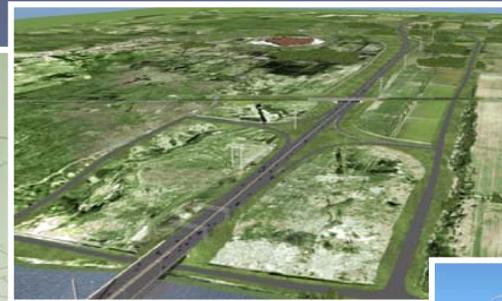


Projet de parachèvement de l'autoroute 25 Montréal-Laval



Présentation

- Contexte
- Problématique
- Projet
- Environnement
- Conclusions

Présentation

- **Contexte**
- Problématique
- Projet
- Environnement
- Conclusions

Contexte

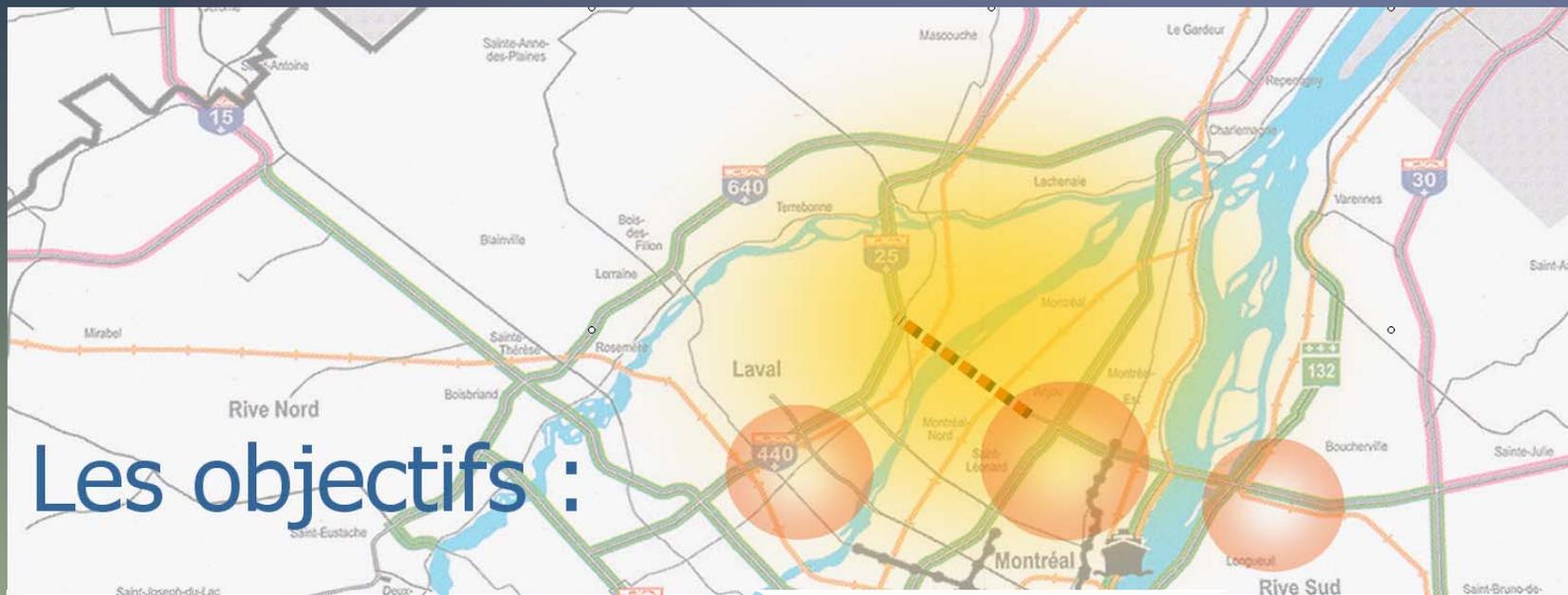
Depuis les années 70, le projet de l'autoroute 25 est inclus dans les outils de planification du ministère des Transports du Québec. Ce projet vise essentiellement à:

- compléter le réseau autoroutier
- améliorer la desserte pour l'est de l'agglomération
- augmenter l'offre de transport en commun (TC)
- appuyer le développement en reliant les principaux pôles économiques

En ce sens, il est conforme au cadre d'aménagement de la région métropolitaine du Gouvernement du Québec



Contexte



Les objectifs :

- **Faciliter la mobilité des personnes et des marchandises à la fois dans l'est de l'agglomération et avec les autres pôles économiques de la région métropolitaine (axe le plus direct reliant la Rive-Sud, Montréal, Laval et la Rive-Nord)**
- **Améliorer, pour les résidents et les entreprises, l'accès aux axes routiers et au réseau de transport en commun**

En ce sens, il s'inscrit en appui aux orientations de développement économique et d'aménagement des partenaires municipaux et régionaux

