des 19 et 20 septembre 2006, le gouvernement pourra, par décret, adopter un règlement modifiant le schéma d'aménagement en vigueur sur le territoire de l'île de Montréal pour assurer la conformité du projet aux objectifs de ce schéma.

⁶ Communauté métropolitaine de Montréal, *Projet de schéma métropolitain d'aménagement*, mars 2005, paragraphe 4005.

⁷ Ville de Montréal. *Plan d'urbanisme de Montréal*, novembre 2004, 273 pages + document complémentaire et annexe.

⁸ http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=902,1446725&_dad=portal&_schema=PORTAL

Annexe 4 : Déroulement des soirées de consultation

Parachèvement de l'autoroute 25 : Modification du schéma d'aménagement en vigueur sur l'île de Montréal

Consultation publique, 19 et 20 septembre 2006

Déroulement

18 h 30 – 19 h	accueil et inscription des participants
19 h – 19 h 10	mot de bienvenue
19 h 10 – 19 h 20	cadre légal de la démarche actuelle
19 h 20 – 19 h 45	intervention projetée et modifications demandées au schéma d'aménagement
19 h 45 – 19 h 50	thématiques de discussion en tables rondes
19 h 50 – 20 h 05	période de questions pour clarifier des éléments des présentations précédentes
20 h 05 – 20 h 15	déplacement vers les tables rondes
20 h 15 – 21 h 45	tables rondes

pause de 30 minutes

22 h 15 – 22 h 30	rapports des tables rondes en plénière
22 h 30 – 22 h 35	mot de la fin et clôture de la soirée

Annexe 5 : Document du participant

Thèmes de discussion pour les tables rondes

Quatre thèmes principaux sont proposés afin d'aborder sous différents angles les grands objectifs en matière d'aménagement qui ressortent du schéma en lien avec le transport.

Pour chacun des thèmes, vous êtes invités à :

- Commenter en quoi l'intervention projetée contribue ou non à l'atteinte des grands objectifs discutés.
- Identifier les mesures qui pourraient être mises en place pour améliorer les contributions positives de l'intervention projetée ou en atténuer les impacts négatifs.

Favoriser une urbanisation équilibrée

Ce thème permettra de discuter, par exemple, des sujets suivants :

- Le développement et la consolidation des zones résidentielles, commerciales et industrielles.
- Le désenclavement de l'est de l'île de Montréal.
- L'accessibilité aux services, équipements, pôles d'activité et d'emploi.
- L'urbanisation et l'étalement urbain.

Assurer une meilleure desserte par le réseau routier

Ce thème permettra de discuter, par exemple, des sujets suivants :

- La fonctionnalité et la complémentarité des différentes composantes du réseau routier montréalais (autoroutes, collectrices, rues locales, etc.).
- La circulation de transit.
- Les parachèvements souhaitables du réseau autoroutier métropolitain et ses limites.
- L'efficacité du réseau routier et ses retombées économiques (transport des marchandises et des personnes).

Améliorer la desserte de l'est de l'agglomération en transport collectif et actif

Ce thème permettra de discuter, par exemple, des sujets suivants :

- Les conditions favorisant l'utilisation du transport collectif et actif (infrastructures, équipements, interconnexions des réseaux).
- Les aménagements du territoire propices à l'utilisation du transport en commun et du transport actif.
- Les conditions à mettre en place pour diminuer l'utilisation de l'auto-solo.

Favoriser un milieu de vie et un environnement de qualité

Ce thème permettra de discuter, par exemple, des sujets suivants :

- Le respect et la mise en valeur du caractère des milieux naturels voisins (ruisseau De Montigny, îles Rochon, Boutin, Lapierre et Gagné).
- L'atténuation des impacts de la circulation routière (climat sonore, qualité de l'air, santé publique, gaz à effet de serre).
- La qualité de vie (proximité et accessibilité des services, diminution du temps de déplacement).

Parachèvement de l'autoroute 25 : Modification du schéma d'aménagement en vigueur sur l'île de Montréal

Document d'information à l'intention des participants à la consultation publique
19 et 20 septembre 2006

Contexte

Le gouvernement du Québec entend réaliser le parachèvement de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval. À la suite de l'audience publique tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement, un décret concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports pour ce projet a été émis par le gouvernement.

En vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1), ce projet doit être conforme aux objectifs du schéma d'aménagement des territoires touchés pour qu'il soit réalisé.

En mars 2006, le conseil d'agglomération de Montréal transmettait au ministre des Transports un avis de non-conformité du projet au schéma d'aménagement en vigueur sur l'île de Montréal.

Pour procéder à la modification du schéma d'aménagement, l'article 156 de la Loi prévoit que « si le conseil de la municipalité régionale de comté (ici le conseil d'agglomération de Montréal) fait défaut d'adopter un règlement modifiant le schéma d'aménagement, le gouvernement peut se substituer au conseil » en vue d'adopter un règlement modifiant le schéma d'aménagement.

C'est donc dans ce contexte que se tient la consultation publique des 19 et 20 septembre 2006. Cette consultation porte sur l'intervention projetée (parachèvement de l'autoroute 25 entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'autoroute 440 à Laval) et sur les modifications proposées au schéma

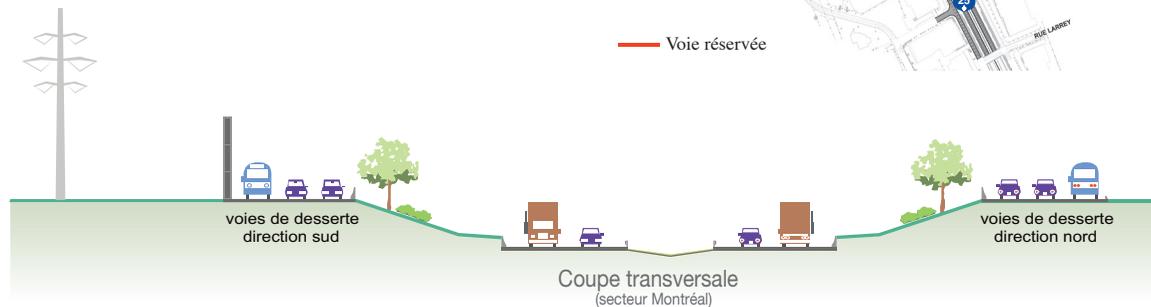
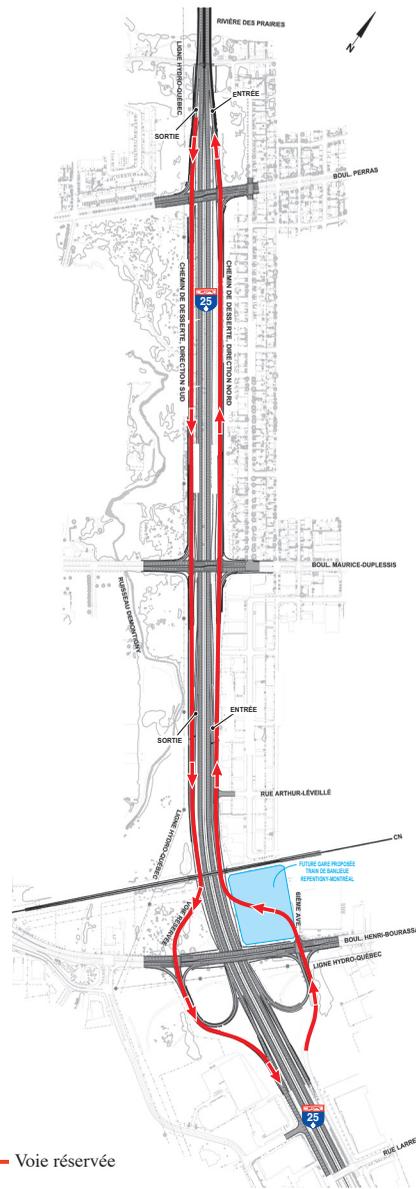
d'aménagement en vigueur sur l'île de Montréal afin d'assurer la conformité du projet aux objectifs du schéma.



Intervention projetée

L'intervention projetée consiste à construire un tronçon autoroutier entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'autoroute 440 à Laval. D'une longueur de 7,2 km, l'autoroute comprend un pont à péage de 1,2 km sur la rivière des Prairies. Planifiée dans une emprise de 90 m, l'autoroute, conçue pour assurer une vitesse de 100 km/h, comportera deux voies de circulation par direction réparties sur deux chaussées séparées. Le pont enjambant la rivière des Prairies accueillera six voies de circulation. De plus, le projet intégrera des mesures préférentielles pour le transport en commun, soit une voie réservée aux autobus à Montréal et à Laval ainsi que d'autres mesures prioritaires, notamment pour faciliter l'accès des autobus à la voie réservée et à la future gare de train de banlieue de l'Est.

