
CONSULTATION DE LA POPULATION
PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25
TRAVAUX EN MODE CONVENTIONNEL
RELOCALISATION DE L'AVENUE ROGER-LORTIE ET RECONFIGURATION ET
RACCORDEMENT DU RÉSEAU LOCAL, À LAVAL

Ce document a été réalisé par le personnel de la Direction de Laval — Mille-Îles, du ministère des Transports, sous la responsabilité de monsieur Daniel Dorais, directeur.

ÉQUIPE DE TRAVAIL

MONTPLAISIR, Robert, ARPSE
Service des inventaires et du plan

VENNE, Jacques, ARPSE
Service des inventaires et du plan

LANGELIER, Stéphanie, conseillère en communication
Service de liaison avec les partenaires
et les usagers

Sous la supervision de :

LAVOIE, Gérald, chef
Service des inventaires et du plan

Cartographie

RODRIGUE, Serj, technicien en arts appliqués
Service des inventaires et du plan

PARADIS, André, technicien des travaux publics
Service des inventaires et du plan

Secrétariat

GAGNON, Ginette, agente de secrétariat
Service du soutien à la gestion

TABLE DES MATIÈRES

ÉQUIPE DE TRAVAIL	i
1.0 INTRODUCTION	1
2.0 LA CONDITION 11	2
3.0 TRAVAUX EN MODE CONVENTIONNEL	3
4.0 ACTIVITÉS ANTÉRIEURES D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DE LA POPULATION	5
4.1 Personnes, organismes, groupes consultés.....	5
4.2 Préoccupations exprimées.....	5
4.3 Prise en compte des préoccupations.....	5
5.0 SOIRÉE D'INFORMATION ET DE CONSULTATION	7
5.1 La parution des avis publics.....	7
5.2 Lieu de la soirée.....	7
5.3 Le déroulement de la soirée.....	7
5.4 Commentaires et préoccupations exprimées.....	8
5.4.1 Thème 1 : Les impacts visuels.....	8
5.4.2 Thème 2 : Le bruit.....	9
5.4.3 Thème 3 : Les milieux humides.....	9
5.4.4 Autres commentaires.....	10
5.4.5 Mémoires.....	11
6.0 PRISE EN COMPTE DES PRÉOCCUPATIONS	12
6.1 Les impacts visuels.....	12
6.2 Le bruit.....	12
6.3 Milieux humides.....	13
6.4 Varia.....	13
6.5 Mémoires.....	13

TABLE DES MATIÈRES (suite)

FIGURE

Figure 1: Localisation du projet 4

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1: Avis publics et invitation

Annexe 2: Guide du participant

Annexe 3: Présentation du projet et du cadre de consultation

Annexe 4: Limites des travaux en PPP

1.0 INTRODUCTION

En vertu de l'article 31.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement, le gouvernement du Québec émettait, le 14 décembre 2005, le décret 1243-2005 en faveur du ministre des Transports autorisant la réalisation du projet de prolongement de l'A-25 entre l'A-440 et le boulevard Henri-Bourassa sur le territoire des villes de Laval et Montréal, assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement visée dans la section IV.1 du chapitre I de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Par la condition 11 du décret susmentionné, le gouvernement demande au ministère des Transports (MTQ) de consulter la population pour les travaux faisant l'objet d'une demande de certificat d'autorisation.

Le présent document rapporte les résultats de la consultation publique menée dans le cadre des travaux faisant l'objet du premier certificat d'autorisation, soit les travaux réalisés en mode conventionnel à Laval. Cette consultation s'est tenue le 1^{er} novembre 2006. Le rapport fait également état des discussions avec des personnes, groupes, organismes qui se sont tenues en 2006, antérieurement à la soirée précitée.

2.0 LA CONDITION 11

Consultation de la population

Le ministre des Transports doit consulter la population sur :

- Les impacts visuels du pont et des infrastructures routières en milieu terrestre et les mesures d'atténuation;
- les mesures d'atténuation du bruit et leurs impacts, dont l'impact visuel;
- la protection et la mise en valeur de l'écoterritoire du ruisseau De Montigny à Montréal;
- la protection et la mise en valeur des milieux humides à Laval;
- l'aménagement d'une piste multifonctionnelle et son raccordement aux réseaux existants et projetés sur le territoire des villes de Laval et de Montréal.