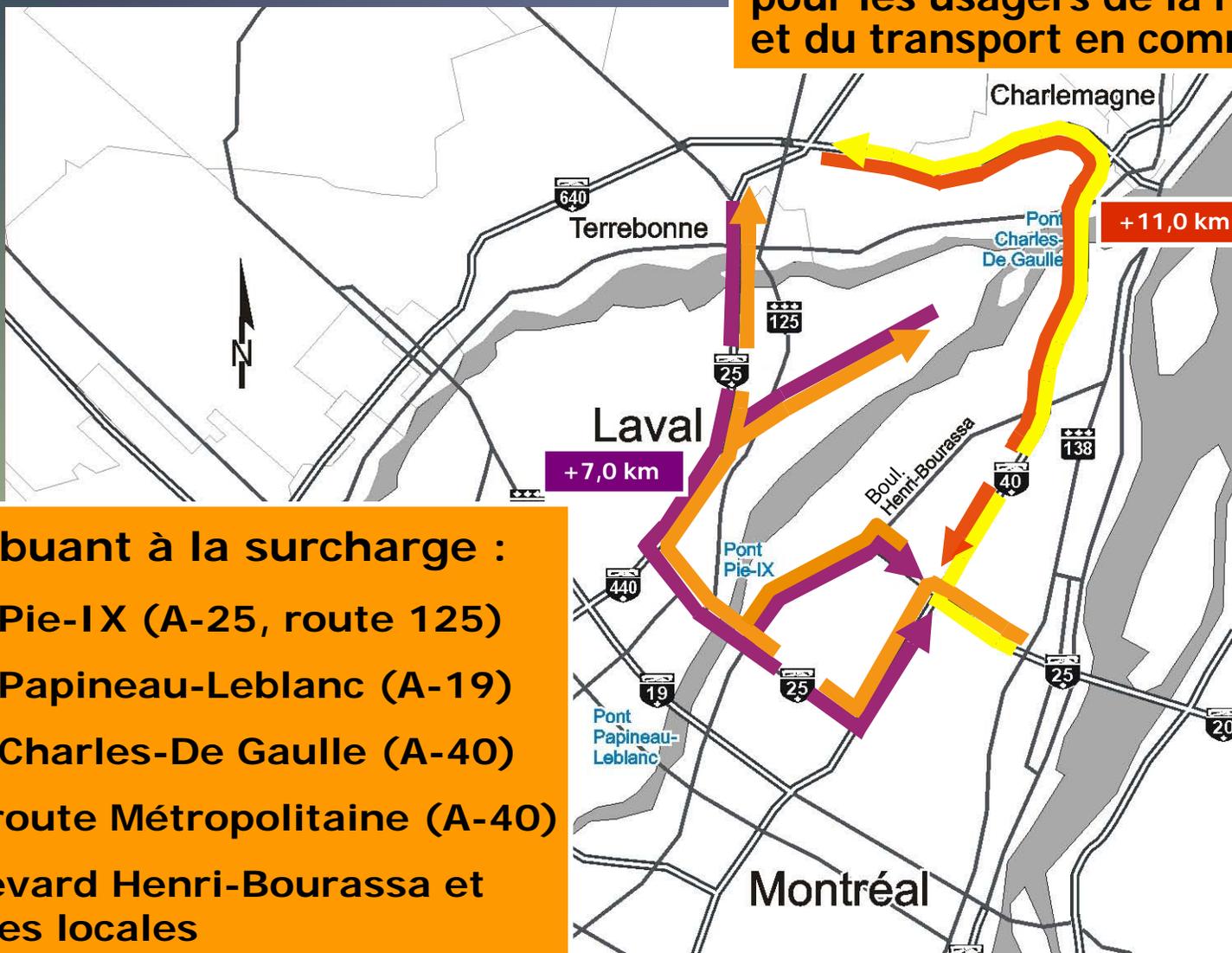
Présentation

- Contexte
- **Problématique**
- Projet
- Environnement
- Conclusions

Problématique

1) Discontinuité de l'autoroute 25 =

Détours importants pour les usagers de la route et du transport en commun



Contribuant à la surcharge :

- Pont Pie-IX (A-25, route 125)
- Pont Papineau-Leblanc (A-19)
- Pont Charles-De Gaulle (A-40)
- Autoroute Métropolitaine (A-40)
- Boulevard Henri-Bourassa et artères locales

Problématique

2) Augmentation majeure de la circulation sur les ponts entre Laval, Rive-Nord Est et Montréal

1971 266 610 véh./jour

1981 399 700 véh./jour

1991 527 900 véh./jour

1996 573 700 véh./jour

2000 637 400 véh./jour

2003 646 900 véh./jour

ET ÇA CONTINUE D'AUGMENTER

Problématique

3) Tous les axes routiers reliant Laval et Montréal sont régulièrement congestionnés à l'heure de pointe du matin

Conséquences :

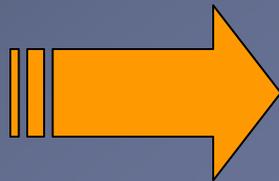
- L'ensemble des files d'attente s'étend sur près de 20 km
- Les temps de parcours ont plus que doublé entre 1989 et 1998

Problématique

4) Perspectives de 1998 à 2016:

Si l'augmentation prévisible des débits de la période de pointe se concrétise, la capacité des ponts existants sera dépassée

Si aucune intervention interviene n'est réalisée :



PROBLÈMES MAJEURS

- **Augmentation de la congestion:**
 - Les files d'attente pourraient doubler
 - La période de pointe (de 6 h à 9 h) pourrait s'allonger
- **Augmentation de la pollution de l'air (consommation d'essence)**
- **Augmentation des coûts du transport des marchandises**
- **Augmentation de la circulation sur les artères locales**

Présentation

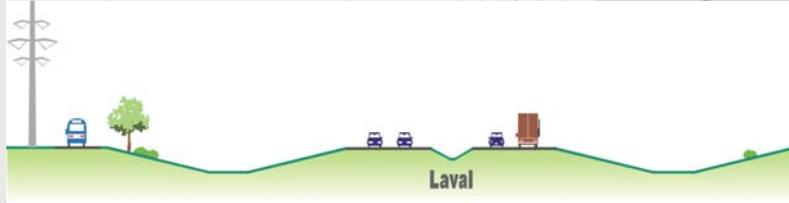
- Contexte
- Problématique
- **Projet**
- Environnement
- Conclusions