D'une longueur de 3,1 km à Montréal, les voies autoroutières sur ce tronçon seront aménagées en dépression et passeront ainsi sous les boulevards Henri-Bourassa, Maurice-Duplessis et Perras. Les voies de desserte comporteront chacune deux voies de circulation en plus d'une voie réservée aux autobus en tout temps. Les mouvements dans toutes les directions seront permis aux intersections des boulevards Maurice-Duplessis et Perras. Plus au sud, des bretelles d'accès assureront les mouvements entre les voies de desserte et le boulevard Henri-Bourassa.



Modifications demandées au schéma d'aménagement

Les modifications demandées au schéma d'aménagement en vigueur sur l'île de Montréal auront pour effet de rétablir les mentions relatives au parachèvement de l'autoroute 25 telles qu'elles figuraient au schéma d'aménagement en vigueur en 1987.

En vertu du règlement 89-3 de la Communauté urbaine de Montréal, entré en vigueur le 19 octobre 1988, le projet a été retiré du schéma, tout comme le pont traversant la rivière des Prairies, pour être remplacé par un projet de boulevard urbain se terminant au boulevard Perras.

Les modifications demandées sont les suivantes :

Le chapitre portant sur les « Principales voies de circulation » est modifié de la façon suivante :

a) L'article portant sur le « Réseau autoroutier » (page 81) est modifié par l'insertion, après le paragraphe se terminant par « les prolongements autoroutiers suivants, tels que montrés à la carte : », de la mention suivante : « autoroute 25, entre un point situé au sud du boulevard Henri-Bourassa et le territoire de la ville de Laval »;

b) l'article portant sur le « Réseau d'artères principales » (page 81) est modifié par la suppression de la mention « prolongement de l'autoroute 25 en boulevard urbain d'un point à la rue Bombardier jusqu'au boulevard Perras » et par l'insertion de la mention « voies de desserte de l'autoroute 25 »;

c) la carte numérotée 13 des « Principales voies de circulation » est modifiée par le remplacement du prolongement de l'autoroute 25 en « artère principale proposée » par le parachèvement de l'autoroute 25 en « autoroute proposée » entre la fin de l'autoroute actuelle à Montréal et le territoire de la ville de Laval, et ce, de façon à insérer les voies de desserte de l'autoroute 25.

Par ailleurs, les objectifs du schéma, tel qu'il est indiqué dans les attendus du règlement 89-3, n'ont pas été touchés par ce règlement de modification.

Dépôt de mémoires ou de commentaires écrits

Les citoyens ou les groupes qui le désirent peuvent transmettre leurs mémoires ou leurs commentaires écrits au plus tard le 4 octobre 2006 à 16 heures :

- par courrier électronique : info@convercite.org
- par la poste :
Convercité
5570, avenue Casgrain
Montréal (Québec) H2T 1X9
- ou par télécopieur : 514 286-0622

Merci de votre participation

Annexe 6 : Listes des participants aux plénières

Listes des participants à la plénière du 19 septembre

	Nom	Prénom	Organisme
1	Andrew	Huguette	Citoyenne
2	Angela	Rega	Citoyenne
3	Angers	Martin	Citoyen
4	Aouini	Mohammed	Arrondissement d'Anjou
5	Archambault	Germain	Citoyen
6	Arsenault	François	Citoyen
7	Aumond	Christina	Citoyenne
8	Aumond	David	Citoyen
9	Baranello	Tony	Citoyen
10	Bardovani	Giuseppe	Citoyen
11	Baur	Christian	Citoyen
12	Bériault	Lise	Citoyenne
13	Berthe	Stéphane	Chambre de commerce de Terrebonne
14	Bianchi	Marko	Chambre de commerce de Terrebonne
15	Bouchard	Pierrot	Citoyen
16	Bourdeau	Denis	Citoyen
17	Breault	Jeanne	Citoyenne
18	Brisebois	Jean	Citoyen
19	Cadotte	Yves	SNC-Lavalin
20	Cardi	André	Citoyen
21	Caron	André	Citoyen
22	Caruso	Felice	Citoyen
23	Cayouette	Denyse	Citoyenne
24	Champagne	Vénérand	Citoyen
25	Charade	Pierrette	Citoyenne
26	Charest	André	Citoyen
27	Chèvrefils	Gabriel	Québec Solidaire - Hochelaga-Maisonneuve
28	Clermont	Sylvie	Citoyenne
29	Cloutier	Louise	Citoyenne
30	Corbeil	Marcel	Citoyen
31	Cordeau	André	CLD de Montréal-Nord
32	Coulombe	Jean-Guy	Citoyen
33	Daxhelet	Xavier	Parti Vert du Québec
34	Desrosiers	Lisette	Citoyenne
35	Di Cristofano	Gianna	Citoyenne