Cette consultation devra faire l'objet d'un rapport démontrant dans quelle mesure les préoccupations de la population ont été prises en compte dans l'élaboration du projet. Ce rapport doit être déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

3.0 TRAVAUX EN MODE CONVENTIONNEL

Les travaux exécutés dès 2006 (figure 1), consistent en la construction de chaussées souples sur le réseau municipal de Laval, la construction de nouvelles bretelles d'entrée et de sortie d'autoroute, la construction d'un pont d'étagement et de ponceaux. Plus précisément, il s'agit :

- De l'avenue Roger-Lortie, incluant une voie réservée aux autobus en direction nord jusqu'à la montée Masson;
- du début de la bretelle d'accès à la voie réservée aux autobus, direction sud;
- du réalignement de la montée Masson incluant la construction d'un pont d'étagement;
- du réalignement de l'avenue Marcel-Villeneuve;
- du réalignement du rang Bas-Saint-François;
- des bretelles O et P permettant les échanges entre l'A-440 et la montée Masson;
- du raccordement de l'avenue Roger-Lortie à la montée Masson;
- de relocalisation de l'accès à l'école Leblanc.

Les travaux consistent à exécuter les terrassements, les fondations de chaussées, le revêtement souple, le drainage, le marquage, l'engazonnement et les autres travaux connexes.



Figure 1 : Localisation du projet

4.0 ACTIVITÉS ANTÉRIEURES D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DE LA POPULATION

4.1 Personnes, organismes, groupes consultés

Depuis le début de l'année 2006, plusieurs échanges ont eu lieu, en plus de Ville de Laval, les personnes, organismes, et groupes suivants ont été rencontrés séparément.

- Le propriétaire de l'usine ConAgra (Sauce VH);
- le propriétaire et un locataire du parc de maison mobile situé à l'ouest de l'École Leblanc.
- la Commission scolaire de Laval;
- le Conseil régional de l'environnement de Laval;
- les clubs de motoneiges et de quad;

4.2 Préoccupations exprimées

- Les circuits de transport des écoliers;
- la période des travaux par rapport à la période scolaire;
- la localisation des arrêts d'autobus;
- le débordement de la circulation de transit sur le réseau local en période de pointe;
- l'effet des sels de déglçage et des embruns sur les milieux naturels, l'herpetofaune, l'agriculture, etc.;
- la partie est du raccordement à l'avenue Marcel-Villeneuve et de l'avenue Roger-Lortie, dans le milieu humide;
- le processus d'approbation et de réalisation du projet;
- la réalisation des mesures compensatoires sur le territoire de Laval;
- l'incidence des poursuites judiciaires en cours sur la réalisation et la pérennité des travaux à être exécutés en 2006;
- les sentiers de motoneige et de quad;
- le déplacement d'une maison mobile.

4.3 Prise en compte des préoccupations

- Le MTQ a procédé à un échange de terrain avec la Commission scolaire de Laval afin de préserver l'intimité de l'école et de l'école de pompiers qui sont situés sur le même site;
- afin de ne pas modifier les circuits de transport des étudiants et de mitiger les nuisances sonores, l'ordonnancement des travaux prévoit que le réaménagement de l'entrée de l'école sera réalisé pendant le congé scolaire estival;

- des discussions par l'entremise de la Ville avec la Société de transport de Laval ont porté sur la relocalisation des arrêts d'autobus sur la montée Masson à la nouvelle entrée de l'école Leblanc;
- concernant la protection de milieux humides à Laval, le MTQ s'engage à élaborer, en concertation avec les spécialistes du ministère du Développement durable de l'Environnement et des parcs (MDDEP), des mesures de préservation et de compensation des milieux humides en fonction des superficies affectées par l'ensemble du projet à Laval. Ces mesures seront prises sur le territoire de Laval et seront soumises d'ici le 30 novembre 2007. Le MTQ s'engage également à présenter un programme détaillé de suivi des milieux humides affectés dans le secteur du projet d'ici le 30 novembre 2007;
- à la suite de rencontres avec les clubs de motoneige et de quad, le MTQ a apporté certaines modifications au projet de façon à maintenir les sentiers de motoneige et de quad;
- le MTQ réaménagera l'entrée de l'usine ConAgra, sur la montée Masson;
- le MTQ a apporté un soutien au propriétaire du parc de maisons mobiles pour le développement d'un nouvel espace et la relocalisation d'un autre espace.