Projet

Entièrement réalisé sur les terrains acquis au début des années 70

Zone agricole permanente



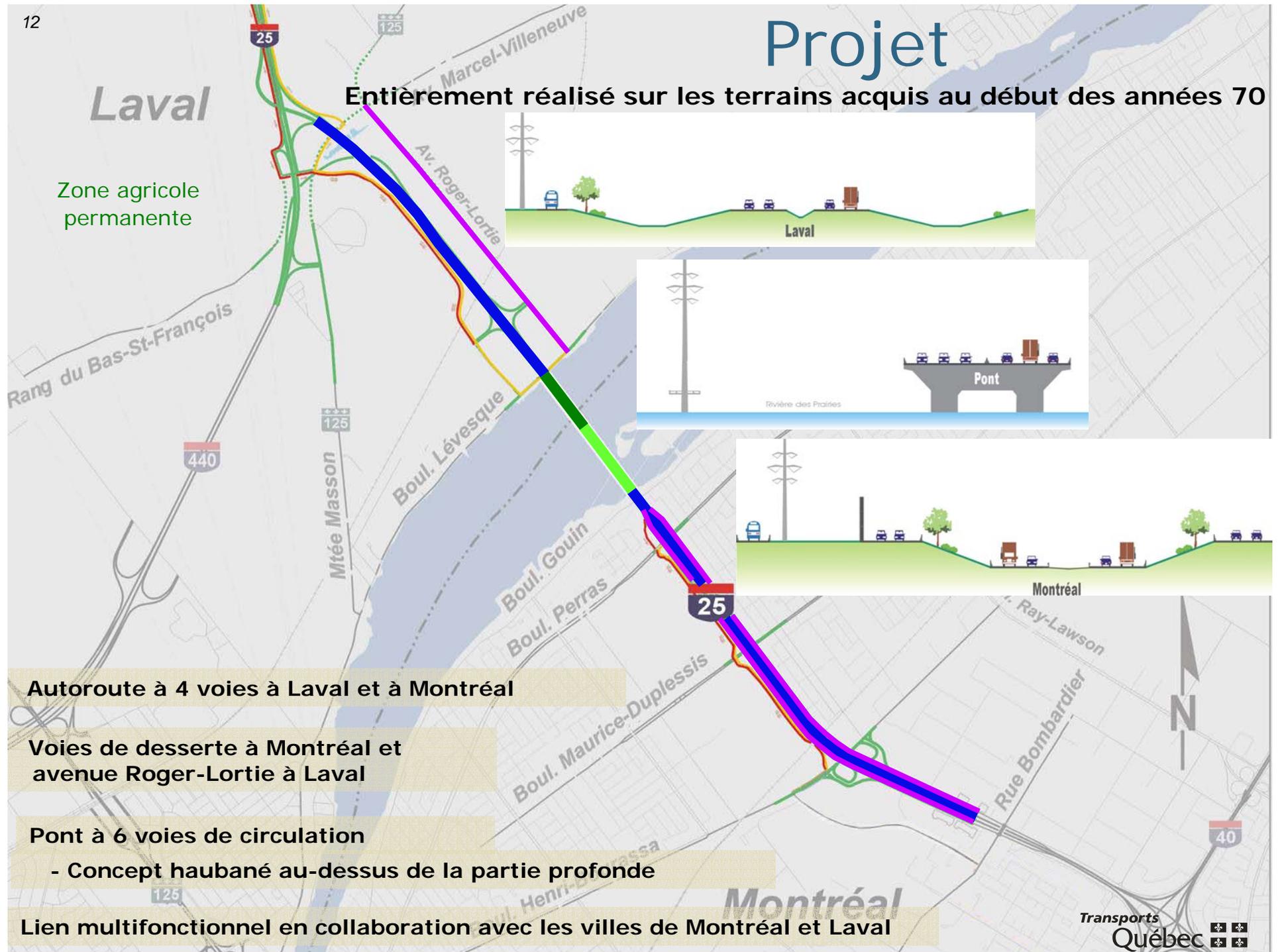
Autoroute à 4 voies à Laval et à Montréal

