

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.

2.1 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.

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