

**RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES
DU MDDEP**

**INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES CONCERNANT 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 PAR LE
MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

DOSSIER 3211-05-380

TABLE DES MATIÈRES

Contexte	iv
Réponses adressées au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP).	1
Projet faisant l'objet de la demande d'autorisation	1
Question n°1	1
Solutions de rechange	1
Question n°2	1
Question n°3	1
Question n°4	2
Question n°5	2
Question n°6	2
Question n°7	3
Question n°8	3
Question n°9	5
Question n°10	6
Question n°11	6
Les variantes de pont — Aspects visuels	6
Question n°12	6
Question n°13	7
Question n°14	7
Question n°15	7
Question n°16	7
Question n°17	10
Travaux dans le lit de la rivière des Prairies	10
Question n°18	10
Question n°19	10
Travaux en rive et en plaine inondable	11
Question n°20	11
Question n°21	11
Question n°22	11
Question n°23	11
Esturgeon jaune	12
Question n°24	12
Marais	12
Question n°25	12
Question n°26	13
Ruisseau De Montigny	13
Question n°27	13
Question n°28	13
Question n°29	14
Gestion des déblais	14
Question n°30	14

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Question n°31	14
Question n°32	14
Question n°33	14
Question n°34	15
Prévisions concernant les déplacements	15
Question n°35	15
Question n°36	15
Question n°37	17
Question n°38	17
Question n°39	17
Question n°40	18
Question n°41	18
Climat sonore	18
Question n°42	18
Question n°43	18
Question n°44	18
Question n°45	19
Qualité de l'air et santé	19
Question n°46	19
Question n°47	19
Question n°48	19
Question n°49	20
Transport en commun	20
Question n°50	20
Question n°51	20
Question n°52	21
Piste multifonctionnelle et transport collectif	21
Question n°53	21
Question n°54	21
Question n°55	21
Jardins communautaires	22
Question n°56	22
Élément urbain	22
Question n°57	22
Impacts économiques	22
Question n°58	22
Question n°59	22

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Liste des photos

Photo 1	Boulevard Gouin, direction ouest (Montréal)	8
Photo 2	De Montréal vers Laval, côté est du pont	9
Annexe 1.....		23

CONTEXTE

En 2000-2001, le ministère des Transports (MTQ) a entrepris des discussions avec le ministère de l'Environnement du Québec (MENVQ) afin d'examiner la problématique des projets majeurs en transport devant être réalisés sous la forme de Partenariat Public Privé (PPP).

Dès le départ, il fut clairement indiqué que l'analyse environnementale et l'étude d'impact devraient être orientées vers un devis de performance environnementale qui fixerait des buts à atteindre plutôt que les moyens pour les atteindre.

C'est dans cette optique que le MTQ a continué à développer le projet de parachèvement de l'A-25 entre Montréal et Laval.

RÉPONSES ADRESSÉES AU MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (MDDEP).

Dans le chapitre 5 de l'étude d'impact ainsi que dans les documents complémentaires qui ont été produits, le MTQ a déjà réalisé un devis de performance préliminaire qui sera complété et bonifié à la suite des recommandations du BAPE, du rapport d'analyse du MDDEP et du décret d'autorisation.

Projet faisant l'objet de la demande d'autorisation

Question n°1

L'autorisation que le MTQ demande aujourd'hui en vertu de l'article 31.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., chapitre Q-2) porte-t-elle sur une autoroute à 4 voies ou à six voies circulation ?

Réponse

En raison des tronçons existants (géométrie et capacité), le projet en est un d'autoroute à 4 voies de circulation dans une emprise d'autoroute à 6 voies comprenant un pont à 6 voies de circulation.

Solutions de rechange

Question n°2

Exposer les solutions de rechange examinées et écartées avant de retenir le prolongement de l'A-25 comme solution privilégiée pour remédier aux problèmes identifiés.

Réponse

À la suite des analyses effectuées dans le cadre du PGDM, le MTQ a privilégié le parachèvement de l'A-25 afin de compléter un des éléments manquant du réseau routier de la région métropolitaine de Montréal. Les seules variantes analysées concernaient uniquement le nombre de voies de circulation (6 voies ou 4 voies) nécessaire pour assurer la fluidité et la sécurité.

Question n°3

Peut-on présenter un projet s'insérant dans un plan d'intervention sur la circulation automobile sur les ponts entre Laval et l'île de Montréal visant un renforcement notable du transport en commun et une diminution de l'usage de l'automobile ?

Réponse

Le projet vise à compléter un tronçon manquant de 7 km d'autoroute et comprend une voie réservée au transport en commun en site propre, sauf sur le pont. De plus, le projet vise à éliminer les détours actuels pour les utilisateurs. Par ailleurs, ce projet fait partie du

PGDM, lui-même étant la résultante de l'analyse régionale de transport (tous modes) pour la grande région métropolitaine. Les projets compris dans le PGDM doivent permettre d'obtenir l'équilibre recherché entre le transport en commun et les autres modes.

Question n°4

Quelles seraient les caractéristiques d'un projet dans l'axe de l'A-25 qui conserve les avantages précités pour la souplesse du réseau, sans en présenter les inconvénients sur la qualité de vie ? Par exemple, un projet de pont qui serait réservé au camionnage, au transport en commun et au covoiturage, dont le nombre de voies serait réduit à deux par sens ? Quelle serait la pertinence de prévoir des campagnes de publicité pour convaincre la population de l'importance de ces changements de mentalité ?