Voies de desserte à Montréal et avenue Roger-Lortie à Laval

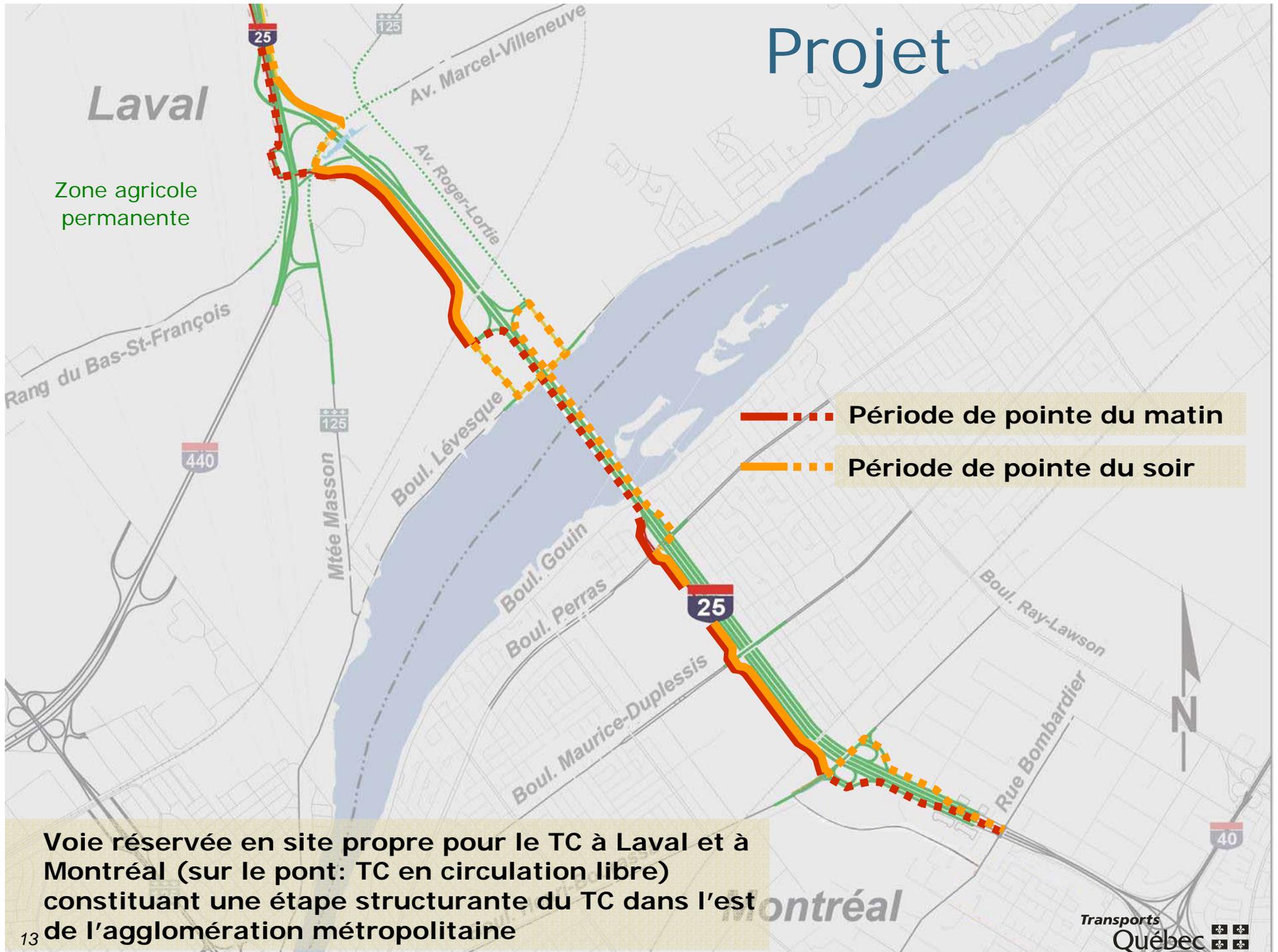
Pont à 6 voies de circulation

- Concept haubané au-dessus de la partie profonde

Lien multifonctionnel en collaboration avec les villes de Montréal et Laval



Projet



Projet

Achalandage projeté

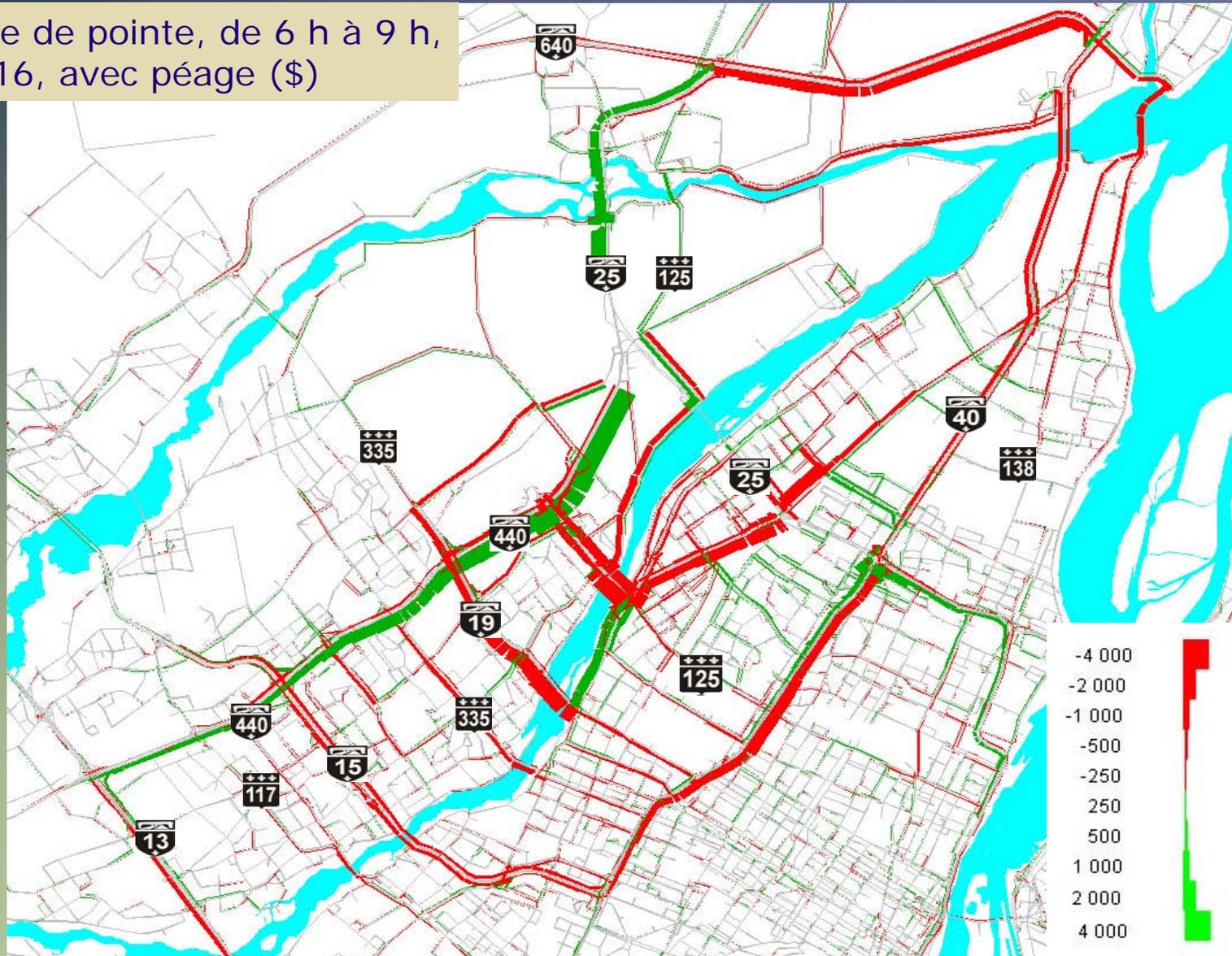
Nombre de véhicules par jour sur le nouveau pont :

Année	Avec péage \$
2016	48 000 à 62 000

- Avec péage, la circulation demeurerait fluide au-delà de 2016
- Le coût du passage contrôle l'achalandage