5.0 SOIRÉE D'INFORMATION ET DE CONSULTATION

Le 1er novembre 2006, le MTQ a tenu une soirée d'information sur les 3 thèmes suivants :

- Thème 1 : Les impacts visuels des infrastructures routières en milieu terrestre et les mesures d'atténuation;
- Thème 2 : Les mesures d'atténuation du bruit et leurs impacts, dont l'impact visuel;
- Thème 3 : La protection et la mise en valeur des milieux humides à Laval.

5.1 La parution des avis publics

- La Presse, le 29 octobre 2006
- Courrier Laval, le 29 octobre 2006
- Site Internet du MTQ, le 30 octobre 2006

Les avis publics sont joints à l'annexe 1 du présent document.

De plus, 200 invitations (annexe 1) ont été déposées chez les résidents à proximité du projet et à l'école Leblanc.

5.2 Lieu de la soirée

Centre des Congrès Le Parc,
1950, rue Notre-Dame-de-Fatima
Laval

5.3 Le déroulement de la soirée

La rencontre a débuté par une présentation du projet de parachèvement de l'A-25 et des trois thèmes précités. Par la suite, les commentaires et préoccupations des participants ont été recueillis lors de table ronde. Un guide de participant a été remis à chaque personne (annexe 2). Par la suite, une synthèse des positions et de préoccupations a été présentée en plénière.

18 h 30 à 19 h 30	Accueil et inscription des participants.
19 h 30 à 19 h 40	Mot de bienvenue du directeur de la Direction de Laval — Mille-Îles.
19 h 40 à 20 h	Présentation du projet et du cadre de la consultation.
20 h à 20 h10	Déplacement vers les tables rondes.
20 h 15 à 21 h 15	Discussion sous forme de table ronde. Thème 1 : 15 minutes Thème 2 : 15 minutes Thème 3 : 20 minutes Varia : 10 minutes
21 h 15 à 21 h 45	Pause pour les participants Synthèse des commentaires émis lors des tables rondes (rencontres entre les animateurs).
21 h 45 à 22 h 15	Présentation de la synthèse des commentaires.
22 h 15 à 22 h 30	Mot de la fin et clôture de la soirée.

Assistance à la présentation :36 personnes

Assistance aux tables rondes :32 personnes

La présentation est jointe à l'annexe 3.

5.4 Commentaires et préoccupations exprimées

5.4.1 Thème 1 : Les impacts visuels

Les préoccupations et commentaires exprimés par les citoyens sont les suivants :

- Les aménagements paysagers doivent être intégrés dès le début du projet;
- les espaces boisés doivent être conservés et si possible, en ajouter;
- lors de la construction de l'autoroute, on devra tenir compte de signature visuelle à l'entrée de la ville;

- le rapprochement de la montée Masson par rapport à l'école Leblanc; on pourrait prévoir des mesures comme des plantations d'arbres;
- près du parc de maisons mobiles, le rapprochement du carrefour à la sortie des bretelles pourrait occasionner des désagréments. Par exemple, les files d'attente; on souhaiterait le déplacement des bretelles plus à l'ouest (parc industriel);
- afin de limiter l'impact visuel et le bruit, l'autoroute devrait être encaissée à Laval;
- pour limiter la « pollution visuelle de l'éclairage » on souhaite un éclairage diffus vers le sol;
- de façon à mieux visualiser les projets on souhaiterait que le MTQ les présente en simulation 3D ou à l'aide de maquette.