36	Di Cristofano	Mike	Citoyen
37	Di Palma	Marc-Antoine	Citoyen
38	Di Palma	Maurizia	Citoyen
39	Di Filippo	Mauro	Citoyen
40	Doré	Guy	Club des aînés de Montréal-Nord
41	Dunham	Michel	Citoyen
42	Dunham	Monique	Citoyenne
43	Dusseault	Gilles	Citoyen
44	Duval	François	Citoyen
45	Falvo	Marie	Citoyenne
46	Fortier	Jean	Citoyen
47	Fortin	Normand	Conseiller d'arrondissement, Montréal-Nord
48	Gargano	Elvio	Citoyen
49	Genest	Albert	Citoyen
50	Gibeau	Jean-Marc	Conseiller d'arrondissement, Montréal-Nord
51	Giolti	Giovanni	Citoyen
52	Guerini	Vincenzo	Citoyen
53	Halle	Gertrude	Citoyenne
54	Halle	Normand	Citoyen
55	Héroux	Claude	Arrondissement d'Anjou
56	Infantino	Franka	Citoyenne
57	Jobin	Johanne	Citoyenne
58	Labelle	Francine	Citoyenne
59	Labrecque	Jean-Luc	Ville de Terrebonne
60	Labrecque	Rollande	Citoyen
61	Lacroix	Gilles	Citoyen
62	Lagarde	François	Citoyen
63	Lapierre	Francis	Citoyen
64	Lapointe	Albert	Citoyen
65	Larocque	Gabrielle	Citoyenne
66	Leclerc	Réal	Citoyen
67	Lefebvre	Robert	Chambre de commerce et d'industrie de Laval
68	Legrand	Francine	Association des industriels d'Anjou
69	Lépine	Robert	Observateur
70	Lina	Joseph	Citoyen
71	Lisi	Antonietta	Citoyenne
72	Lisi	Donato	Citoyen
73	Mailloux	Philippe	Citoyen

74	Maisonneuve	Diane	Citoyenne
75	Mantzioros	Bobby	Citoyen
76	Marchione	Vincent	Citoyen
77	Marcoux	Daniel	Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'Île de Montréal
78	Mardakis	Claire	Citoyenne
79	Mardakis	Georges	Citoyen
80	Masiotra	Eugénio	Citoyen
81	Mathieu	Jean	Citoyen
82	McKaig	Albert	Citoyen
83	Mireault	Daniel	Citoyen
84	Moineau	André	Citoyen
85	Morisette	Pierre	Citoyen
86	Nantais	Jasmine	Citoyenne
87	Nantais	Tzina	Citoyenne
88	Parent	Marcel	Maire de l'arrondissement de Montréal-Nord
89	Pilote	Normand	Citoyen
90	Porlier	André	Citoyen
91	Provenche	Jannine	Citoyenne
92	Pugliese	Vittorio	Citoyen
93	Raymond	Alice	Citoyenne
94	Renaud	Marcel	Citoyen
95	Roberge	Claire	Citoyenne
96	Robichaud	Claude	Centre local de développement économique de la MRC des Moulins
97	Rousselle	André	Citoyen
98	Rousselle	Yvonne	Citoyenne
99	Roy	Daniel	Citoyen
100	Salvatore	Doncito	Citoyen
101	Salvatore	Melisa	Citoyenne
102	Sanchez	Sergio	Citoyen
103	Sénécal	Jean-Guy	Ville de Terrebonne
104	Simard	Yvette	Citoyenne
105	St-Jean	Jacques	Citoyen
106	St-Jean	Ronald	AQBR Provinciale
107	St-Onge	Gervais	Citoyen
108	Tessier	Luc	Citoyen
109	Teti-Tomassi	Clémentina	Conseillère d'arrondissement, Montréal-Nord
110	Thibault	Renaud	Citoyen