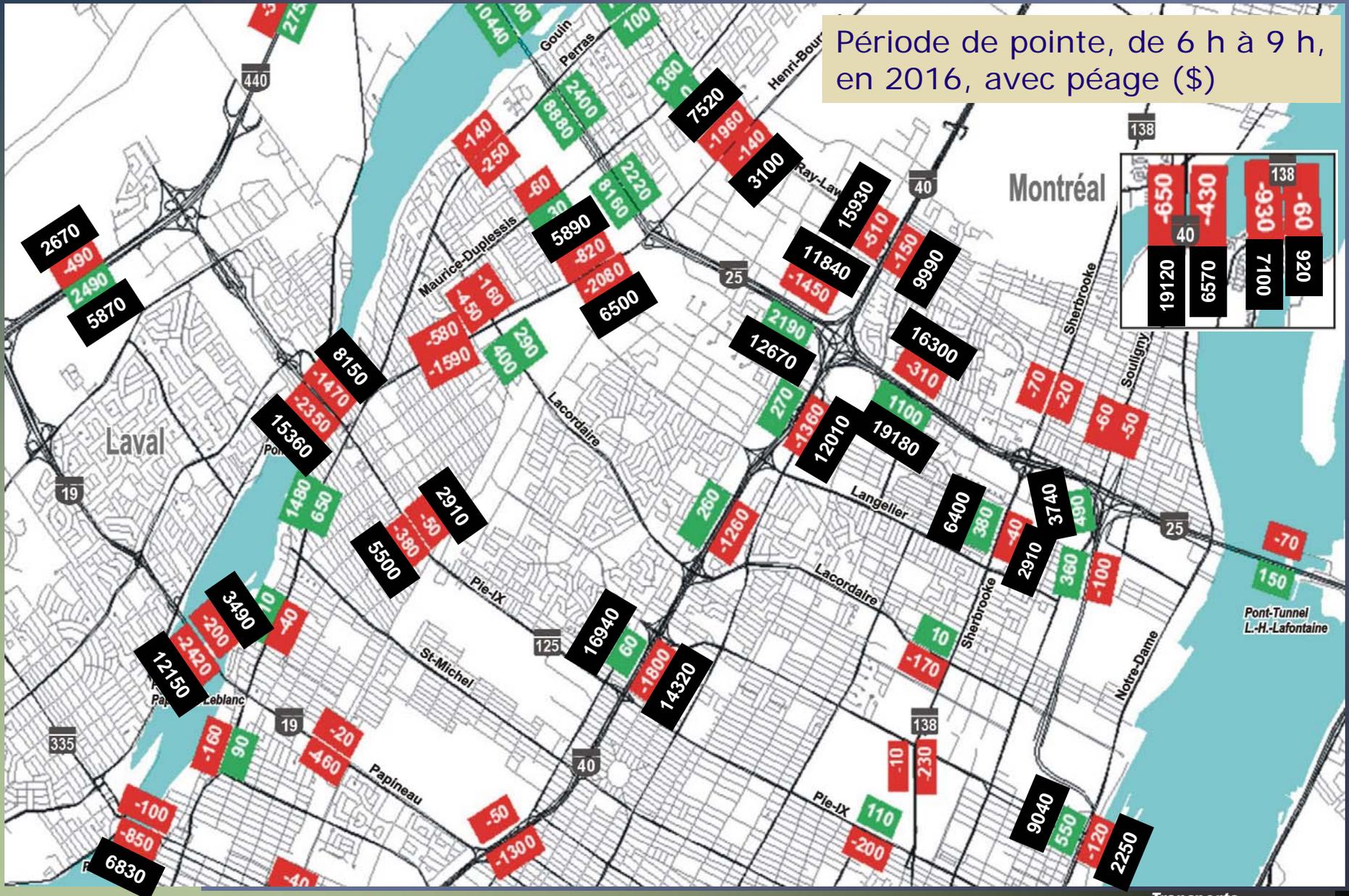
Impact sur le réseau existant

Période de pointe, de 6 h à 9 h,
en 2016, avec péage (\$)