5.4.2 Thème 2 : Le bruit

Les préoccupations et commentaires exprimés sont les suivants :

- Le bruit durant la construction;
- le bruit causé par l'augmentation de la circulation;
- les mesures d'atténuation réalisées au début du projet, non pas si requises ou à la suite du suivi;
- les écrans antibruit doivent être installés le plus près possible de la route;
- le bruit à la sortie de la bretelle A-25 Nord vers A-440 Ouest;
- le bruit causé par la circulation locale de jour et de nuit, par les déplacements induits par l'école (autobus), les files d'attente devant leurs résidences;
- le bruit à l'école Leblanc, prévoir des mesures d'atténuation du bruit;
- pour les mesures d'atténuation, favoriser des écrans végétaux (mur végétal ou plantation) avec des espèces résistantes plutôt que des murs en matériaux durs (béton, métal);
- en raison de la disponibilité d'espace, on devrait privilégier les talus végétalisés;
- lors de la planification des talus et écrans végétaux, il faut tenir compte des développements, à venir.

5.4.3 Thème 3 : Les milieux humides

Les préoccupations et commentaires exprimés sont les suivants :

- L'importance des milieux humides : milieux les plus riches de la planète sur le plan de la diversité biologique;
- les impacts du sel de déglacage. Les sels de déglacage sont toxiques pour les milieux humides et peuvent détruire l'ensemble d'un site (milieu humide);
- il ne suffit pas de recréer des milieux humides, il est également important de maintenir la biodiversité naturelle;

- la protection des deux ruisseaux : Corbeil et Bas-Saint-François. Ce sont des milieux naturels qu'il faut protéger au même titre que les milieux humides. Leur mise en valeur peut se faire par l'aménagement d'une piste cyclable qui longerait l'un ou l'autre des ruisseaux;
- la protection des milieux naturels qui bordent les cours d'eau, en particulier les boisés existants, entre autres, celui qui se situe entre l'école et la future A-25;
- pour la mise en valeur des milieux humides, il y aurait lieu de faire des aménagements pour permettre l'accès aux milieux humides;
- le maintien de la continuité des milieux humides (exemple : milieux humides 2 et 3, ainsi qu'avec celui plus à l'est);
- par rapport aux mesures de compensation, on souhaite que ce soit fait dans le secteur et non ailleurs dans Laval. Sur le même sujet, certains ont proposé que l'on reproduise ailleurs la totalité des milieux humides existants;
- la présence des castors dans les milieux humides;
- le débat a également amené certaines personnes à mentionner qu'il ne faut pas être trop radical et que la protection des milieux humides ne doit pas compromettre ou retarder la réalisation du projet.

5.4.4 Autres commentaires

Les préoccupations et commentaires exprimés sont les suivants :

- utilisation de la voie ferrée pour le transport en commun et l'aménagement d'une gare dans le secteur;
- on souhaite une rencontre spécifique avec les résidents du secteur des maisons mobiles pour discuter plus en détail des aménagements routiers (circulation) et des mesures d'atténuation requises;
- des inquiétudes soulevées relatives au maintien de la circulation pendant les travaux en mode conventionnel et en mode PPP.
- le projet de parachèvement de l'A-25 est une opportunité de développer davantage le réseau cyclable dans ce secteur de Laval et en particulier le lien vers l'école Leblanc.
- la desserte de ConAgra par la montée Masson;
- l'absence d'analyse des déplacements pour la période de pointe du soir. On mentionne que le MTQ ne semble s'attarder qu'aux conditions de circulation en période de pointe du matin. Or, la crainte que le réseau routier de Laval soit particulièrement congestionné de Laval vers la Rive-Nord en période PM a été soulevée.
- On mentionne également que le projet de parachèvement de l'A-25 suscitera un développement du territoire de Laval et de la couronne nord, et qu'en conséquence, la congestion routière se manifesterait de nouveau quelques jours après sa mise en service.

5.4.5 Mémoires

Le 1er novembre, aucun mémoire n'a été déposé. Des mémoires pourront être déposés auprès du MTQ, jusqu'au 15 novembre 2006.

6.0 PRISE EN COMPTE DES PRÉOCCUPATIONS

6.1 Les impacts visuels

La carte présentée à l'annexe 4 illustre la zone de travaux dévolue au partenaire privé, à l'extérieur de cette zone, le MTQ en collaboration avec le MDDEP pourrait réaliser des interventions d'aménagements paysagers en tenant compte de la prise en considération des discussions relatives aux compensations des pertes de milieux humides qui se tiendront en 2007.