Réponse

Le prolongement de l'A-25 vise à compléter un lien manquant sur le réseau autoroutier de l'agglomération et les besoins évalués par le MTQ englobent le transport des personnes en général incluant la circulation automobile et le transport des marchandises. Il n'a jamais été envisagé par le MTQ de limiter ce corridor aux seuls besoins du transport des marchandises et du transport en commun.

Il importe de rappeler que c'est l'ensemble des interventions comprises dans le PGDM qui visent à assurer l'équilibre nécessaire pour tous les modes.

Question n°5

Est-ce que l'entente à venir avec un possible partenaire pourrait prévoir une clause ou une condition permettant, dans l'éventualité où le besoin se ferait sentir, de prévoir l'aménagement d'une voie réservée au covoiturage sur cet axe routier ?

Réponse

Le projet envisagé est une autoroute à péage qui devrait assurer la fluidité sur cet axe autoroutier pour le niveau d'achalandage prévu. Il n'y a aucun intérêt pour une voie réservée au covoiturage sur une autoroute déjà fluide. Une telle clause viendrait modifier substantiellement le partage de risque avec le partenaire.

Question n°6

Présenter deux scénarios, qui, tout en permettant le transport des personnes et des marchandises, ont comme objectif de diminuer les impacts négatifs des transports sur la qualité de vie, l'un avec le pont de l'A-25 et l'autre sans le pont.

Réponse

Aucun scénario n'a été développé spécifiquement en ce sens. Cependant, le projet retenu implique des diminutions de débits significatifs sur les axes actuels comme Henri-Bourassa et Pie IX. Il a été estimé que ces diminutions de débits entraîneraient une amélioration de la qualité de vie des résidents aux abords de ces axes.

Question n°7

Est-ce qu'une infrastructure routière et un pont dédié au transport en commun, à un lien multifonctionnel et au transport lourd peut être évaluée ?

Réponse

Les objectifs du projet ainsi que les effets recherchés par l'élimination des détours ne seraient aucunement atteints si les véhicules automobiles n'y avaient pas accès. Le projet vise à compléter le réseau autoroutier ainsi que la rocade permettant d'éviter l'A-40 très congestionnée à Montréal.

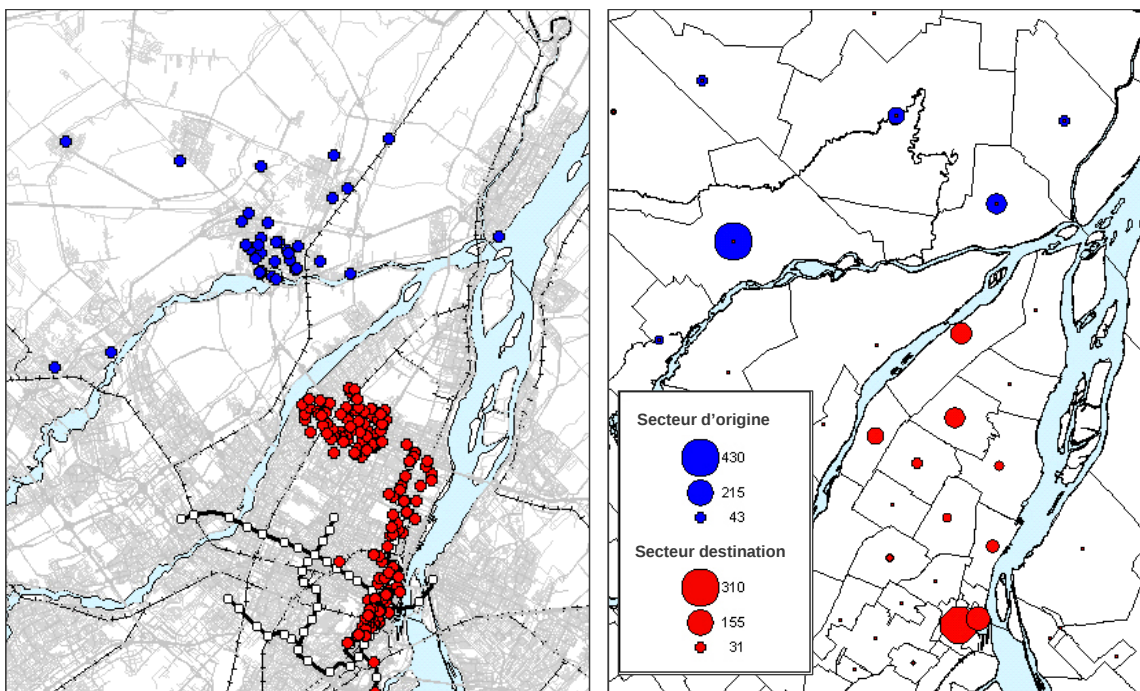
Question n°8

Est-ce que les propriétés du MTQ pourraient être suffisantes pour permettre l'ajout d'un lien ferroviaire entre la voie ferrée des chemins de fer Québec-Gatineau à Laval et la voie ferrée du Canadien National à Montréal ? Par exemple, est-ce qu'il serait techniquement (infrastructures, vitesse adéquates, etc.) possible de faire traverser un éventuel train de banlieue dans l'axe du pont de l'autoroute 25 ? Quels pourraient être les avantages et inconvénients en terme d'intégration entre les différents projets de transport en commun (lignes Mascouche et ligne Repentigny) ? De cette façon la ligne de Mascouche ne bénéficierait-elle pas d'un trajet plus direct vers l'île de Montréal le centre-ville ?