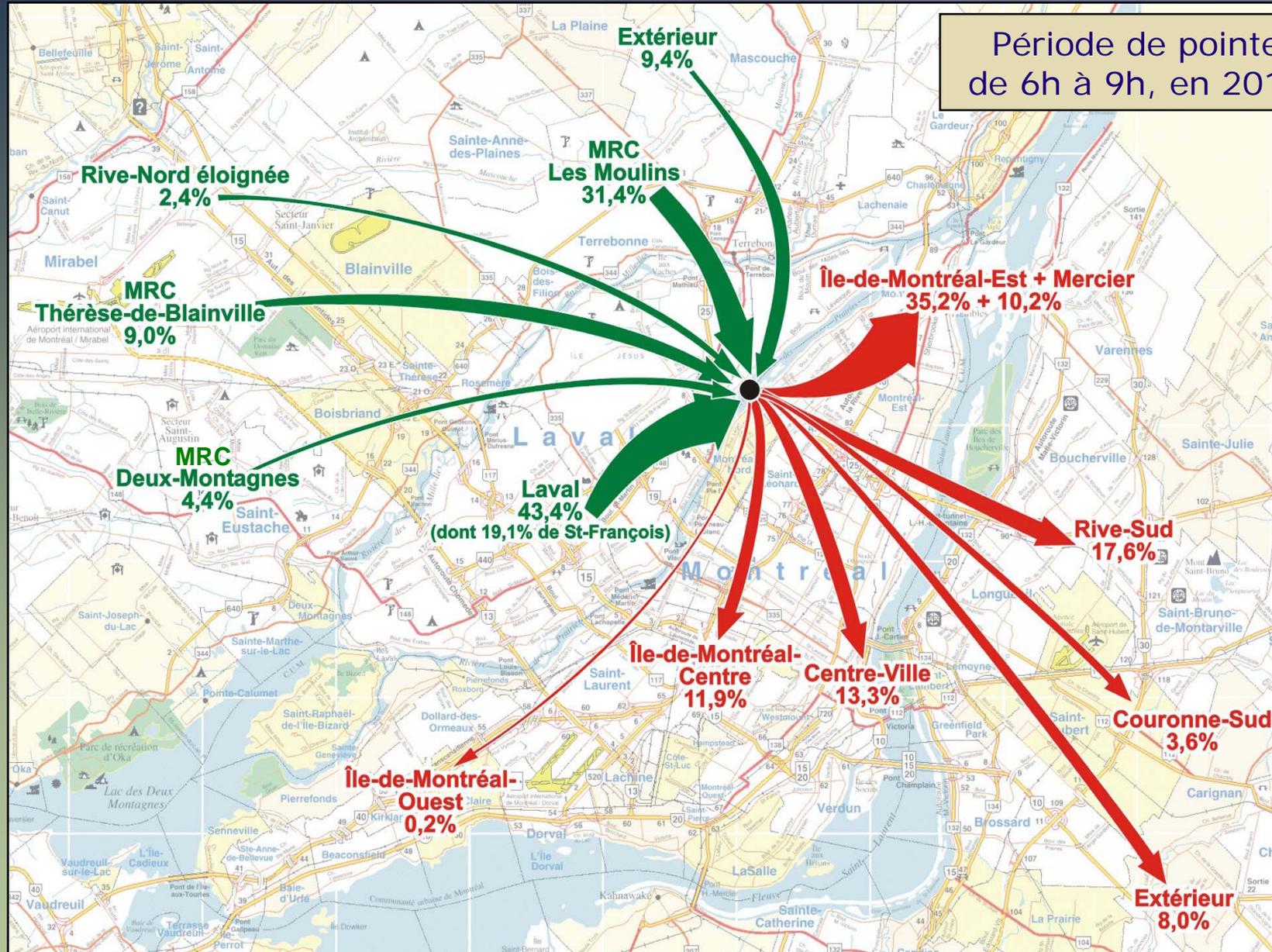


Impact sur le réseau existant

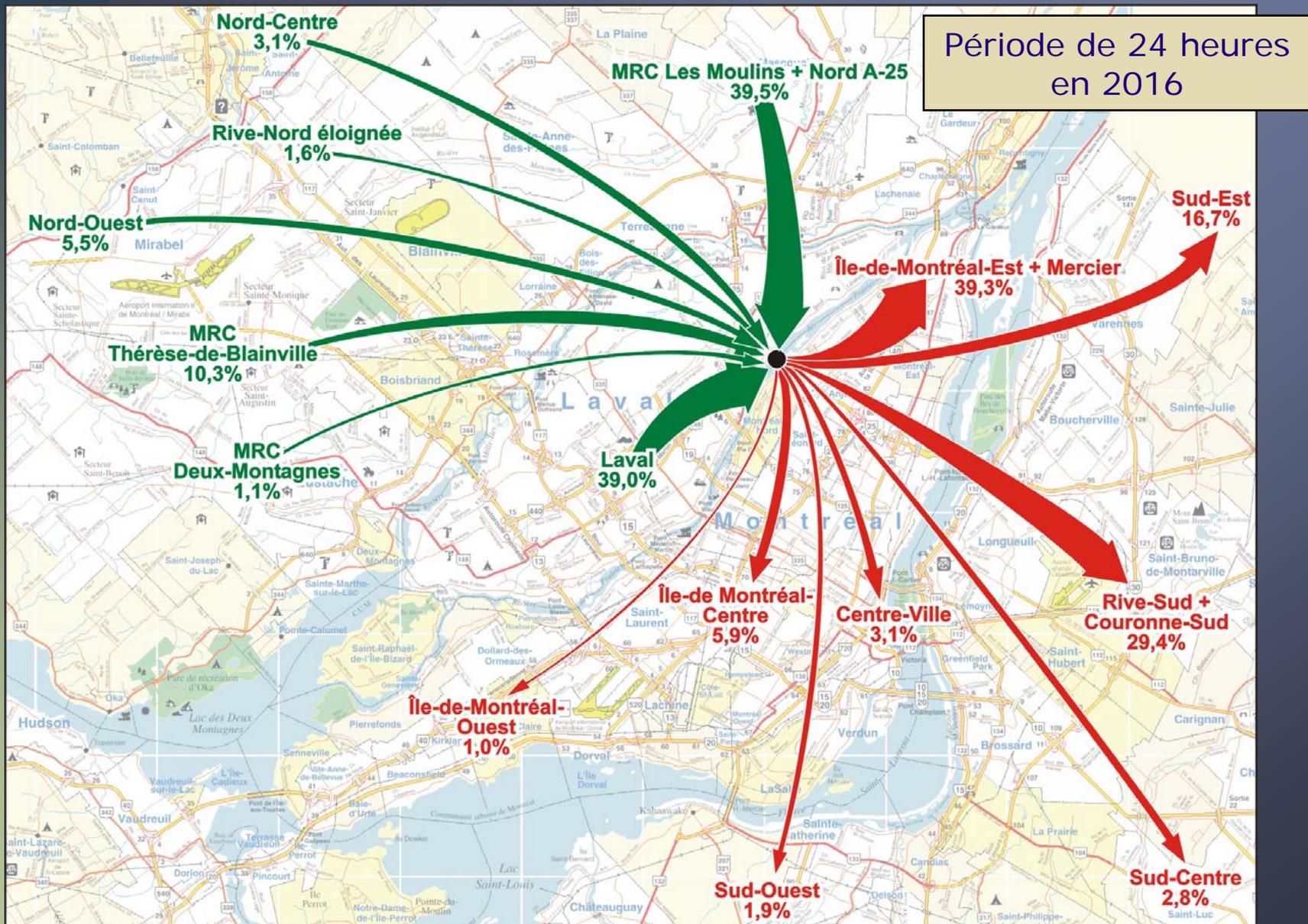
Période de pointe, de 6 h à 9 h, en 2016, avec péage (\$)



Déplacements majeurs (véhicules en direction sud)



Déplacements majeurs (camions en direction sud)

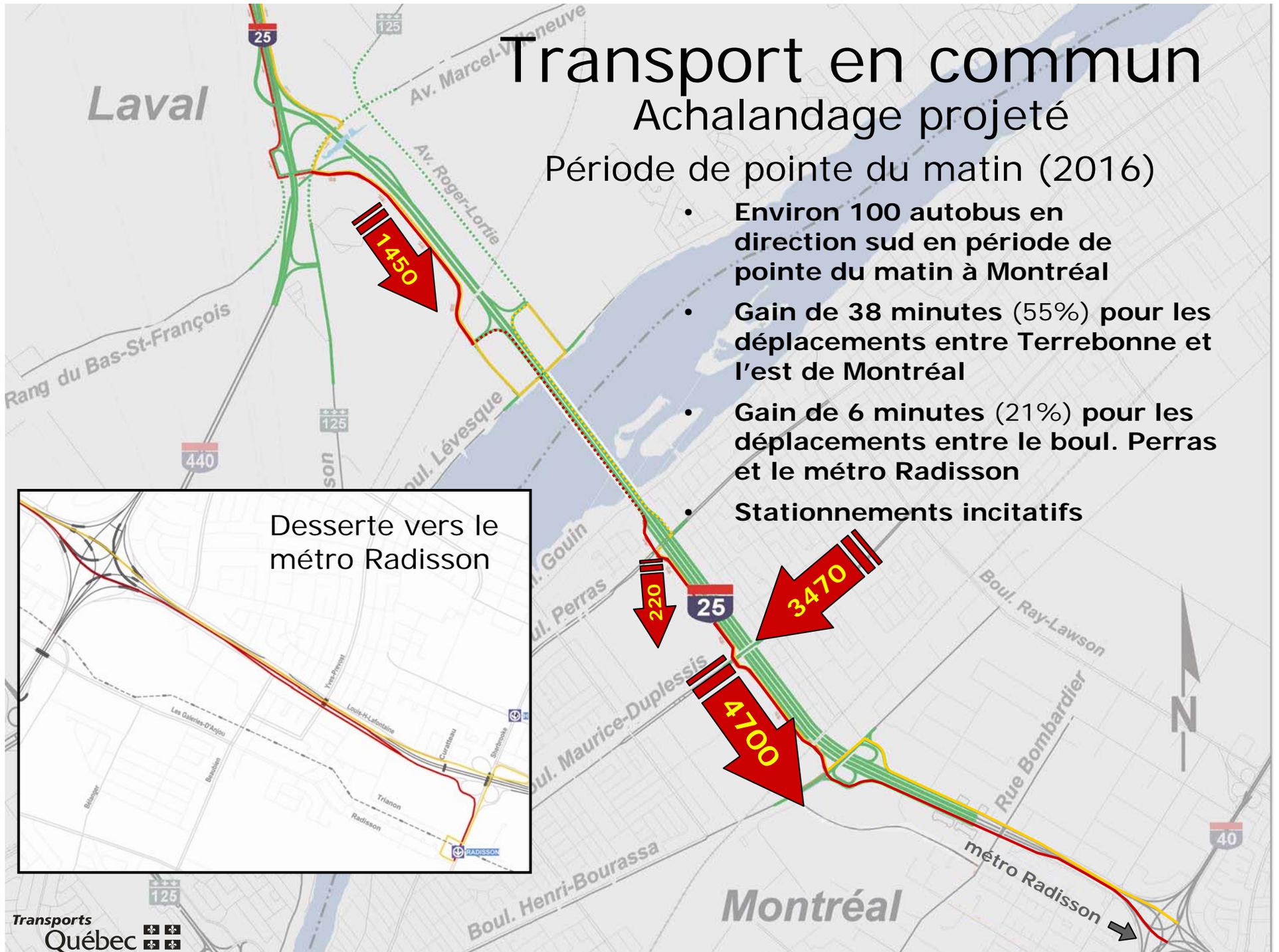
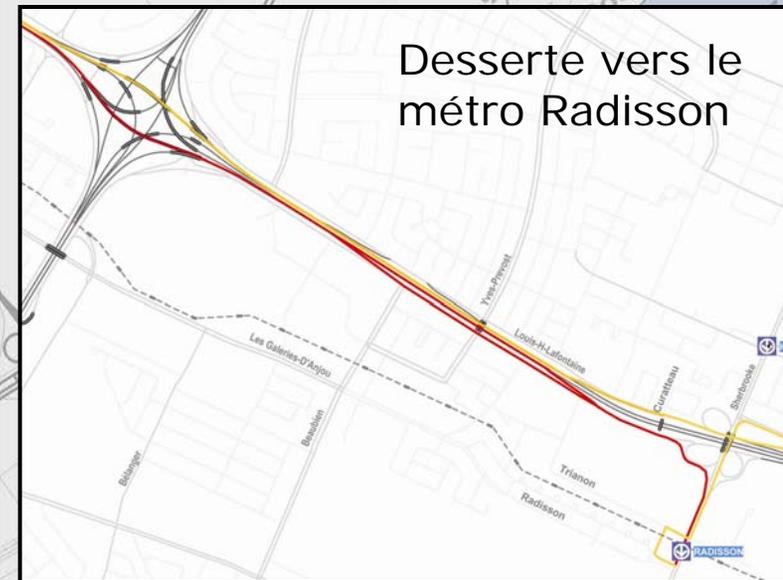