111	Thondreau	Rémi	Citoyen
112	Tremblay	André	Citoyen
113	Tremblay	Rachelle	Citoyenne
114	Vanier	Daniel	Citoyen
115	Vena	Lilianna	Citoyenne
116	Vena	Luigi	Citoyen
117	Vendilli	René	Citoyen

Listes des participants à la plénière du 20 septembre

	<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>
1	Aboud	Mona	Citoyenne
2	Audet	Gilles	Citoyen
3	Baillargeon	Bruno	Citoyen
4	Baril	Guy	Citoyen
5	Beaudin	Clément	Citoyen
6	Beaulieu	Jacques	Citoyen
7	Bellemare	Katia	Citoyenne
8	Brisebois	M.	Citoyen
9	Brisset	Pierre	Groupe en recherche Urbaine-Hochelaga-Maisonneuve
10	Concha	Ramon	Citoyen
11	Cossette	Janine	Citoyenne
12	Côté	Philippe	Atelier du patrimoine urbain de Montréal
13	Dancose	Chantale	Consultant SM
14	Deguire	Gilles	Service des loisirs & de l'âge d'or Ste-Colette de Montréal-Nord
15	Deshaies	Ginette	Citoyenne
16	Deslauriers	Ginette	Citoyenne
17	DiPersio	Emmanuel	Citoyen
18	Disano	Sandra	Citoyenne
19	Drysdale	Michel	Citoyen
20	Dubé	Lise	Citoyenne
21	Dumoulin	Louise	Citoyenne
22	Durocher	Roger	Citoyen
23	Duvalsaint	Steve	Citoyen
24	Fortuma	Jean	Citoyen
25	Gallant	Augustin	Citoyen

26	Gallant	Chantale	Citoyenne
27	Gariépy	Louis	Citoyen
28	Genaille	Samson	Citoyen
29	Généreux	Robert	Arrondissement d'Anjou
30	Gill	Sylvie	Citoyenne
31	Girard	Pierre	Citoyen
32	Gravelle	Louise	Citoyenne
33	Gravelle	Robert	Citoyen
34	Guy	Lucien	Citoyen
35	Iannelli	Nicole	Citoyenne
36	Infantino	Angelo	Citoyen
37	Infantino	James V.	Conseiller municipal, Montréal-Nord
38	Infantino	Nina	Citoyenne
39	Lacroix	Serge	Citoyen
40	Lafrenière	Lyne	Citoyenne
41	Lagacé	Roger	Société d'histoire de Montréal-Nord
42	Lavoie	Gilles	Citoyen
43	Leduc	Guy	Citoyen
44	Legault	Normand	Citoyen
45	Melançon	Shayne	Citoyen
46	Miranda	Luis	Arrondissement Anjou
47	Miron	Denise	Citoyenne
48	Paquette	Yvan	Citoyen
49	Prévost	Pierre	Citoyen
50	Roy	Denise	Citoyenne
51	Séguin	Pierre	Citoyen
52	St-Pierre	Martin	Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord
53	Therrien	David	Ville de Montréal (observateur)