Réponse

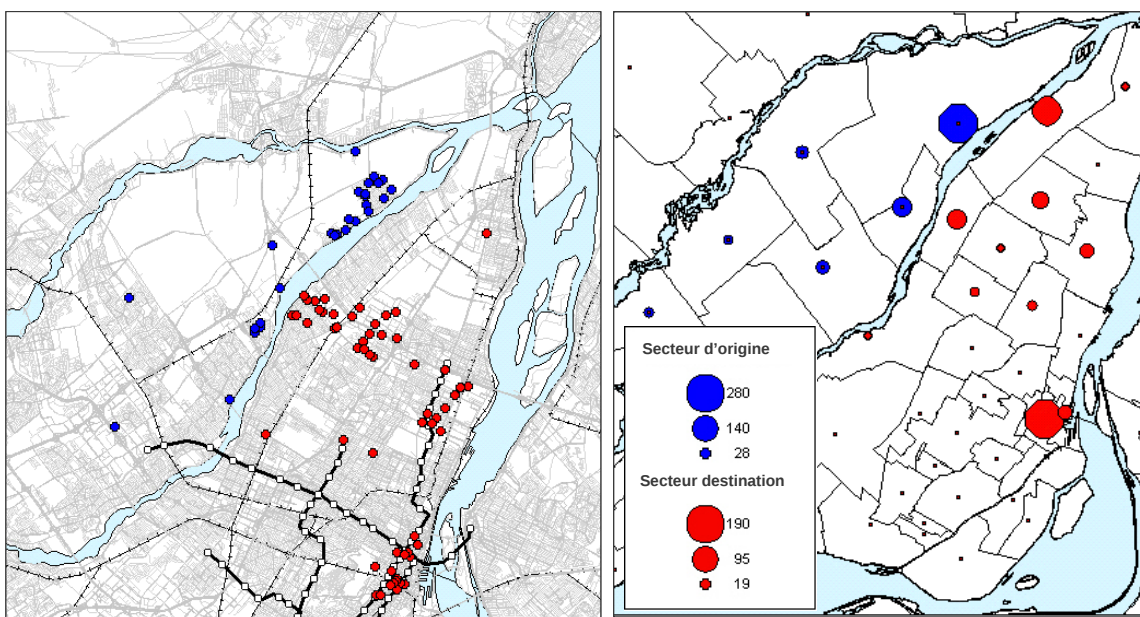
Le projet de l'A-25 comprend déjà une voie réservée aux autobus qui répond et répondra adéquatement aux besoins identifiés dans cet axe. Cette démonstration quant à la dispersion des points d'origine et de destination a été effectuée de façon exhaustive, lors de l'audience publique. Les trois figures suivantes illustrent bien cette dispersion.

Bassin des usagers du TC dans le corridor A-25
 Conseil régional de transport de Lanaudière
 Scénario 1 (PPAM2006)



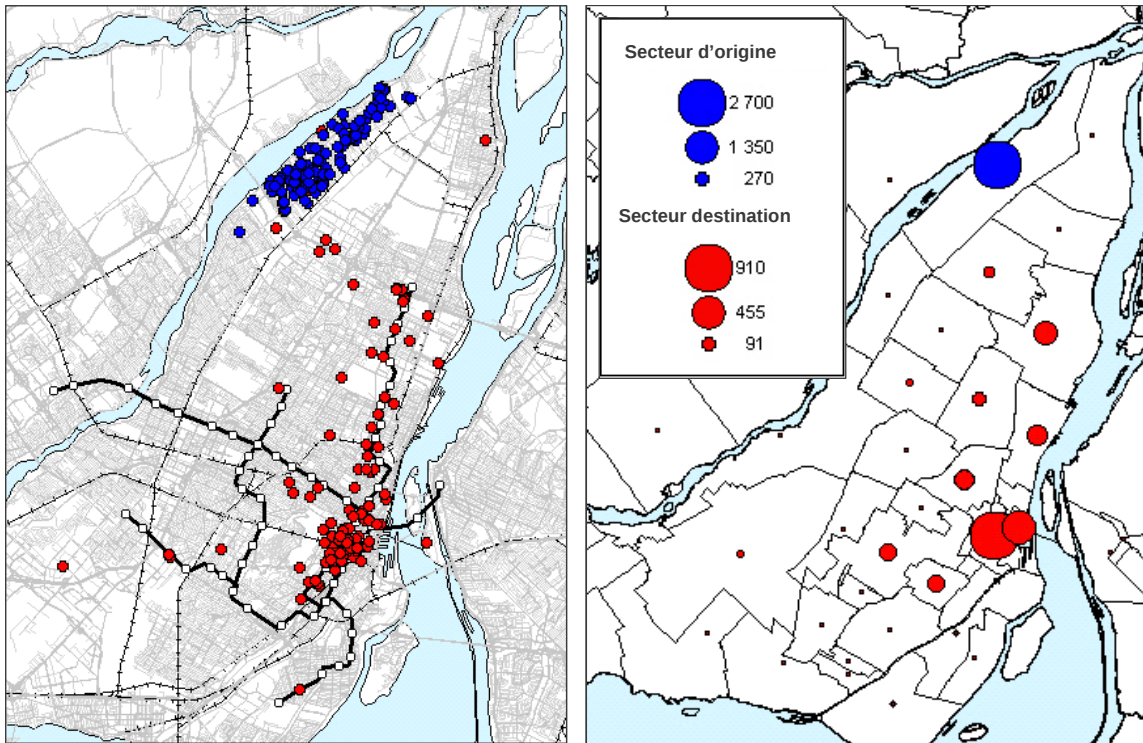
Parachèvement de l'Autoroute 25
 N° 2-G.2