Transport en commun Achalandage projeté

Période de pointe du matin (2016)

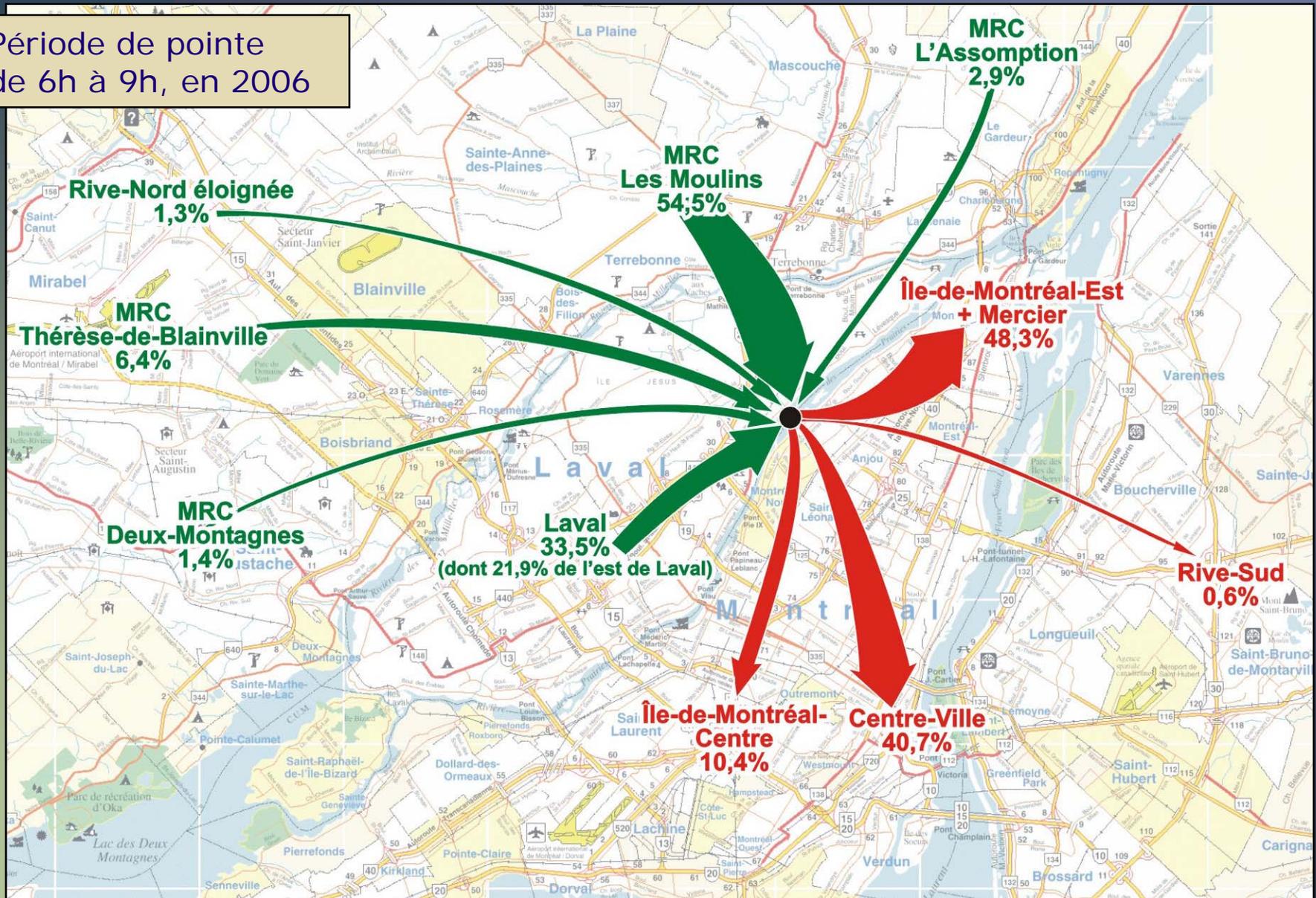
- Environ 100 autobus en direction sud en période de pointe du matin à Montréal
- Gain de 38 minutes (55%) pour les déplacements entre Terrebonne et l'est de Montréal
- Gain de 6 minutes (21%) pour les déplacements entre le boul. Perras et le métro Radisson
- Stationnements incitatifs

Desserte vers le métro Radisson



Déplacements majeurs (transport en commun)

Période de pointe de 6h à 9h, en 2006



Projet: coûts de réalisation

- Pont à 6 voies de circulation
- Autoroute à 4 voies de circulation à Laval et Montréal, chemins de service à Montréal, avenue Roger-Lortie à Laval, échangeurs, ponts d'étagement
- Voie réservée aux autobus
- Frais connexes (plans et devis, surveillance...)