Concernant les entrées de Ville, le MTQ et / ou le partenaire devra élaborer et mettre en œuvre un programme de renaturalisation des abords du projet, en collaboration avec les villes de Laval et Montréal.

En ce qui concerne la pollution lumineuse, l'éclairage prévu pour le réseau local tient compte de ce phénomène. Par contre, pour le réseau autoroutier projeté, les exigences prévues à l'appel de proposition permettent au partenaire privé, l'installation d'un éclairage de type haut mât respectant les normes du MTQ.

En ce qui concerne l'emplacement des bretelles à proximité du parc de maisons mobiles, elles ne peuvent être déplacées pour des raisons de fonctionnement et de sécurité du réseau autoroutier. L'emplacement de ces bretelles correspond à la planification initiale du projet élaboré dans les années 70.

6.2 Le bruit

Durant la période de construction, le MTQ a prévu des mesures contractuelles pour la gestion du bruit (Devis 114). Ainsi, l'entrepreneur devra avoir un programme détaillé de contrôle du bruit et un plan de suivi acoustique.

En ce qui concerne le bruit en période d'exploitation au niveau du parc de maisons mobiles et des résidences sur le rang Bas St-François, il y aura un suivi après la fin des travaux. Dans le cadre des études à réaliser par le partenaire, si le besoin est identifié, un écran au niveau des deux secteurs précités pourrait être mis en place en conformité avec la condition 14 du décret 1243-2005 et après consultation des résidents directement concernés. Signalons qu'il n'est pas certain que le projet dans son ensemble ait un impact sonore négatif le long de l'A-440 en raison de l'impact de la tarification sur les débits de circulation de l'A-440. Le MTQ désire donc attendre la fin des travaux avant d'intervenir au niveau du climat sonore dans ce secteur précis.

En ce qui concerne la problématique du bruit de l'A-25 en fonction des nouveaux développements, la MRC est en processus de révision du schéma d'aménagement et de développement. La MRC doit procéder conformément aux exigences de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, à l'identification des contraintes majeures à l'occupation du sol occasionnées par les voies de circulation, notamment en raison du bruit généré par la circulation routière. De plus, la Ville a été avisée qu'elle devait prévoir des mesures d'atténuation ou qu'elle doit planifier le développement à proximité du projet en considération des impacts sur le climat sonore.

6.3 Milieux humides

Un groupe de travail MDDEP—MTQ devra se pencher sur l'élaboration des mesures de préservation et de compensation des milieux humides en fonction des superficies affectées par l'ensemble du projet à Laval. Le MTQ souhaiterait que la Ville de Laval soit associée si possible à la démarche.

Le MTQ est prêt à considérer la possibilité que les mesures de compensation puissent se réaliser sur les terrains adjacents à l'autoroute et qui répondraient aux préoccupations des citoyens concernant la mise en valeur des milieux humides, des ruisseaux et la protection des espèces menacées.

Le MTQ réitère son engagement à effectuer le suivi des impacts sur les milieux humides.

6.4 Varia

Lors de l'élaboration du projet, la Ville n'a pas manifesté d'intérêt à participer financièrement à la mise en place de piste cyclable sur l'avenue Roger-Lortie et à la montée Masson. Le MTQ a par contre réservé une bande de terrain adjacente à la future avenue Roger-Lortie et à la montée Masson pour un futur lien cyclable.

Le MTQ rencontrera prochainement le propriétaire de l'usine ConAgra pour poursuivre les discussions relatives à sa desserte.

6.5 Mémoires

Lors de la soirée du 1er novembre, le MTQ a indiqué aux participants que les mémoires pourraient être transmis au MTQ jusqu'au 15 novembre, par écrit, télécopie ou courriel.

À la suite de la réception des mémoires, le MTQ en fera une synthèse qu'il transmettra au MDDEP. À la suite de l'analyse des commentaires et des préoccupations exprimés, des ajustements pourront être apportés au projet.

ANNEXE 1

AVIS PUBLICS ET INVITATION

ANNEXE 2

GUIDE DU PARTICIPANT

ANNEXE 3

PRÉSENTATION DU PROJET
ET DU CADRE DE CONSULTATION

ANNEXE 4

LIMITES DES TRAVAUX EN PPP