Bassin des usagers du TC dans le corridor A-25
 Société de transport de Laval
 Scénario 1 (PPAM2006)



Parachèvement de l'Autoroute 25
 N° 2-G.3

Bassin des usagers du TC dans le corridor A-25
Société de transport de Montréal
Scénario 1 (PPAM2006)



Parachèvement de l'Autoroute 25
N° 2-G.4

Par ailleurs, il revient à l'AMT de planifier et de réaliser les analyses de faisabilité des lignes de train de banlieue. L'étude pour la desserte de l'est de l'agglomération est en cours et les résultats devraient être disponibles prochainement.

Question n°9

Est-ce que ces options ont fait l'objet d'études d'opportunité ? S'il y a lieu, veuillez déposer les études pertinentes, dont celles concernant les variantes de positionnement des voies de service à Montréal, la localisation de la voie réservée au transport en commun à l'est, l'option du tunnel et l'option en boulevard urbain à Montréal (deux copies ainsi qu'une copie en version électronique).

Réponse

Le MTQ a procédé à diverses analyses tant sur le plan technique que sur le plan de divers aménagements géométriques. Ces analyses n'ont cependant pas été effectuées dans le cadre d'une étude d'opportunité de différentes solutions mais visaient uniquement à évaluer les coûts de réalisation et leur faisabilité dans l'emprise déjà acquise par le MTQ dans les années 70. Ces analyses visaient à compléter l'analyse bénéfice-coût afin de faciliter la prise de décision gouvernementale.

Question n°10

Le MTQ devrait présenter une comparaison de solutions de rechange faisant appel à des critères :

- **de performance** : fluidité capacité du réseau, gains de temps, amélioration de la sécurité et de sécurité;
- **techniques et financiers** : acquisitions de terrains et déplacement de bâtiments, difficultés techniques (pentes, remblais/déblais, nombre de structures), coût de réalisation et d'exploitation);
- **sociaux et environnementaux** : qualité de vie des résidants (trafic lourd, bruit, poussières, pollution atmosphérique, vibrations), sécurité des résidants (éviter le passage de matières dangereuses dans les zones densément bâties et près des zones sensibles), développement socioéconomique, cadre bâti, boisés d'intérêt, habitats fauniques, milieux humides et cours d'eau touchés, impacts visuels, activités récréatives (pistes cyclables, parcs), vulnérabilité des zones sensibles (bruit perçu près des écoles, des résidences situées en bordure de l'autoroute).

Réponse

Le MTQ n'a pas évalué de solutions de rechange puisque le besoin et les objectifs visaient à compléter le tronçon manquant de l'A-25. Ce projet a été identifié dans le PGDM comme un des éléments importants du réseau autoroutier de l'agglomération.

Question n°11

Est-ce que le montant de 383 millions de dollars comprend le coût d'acquisition de l'emprise actuellement propriété du MTQ ? Si non, quel a été le coût d'acquisition de cette emprise (en dollars d'aujourd'hui) ?

Réponse

Non, le coût comprend la construction et les activités connexes tels que les honoraires professionnels et déplacement d'utilités publiques. En ce qui concerne le coût d'acquisition de l'emprise, en dollars 2004, ils sont de 24,4 M \$ sur la base des valeurs foncières des terrains avoisinants.

Les variantes de pont — Aspects visuels

Question n°12

Indiquer et préciser les engagements du MTQ par rapport aux critères mentionnés (ex. : épaisseur de tablier, nombre et localisation des piles, etc.) afin de permettre d'estimer l'impact visuel.

Réponse

Les éléments techniques et les critères relatifs à l'impact visuel seront précisés uniquement à l'étape des plans et devis. Les caractéristiques techniques devront cependant respecter le devis de performance environnemental du projet. En ce qui concerne le nombre de piles, il n'excédera pas 9 piles sans empiéter dans la fosse à esturgeons.

Question n°13

Présenter des esquisses de variantes de pont probables à partir d'angles (en rive) permettant d'apprécier les impacts visuels.

Réponse

Le MTQ a présenté tous les éléments disponibles dans ses documents ainsi que dans la présentation 3D lors de l'audience publique. Vous trouverez les esquisses visuelles du concept présenté en audience à l'annexe I.

Question n°14

Pour chaque variante, préciser la durée et la période des travaux et les horaires journaliers de chantier.