TOTAL : 383 M\$



Parachèvement de l'autoroute 25 dans le cadre d'un partenariat public-privé

Avantages pour le gouvernement :

- Accès à des sources de financement privé
- Avancement et accélération du projet
- Partage des risques
- Émergence d'un projet novateur sur les plans technique et financier

Avantages pour la population :

- Maintien d'un parcours alternatif sans frais
- Tarification réglementée et surveillée
- Contrôle serré des résultats attendus



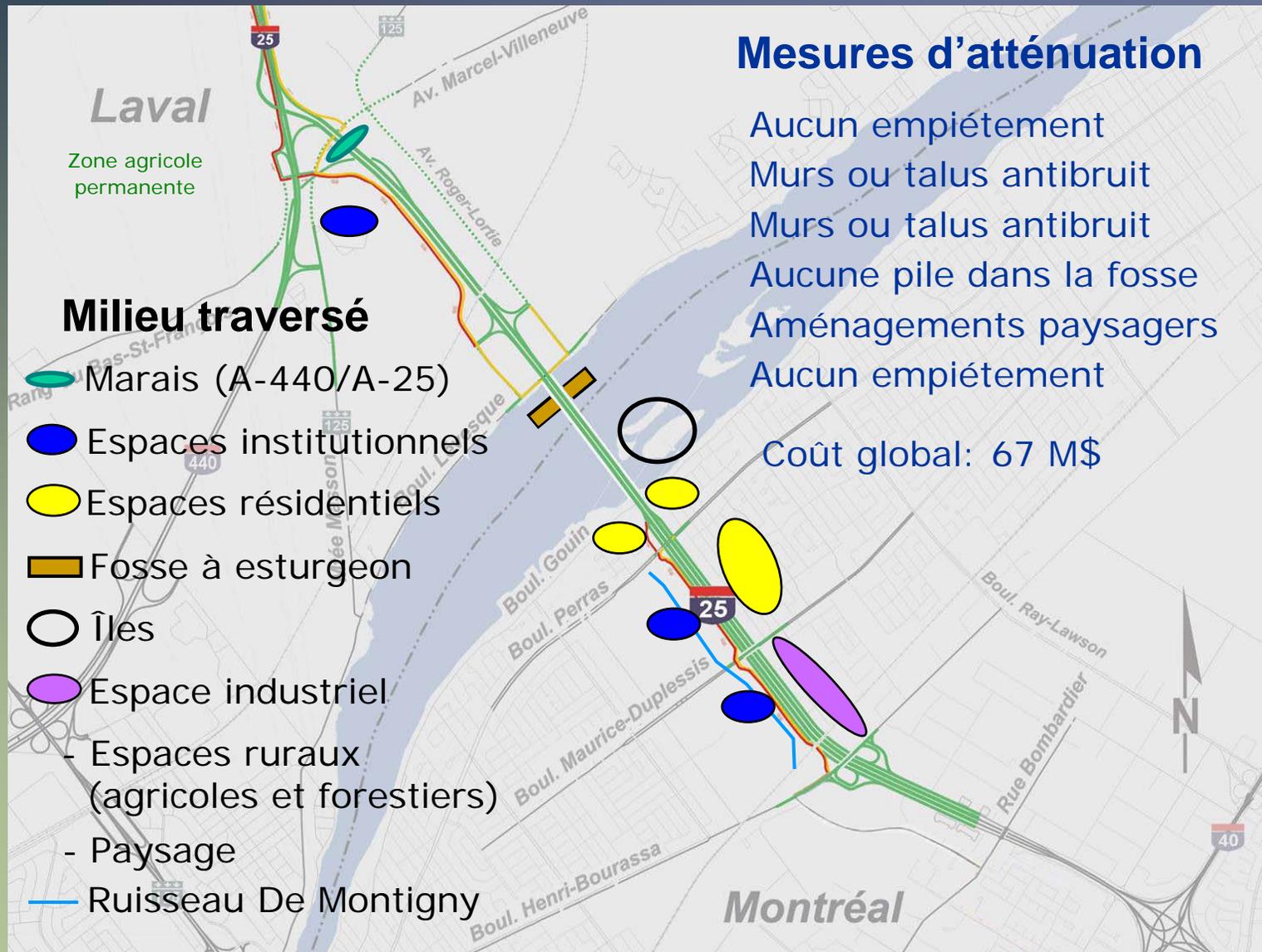
Présentation

- Contexte
- Problématique
- Projet
- **Environnement**
- Conclusions



Environnement

Le milieu traversé et les mesures d'atténuation



Environnement

Les obligations environnementales

Gouvernement
du
Québec



Devis de
performance
Contrat



Partenaire
privé

Ce contrat établira les exigences gouvernementales à respecter par le partenaire privé

Exemples:

- un maximum de 9 piles dans la rivière (aucune pile dans la fosse à esturgeon)



- un climat sonore acceptable (55 db(A)) ou légèrement perturbé (60 db(A))



Environnement

Effets globaux annuels
2016

- Réduction d'environ 50 000 000 km parcourus pour les usagers de l'A-25
- Réduction d'environ 11 000 000 heures d'utilisation de véhicule dans la région métropolitaine
- Réduction de la consommation énergétique, des polluants et des gaz à effet de serre à l'échelle régionale: 10 000 000 litres d'essence en moins
22 000 tonnes de GES (équivalent CO₂) en moins

Présentation

- Contexte
- Problématique
- Projet
- Environnement
- **Conclusions**



Conclusions



- **Élimination des détours inutiles dans l'est de l'agglomération**
- **Amélioration des conditions de circulation sur les liens entre Laval et Montréal ainsi que sur les artères locales**
- **Meilleure desserte de l'est de l'agglomération par transport en commun**
- **Création d'un lien multifonctionnel dans l'est de l'agglomération**
- **Soutien au développement des pôles économiques de l'agglomération**
- **Lien complémentaire (rocade) pour la circulation régionale**