Annexe 7 : Listes des participants aux tables rondes

Liste des participants aux tables rondes du 19 septembre			
	Nom	Prénom	Organisme
1	Angers	Martin	Citoyen
2	Aouini	Mohammed	Arrondissement d'Anjou
3	Aumond	Christiana	Citoyenne
4	Aumond	David	Citoyen
5	Berthe	Stéphane	Chambre de commerce de Terrebonne
6	Bianchi	Marko	Chambre de commerce de Terrebonne
7	Cardi	André	Citoyen
8	Caruso	Felice	Citoyen
9	Chèvrefils	Gabriel	Québec Solidaire Hochelaga-Maisonneuve
10	Cloutier	Louise	Citoyenne
11	Cordeau	André	CLD Montréal-Nord
12	Daxhelet	Xavier	Parti-Vert du Québec
13	Doré	Guy	Club des aînés de Montréal-Nord
14	Duval	François	Citoyen
15	Falvo	Marie	Citoyenne
16	Fortier	Jean	Citoyen
17	Fortin	Normand	Citoyen
18	Gibeau	Jean-Marc	Conseiller municipal, Montréal-Nord
19	Giolti	Giovanni	Citoyen
20	Héroux	Claude	Arrondissement d'Anjou
21	Infantino	Franka	Citoyenne
22	Labelle	Francine	Citoyenne
23	Labrecque	Jean-Luc	Citoyen
24	Lacroix	Gilles	Citoyen
25	Lagarde	François	Citoyen
26	Lapierre	Francis	Citoyen
27	Leclerc	Réal	Citoyen
28	L'Écuyer	Daniel	Arrondissement de Montréal-Nord
29	Lefebvre	Robert	Chambre de commerce et d'industrie de Laval
30	Legrand	Francine	Association des industriels d'Anjou
31	Lisi	Antonietta	Citoyenne
32	Lisi	Donato	Citoyen
33	Maisonneuve	Diane	Citoyenne
34	Marchione	Vincent	Citoyen

35	Marcoux	Daniel	Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'Île de Montréal
36	Mardakis	Claire	Citoyenne
37	Mardakis	Georges	Citoyen
38	Masiotra	Eugénio	Citoyen
39	Mireault	Daniel	Citoyen
40	Morissette	Pierre	Citoyen
41	Parent	Marcel	Maire de l'arrondissement Montréal-Nord
42	Robichaud	Claude	Centre local de développement économique de la MRC des Moulins
43	Sénécal	Jean-Guy	Citoyen
44	Tessier	Luc	Citoyen
45	Teti-Tomassi	Clémentina	Conseillère d'arrondissement, Montréal-Nord
46	Thibault	Renaud	Citoyen
47	Vanier	Daniel	Citoyen

Liste des participants aux tables rondes du 20 septembre

	Nom	Prénom	Organisme
1	Aboud	Mona	Citoyenne
2	Audet	Gilles	Citoyen
3	Baillargeon	Bruno	Citoyen
4	Baril	Guy	Citoyen
5	Beaudin	Clément	Citoyen
6	Brisset	Pierre	Groupe en recherche Urbaine-Hochelaga-Maisonneuve
7	Cossette	Janine	Citoyenne
8	Côté	Philippe	Atelier du patrimoine urbain de Montréal
9	Dancose	Chantale	Consultants SM
10	Deslauriers	Ginette	Citoyenne
11	Drysdale	Michel	Citoyen
12	Dubé	Lise	Citoyenne
13	Durocher	Roger	Citoyen
14	Duvalsaint	Steve	Citoyen
15	Gallant	Augustin	Citoyen
16	Gallant	Chantale	Citoyenne
17	Génaille	Samson	Citoyen
18	Généreux	Robert	Arrondissement d'Anjou

19	Gill	Sylvie	Citoyenne
20	Girard	Pierre	Citoyen
21	Gravelle	Louise	Citoyenne
22	Gravelle	Robert	Citoyen
23	Iannelli	Nicole	Citoyenne
24	Infantino	Angelo	Citoyen
25	Infantino	James V.	Conseiller municipal, Montréal-Nord
26	Infantino	Nina	Citoyenne
27	Lacroix	Serge	Citoyen
28	Lagacé	Roger	Société d'histoire de Montréal-Nord
29	Leduc	Guy	Citoyen
30	Legault	Normand	Citoyen
31	Melançon	Shayne	Citoyen
32	Paquette	Yvan	Citoyen
33	Roy	Denise	Citoyenne
34	Séguin	Pierre	Citoyen
35	St-Pierre	Martin	Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord

Annexe 8 : Origine des préinscriptions

Annexe 9 : Liste des mémoires déposés

Listes des des mémoires et des lettres adressés au MTQ				
	Nom	Prénom	Organisme	Titre
1			Chambre de commerce et d'industrie de Laval	Le pont de la 25: faut que ça débloque
2			Arrondissement de Montréal-Nord	L'Arrondissement de Montréal-Nord appuie le prolongement de l'autoroute 25
3	St-Pierre	Martin	Directeur général Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord	Mémoire de la chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord en faveur du prolongement de l'autoroute 25
4			Conseil Régional de l'Environnement	Mémoire sur le prolongement de l'A-25 entre l'A-440 et le boulevard Henri-Bourassa
5	Lapierre	Francis		Consultation publique parachèvement de l'autoroute 25: modification du schéma d'aménagement en vigueur sur l'île de Montréal
6			Groupe en Recherche Urbaine-Hochelaga-Maisonneuve (GRU-HM)	Bouclage de l'A-440 dans l'Est de Laval
7	Legault	Normand		La Consultation publique - Parachèvement de l'autoroute 25 Modification du schéma d'aménagement en vigueur sur l'île de Montréal
8	Paquette	Yvan		Parachèvement de l'autoroute 25: modification du schéma d'aménagement en vigueur sur l'île de Montréal
9			Coalition verte	Green Coalition Breif (mémoire rédigé en anglais)
10	Arciresi	Vincent	Président Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île	Appui au parachèvement de l'autoroute 25
11	Baril	Guy		Le pont de la 25
12	Labelle	Pierre	Président Conseil provincial du Québec des métiers de la construction	Appui au parachèvement de l'autoroute 25 et à la construction du pont entre Rivière-des-Prairies et Laval
13			ABM maintenance (CA) Ltée	Appui au parachèvement de l'autoroute 25 et à la construction du pont entre Rivière-des-Prairies et Laval
14	Libertella	Giovanni	Président 3865916 Canada Inc.	Appui au parachèvement de l'autoroute 25 et à la construction du pont entre Rivière-des-Prairies et Laval

15			Arrondissement Anjou, 177 lettres d'appui	Appui au parachèvement de l'autoroute 25 et à la construction du pont entre Rivière-des-Prairies et Laval
16	Lebertella	Joe	Président Centre des congrès et banquets Renaissance	Appui au parachèvement de l'autoroute 25 et à la construction du pont entre Rivière-des-Prairies et Laval
17	St-Pierre	Martin	Directeur général Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord	Parachèvement de l'autoroute 25 - consultation publique sur la modification du schéma
18			CLD Anjou	Appui au parachèvement de l'autoroute 25 et à la construction du pont entre Rivière-des-Prairies et Laval (pétition signée par 644 citoyens)
19	Libertella	Tony	Président Construction Harbour	Appui au parachèvement de l'autoroute 25 et à la construction du pont entre Rivière-des-Prairies et Laval
20	L'Écuyer	Michel	Président Distribution Grand Chef	Appui au parachèvement de l'autoroute 25 et à la construction du pont entre Rivière-des-Prairies et Laval
21	Mâsse	Ève	Directrice Finances et administration FIN Taxi	Appui au parachèvement de l'autoroute 25 et à la construction du pont entre Rivière-des-Prairies et Laval
22	Séguin	Pierre		Développement économique (circulation & transport) de l'Est de Montréal (Île)
23			The International Fixture Industry	Appui au parachèvement de l'autoroute 25 et à la construction du pont entre Rivière-des-Prairies et Laval
24	Carbone	Frank	Directeur général Le Carlton	Appui au parachèvement de l'autoroute 25 et à la construction du pont entre Rivière-des-Prairies et Laval
25	Meloche	Guy	Président Les aliments Méjicano	Appui au parachèvement de l'autoroute 25 et à la construction du pont entre Rivière-des-Prairies et Laval
26			Métropolitaine Réfrigération équipements	Appui au parachèvement de l'autoroute 25 et à la construction du pont entre Rivière-des-Prairies et Laval
27	Durocher	Roger	8 signataires	Appui au parachèvement de l'autoroute 25 Montréal Laval

28	Goulet	Roger	11 signataires	Appui au parachèvement de l'autoroute 25 et à la construction du pont entre Rivière-des-Prairies et Laval
29	Sirois	Robert	Directeur de la logistique Spicers	Appui au parachèvement de l'autoroute 25 et à la construction du pont entre Rivière-des-Prairies et Laval
30	Massicotte	Yves	Président Ropack Inc.	Appui au parachèvement de l'autoroute 25 et à la construction du pont entre Rivière-des-Prairies et Laval
31	Caron	Réal	Président Les entreprises Réal Caron	Appui au parachèvement de l'autoroute 25 et à la construction du pont entre Rivière-des-Prairies et Laval
32	Massicotte	Roger	Président Ropack Inc.	Appui au parachèvement de l'autoroute 25 et à la construction du pont entre Rivière-des-Prairies et Laval