Réponse

La durée des travaux de construction devrait prendre trois ans. Quant aux horaires journaliers, ils devront respecter la réglementation municipale en vigueur qui est de 7 h à 22 h à Laval et inexistante à Montréal. Par contre, à Montréal, le règlement sur le bruit (R.R.V.M.C.B.-3) précise des seuils à respecter selon les périodes de la journée ainsi que la méthodologie d'évaluation des niveaux sonores. Pour les travaux en rivière, ils devront être également conformes aux exigences de Pêches et Océans Canada.

Question n°15

Est-ce que le MTQ s'engage à ce que, s'il y a lieu, les mâts d'un futur pont ne dépasseront pas 45 m ?

Réponse

La hauteur des mâts sera directement influencée par la portée au-dessus de la fosse à protéger. Elle a été évaluée à environ 50 m en fonction de la largeur estimée de la fosse. Elle pourrait varier en fonction des exigences du MDDEP et des autorités fédérales concernées et sera précisée à l'étape de la production des plans et devis.

Question n°16

Lors de la visite de terrain de la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le représentant du MTQ a indiqué que les approches du pont d'étagement pourraient être aménagées en talus végétalisés, ce qui est représenté sur l'image, plutôt qu'en structures de béton. Les riverains affectés ont-ils été directement consultés sur ce choix ?

Réponse

Les citoyens n'ont pas été consultés mais plutôt informés. Le MTQ a rencontré les représentants des résidents des tours d'habitation qui ont été à même de constater sur simulation visuelle, la présence de talus. Quant aux quatre (4) résidents des boul. Gouin à l'est du pont, en 2002, ils avaient eu l'occasion de recevoir une simulation visuelle de l'étagement au-dessus de Gouin incluant des talus végétalisés entre Gouin et la rive ainsi que des vues du pont avec et sans murs antibruit (photo 1 et photo 2).

Photo 1 **Boulevard Gouin, direction ouest (Montréal)**



Photo 2 De Montréal vers Laval, côté est du pont



Question n°17

La même figure montre des écrans antibruit transparents. Est-ce que la présence de ces écrans est un engagement du MTQ ?

Réponse

Le MTQ envisage d'inclure cet élément dans le devis de performance s'il est démontré que cet élément rencontre les critères d'efficacité et d'exploitation recherchés tout en permettant des percées visuelles appropriées.

Encore une fois, le devis de performance précisera les éléments à respecter et toute solution qui permettra d'atteindre cet objectif pourrait être retenue.

Travaux dans le lit de la rivière des Prairies

Question n°18

Localiser les piliers de pont pour chacune des variantes de pont et décrire les méthodes de construction qui auront un effet environnemental sur les aspects biophysique et humain.

Réponse

Le projet comprendra un maximum de 9 piles en rivière dont aucune dans la fosse à esturgeon. La localisation précise et les méthodes de construction seront connus uniquement à l'étape de la préparation des plans et devis et accompagnera la demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE.

Question n°19

Quels sont les volumes de remblais ou de matériaux dragués estimés en rivière ? Quelles sont les superficies affectées par les travaux ? Quelles sont les techniques de remblai ou de dragage utilisées et les impacts sur l'habitat du poisson et autres usages de l'eau ? Indiquer la durée et la période des travaux en eau. Quels sont les impacts anticipés, les mesures d'atténuation qui seront appliquées et les impacts résiduels ?

Réponse

La méthode de réalisation des piles n'est pas entièrement connue. La mise en place des piles nécessite des aires de confinement qui peut être réalisée par différentes techniques : batardeaux, chemins d'accès, caissons, palplanches, enrochement. Selon la méthode utilisée, il y aura plus ou moins d'empiétement temporaire dans l'habitat du poisson.

Les remblais nécessaires à la jetée sont d'environ 25 000 m³. Quant aux déblais, ils sont d'environ 21 000 m³ pour la mise en place des piles.

Ces éléments seront précisés à l'étape de la préparation des plans et devis et dans la demande du certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE.

Travaux en rive et en plaine inondable

Question n°20

Est-ce que le MTQ s'engage à ce qu'aucun remblai ne soit effectué dans la bande riveraine de la rivière des Prairies ? Référence : Transcriptions, séance de l'après-midi du 18 mai, ligne 3375.

Réponse

Le MTQ s'engage à limiter les remblais dans la bande riveraine de la rivière des Prairies aux travaux absolument nécessaires à la réalisation des ouvrages et il est certain qu'il y aura des travaux temporaires dans la bande riveraine.

Question n°21

Dans la négative, quels sont les volumes de remblais estimés, dans la plaine inondable et en rive ? Quelles sont les superficies affectées par les travaux ? Quelles sont les techniques de remblai ou de dragage utilisées et les impacts sur l'habitat du poisson et autres usages de l'eau ? Quelles sont les mesures d'atténuation qui seront appliquées et les impacts résiduels ?

Réponse

Ces éléments seront précisés à l'étape de la préparation des plans et devis et dans la demande du certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE. Par contre, du côté de Montréal, si l'infrastructure est en remblais sur les 15 mètres en rive (bande riveraine), les volumes de remblais sont estimés à environ 4500 m³ dans la bande riveraine.

Question n°22

Est-ce que le MTQ s'engage à ce que le déboisement en rive soit limité ? Quelles sont les mesures de protection qui seront mises en œuvre pour protéger la végétation aux abords du boulevard Gouin ? Référence : Transcriptions, séance de l'après-midi du 18 mai, ligne 3375.

Réponse

Le MTQ s'engage à limiter le déboisement en rive à l'emprise et selon les normes du MTQ concernant l'arboriculture. Référence : Tome 4, chapitre 10, normes du MTQ, abords de route.

Question n°23

Fournir l'étude complète mentionnée en première partie d'audience publique (deux copies ainsi qu'une copie en version électronique). Préciser le moment où les études complémentaires seront disponibles et confirmer qu'elles nous seront transmises (deux copies ainsi qu'une copie en version électronique).

Réponse

L'étude géotechnique de base est présentement en cours et devrait être disponible vers la fin de l'automne 2005. Elles seront transmises au MDDEP dès que possible.

Esturgeon jaune

Question n°24

Estimer l'impact des travaux sur l'esturgeon jaune et sur son habitat. Après avoir précisé la localisation des piles et les techniques probables de construction, identifier les contraintes pour la protection de l'esturgeon (saison de travaux, bruit, matières en suspension). Indiquer les mesures d'atténuation qui seront appliquées et évaluer l'impact résiduel sur la ressource et son habitat.

Réponse

Dans le cas de l'Esturgeon jaune, le Ministère a appliqué le principe de précaution. Il n'y aura pas de piles dans la fosse d'alimentation. Ailleurs, dans la rivière, les conditions des régimes hydrologiques seront faiblement modifiées par la présence des piles.

En ce qui concerne les ouvrages temporaires, au pire, il y aura des chemins d'accès aux piles pendant la construction, et il n'y en aura pas dans la fosse d'alimentation. Les chemins d'accès seront conçus avec des ouvertures afin d'éviter les zones d'assèchement en aval et les phénomènes d'érosion et d'affouillement au niveau des Îles.

La construction de chemins d'accès, de batardeaux ou autres enceintes de confinement sera interdite entre le 1er avril et le 1er août. Enfin, tel que nous l'avons déjà mentionné, les eaux de confinement qui seront rejetées dans les cours d'eau naturels auront une concentration de particules en suspension de 25mg/l ou égale à la concentration naturelle du cours d'eau récepteur.

Tel qu'il est mentionné à l'annexe D aux fiches B8 et B9 de l'étude d'impact, l'impact résiduel des travaux d'implantation des piles sera faible à très faible, et tel qu'il est mentionné à la fiche B16, l'impact résiduel de la présence et l'exploitation du pont sera très faible.

Le tout devra être traduit dans le devis de performance environnemental.

Marais

Question n°25

Quels seront les apports en eaux de drainage dans le milieu humide ? Quels pourraient être les effets des travaux et de la présence de l'infrastructure ? Quels sont les effets possibles sur l'alimentation du milieu humide ?

Réponse

Seuls les plans finaux incluant les plans de drainage permettront de répondre à ces questions, mais le MTQ, en modifiant son échangeur a montré sa volonté de réduire les impacts au minimum sur ce marais.

Question n°26

Le marais fait-il l'objet d'interventions particulières afin d'en assurer la qualité et la pérennité ?

Réponse

Le MTQ a modifié l'échangeur et étagé l'A-25 pour limiter au minimum les effets sur la qualité et la pérennité du marais. Toutes les autres mesures qui pourront permettre, s'il y a lieu, d'assurer la pérennité du marais seront incluses dans le devis de performance environnemental. Le MTQ n'entend pas modifier les émissaires du marais et en ce qui concerne l'ombrage des structures, la largeur totale des structures pour les deux directions ne devrait pas excéder 27 m.

Ruisseau De Montigny

Question n°27

Quel sera l'effet de la proximité de l'autoroute sur la quantité et qualité des eaux du ruisseau ?

Réponse

Le MTQ ne prévoit aucun effet de la proximité de l'autoroute sur la quantité et la qualité des eaux du ruisseau De Montigny en raison des caractéristiques du projet. Tel qu'il a été mentionné en février 2002 et en mai 2002 dans les documents Réponses aux questions... transmis au MDDEP, le drainage de l'A-25, des voies de services et de la voie réservée sera de type urbain et l'émissaire sera dirigé vers la rivière des Prairies.

Question n°28

Est-ce que le projet pourrait faire l'objet d'une optimisation afin d'éviter d'affecter sur une longueur d'environ 60 mètres la bande riveraine du ruisseau De Montigny ? Référence : Transcriptions, séance de la soirée du 16 mai 2005, ligne 1235.

Réponse

À l'origine, le projet exigeait le déplacement du ruisseau. Mais depuis ce temps, le MTQ a optimisé le projet pour réduire les impacts et les exigences à cet effet seront inscrites dans le devis de performance environnemental. Rappelons toutefois qu'à cet endroit, le ruisseau passe dans l'emprise déjà restreinte du MTQ.

Question n°29

Quels types d'interventions sont prévus pour minimiser l'artificialisation de la bande riveraine du ruisseau De Montigny ?

Réponse

Comme mentionné précédemment, le MTQ compte optimiser le projet à cet endroit, et minimiser ainsi l'artificialisation. De plus, le déboisement sera restreint au strict nécessaire et le MTQ exigera que la portion entre la voie réservée et la ligne des hautes eaux comprises dans son emprise soit végétalisée.

Gestion des déblais

Question n°30

Sur quelle longueur totale l'autoroute sera-t-elle encaissée ?

Réponse

Entre le boul. Henri-Bourassa et le talus au nord du boul. Perras, soit d'une longueur de plus ou moins 2,2 km.

Question n°31

Quels sont les volumes de déblais ?

Réponse

Les volumes précis dépendent du design final retenu. Ils ne sont pas connus actuellement mais pourraient être de l'ordre de 750 000 m³ à Montréal et de 350 000 m³ à Laval.

Question n°32

Quelle proportion des déblais devra être déposée hors-chantier ?

Réponse

Dépendamment de la qualité et de la nature de ces matériaux, la proportion réutilisable variera et ne peut être précisée actuellement, mais la plus grande majorité devrait être envoyée à l'extérieur, soit environ 700 000 m³ à Montréal et environ 175 000 m³ à Laval.

Question n°33

À combien de chargements de camions ce volume correspond-il ? Quels sont les trajets envisagés pour la disposition des déblais ?

Réponse

Le nombre des camions dépend du volume et pourrait correspondre à environ 100 000 camions sur l'ensemble de la période de construction. Quant aux trajets, ils seront précisés ultérieurement mais devront respecter les réseaux de camionnage et les débits journaliers de camions seront nettement moindre qu'après l'ouverture de l'autoroute.

Question n°34

Si des secteurs sensibles longent ces trajets, quel est l'impact estimé en termes d'augmentation du bruit ?

Réponse

Comme les camions devront utiliser les réseaux de camionnage autorisés, l'impact sonore est difficile à quantifier si on ne connaît pas les pointes de circulation, les destinations et le type de camions (marques) utilisés.

Prévisions concernant les déplacements

Question n°35

Est-ce que les méthodes utilisées pour caractériser les files d'attente et les temps de parcours (écoute radiophonique des bulletins de la circulation de plusieurs stations pour diversifier les sources, observations faites sur le réseau routier à l'aide de la technique du véhicule flottant) sont suffisamment représentatives pour être généralisées à l'année entière (journées, saisons, événements) ? Référence, pages 20 à 26 du rapport de justification, avril 2001.

Réponse

Oui et elles permettent de suivre l'évolution de l'état de la congestion sur les axes majeurs.

Question n°36

À l'échelle de la région métropolitaine, sur une base annuelle, quel est le nombre de kilomètres parcourus, le nombre d'heures d'utilisation de véhicules, le nombre de litres d'essence et le nombre de tonnes de gaz à effet de serre équivalents CO₂ émises par le transport routier. Présentez ces données pour 2016 et, pour fin de comparaison, pour 2006.

Réponse

En audience, des estimations annualisées des variations d'activité routière et des émissions imputables au projet de parachèvement de l'A-25 ont été présentées;

- Le document PR-3.5 apporte quelques précisions sur les économies de distances parcourues et de temps consommé, lesquelles sont dérivées dans tous les cas de simulations réalisées pour la période de pointe du matin (6h00 - 9h00) d'un jour ouvrable typique de l'automne ;
- Le document DA-28 présente les estimations d'émissions polluantes et de GES pour la journée ouvrable d'automne, toujours sur la base des simulations produites pour la période de pointe du matin.

La production d'estimations annualisées suppose en premier lieu une estimation des impacts associés au jour ouvrable complet (24h00) de l'automne et ensuite une factorisation du jour d'automne pour estimer l'année au complet, incluant les week-ends. Plusieurs hypothèses doivent être faites, car la composition du trafic (proportions de

véhicules lourds) varie beaucoup d'une période à l'autre de la journée et d'une journée à l'autre de l'année.

Dans le cadre du parachèvement de l'A-25, nous avons pu développer des hypothèses de factorisation permettant d'annualiser les impacts de variation des distances parcourues et du temps de transport consommé pour les différentes classes de véhicules utilisant le réseau. Il faut bien comprendre que ces hypothèses d'annualisation ne s'appliquent qu'aux impacts associés aux usagers de l'A-25, et ce dans un cadre d'analyse différentielle (comparaison de deux situations, toutes autres choses demeurant constantes). Ainsi, dans ce contexte précis, les hypothèses d'annualisation font en sorte que le bilan annuel d'utilisation (achalandage) du nouveau lien routier représente respectivement **300** et **290** fois le bilan du jour moyen d'automne, pour les horizons 2006 et 2016.

Il fut donc retenu, faute de mieux, les mêmes facteurs d'annualisation que ceux de l'achalandage du pont.

Ainsi, le tableau 1 du document DA28 indique qu'en 2016, le scénario 3 entraînerait, pour la journée ouvrable d'automne, une diminution de 74 tonnes de GES, associée à une économie de 31,5 kl de carburant. En appliquant à ces nombres le facteur d'annualisation de 290, on estime sur une base annuelle l'impact du projet à une réduction de 21,5 k-ton de GES (eq-CO2) et de 9,1 M de litres de carburant. Si on retient plutôt le scénario 2 (tableau 2 de DA28), on estimerait alors la réduction à 26,7 k-ton de GES et à 11,3 M de litres de carburant.

Pour l'horizon de court terme (2006), le document DA28 indique que le projet entraîne une réduction de 98 tonnes de GES et de 42,1 kl de carburant pour le jour ouvrable d'automne. En utilisant le facteur d'annualisation de 300, on estime alors que la réduction annuelle serait de l'ordre de 29,4 k-ton de GES et de 12,6 M de litres de carburant.

Ces données concernent uniquement les impacts « différentiels » associés au projet de parachèvement de l'A-25, puisque les facteurs d'annualisation utilisés concernent strictement les usagers du pont projeté et ce, dans une situation « avec péage de 1 \$ », qui freine jusqu'à un certain point la demande en dehors des périodes de pointe. Il existerait en réalité autant de facteurs d'annualisation qu'il existe de tronçons routiers sur le réseau métropolitain. La question vise à connaître le total régional annuel, en absolu, des mesures suivantes :

- Véhicules-kilomètres
- Personnes-heures
- Litres de carburant
- Tonnes de GES émis

Il s'agit de quantités très difficiles à estimer en absolu, à l'aide de modèle de simulation. Cependant, il peut être utile d'estimer l'ordre de grandeur de ces quantités afin d'apprécier l'apport relatif du projet de l'A-25 dans le bilan régional. Il semble donc acceptable d'utiliser, pour cet exercice, un facteur d'annualisation général, qui représente la situation sur les routes sans péage, pour transposer à une année complète les résultats simulés sur une base de « jour ouvrable d'automne ». On estime ce facteur à 335 pour la situation 2006 et à 325 pour l'horizon 2016.

Le tableau qui suit résume les quantités qu'il a été possible d'estimer et indique la contribution relative du projet A-25 dans ce bilan :

	Bilan annuel régional			Impact relatif du projet A-25		
	2006	2016		2006	2016	
Mesure	Scén. 1	Scén. 2	Scén. 3	Scén. 1	Scén. 2	Scén. 3
Véhicules-km (millions)	30 050	31 650	n.d.	-0,2 %	-0,1%	n.d.
Usagers.route-heures (millions)	738	822	n.d.	-1,4 %	-1,3 %	n.d.
Carburants (kl)	3,5 M	3,7 M	3,6 M	-0,36 %	-0,31 %	-0,25 %
GES (ton)	8,2 M	8,7 M	8,6 M	-0,36 %	-0,31 %	-0,25 %

Question n°37

Quelles sont les garanties que des réductions de volumes de circulation se réaliseront ?

Réponse

La fiabilité du modèle du MTQ, fiabilité démontrée lors de l'audience et reconnue par les différents partenaires et organismes qui l'utilisent de plus en plus.

Question n°38

Un suivi a-t-il été prévu pour s'assurer que ces réductions potentielles se réalisent ?

Réponse

Non pas spécifiquement pour le projet, mais le MTQ évalue régulièrement l'évolution des déplacements dans la grande région métropolitaine.

Question n°39

Dans le cas où ces réductions potentielles ne se réalisent pas d'elles-mêmes, des mesures actives ont-elles été prévues pour s'assurer d'atteindre cet objectif ?

Réponse

Le projet a comme effet de réduire certains débits sur les rues locales et dans ce cas, il appartient aux intervenants municipaux de prévoir des mesures complémentaires si nécessaire.

Question n°40

Pour les tronçons du réseau routier qui subiraient potentiellement une augmentation de la circulation, un suivi a-t-il été prévu pour en évaluer l'impact ?

Réponse

Non pas spécifiquement pour le projet, mais le MTQ évalue régulièrement l'évolution des déplacements dans la grande région métropolitaine.

Question n°41

Pour ces tronçons affectés par une augmentation de la circulation, des mesures actives ont-elles été prévues pour en atténuer l'impact ?

Réponse

Le projet a comme effet de modifier certains débits sur les rues locales et dans ce cas, il appartient aux intervenants municipaux de prévoir des mesures complémentaires si nécessaire.

Climat sonore

Question n°42

Quels sont les impacts appréhendés (visuels, sonores, qualité de vie) associés à la présence et à l'exploitation de cette voie réservée ?

Réponse

Le MTQ s'est déjà engagé à réduire l'impact sonore dans ses documents, mais l'impact attribuable au passage d'une dizaine d'autobus à l'heure pour la période de pointe du matin seulement à cet endroit est peu significatif par rapport aux débits envisagés sur l'A-25 ainsi que sur le boulevard Perras qui auront un effet de masque sur le débit d'autobus.

Question n°43

Quelles sont les mesures prévues (atténuation, intégration au milieu, suivis) notamment au regard des impacts sonores ?

Réponse

On prévoit implanter des écrans antibruit à cet endroit (simulation 3D). Les critères de bruit à respecter après la mise en service du parachèvement de l'A-25 devront être inclus dans le devis de performance environnemental et ont été établis à 55dB(A) Leq(24h) après plusieurs simulations d'écran antibruit pour la rue Gertrude Gendreau.

Question n°44

Une évaluation de l'efficacité et des impacts (visuel, déboisement, autres) des différentes mesures d'atténuation envisageables doit être présentée pour permettre l'évaluation des impacts.

Réponse

Compte tenu que les données terrain de base ne sont pas disponibles actuellement, le MTQ s'engage à faire ces études et au besoin, produire la solution qui rencontrera les exigences réalistes du devis de performance environnemental.

Question n°45

Le mécanisme de consultation de la population doit aussi être présenté

Réponse

Des rencontres afin de présenter différentes solutions seront tenues avec les citoyens concernés et les représentants municipaux.

Qualité de l'air et santé

Question n°46

Compte tenu du temps écoulé depuis la réalisation de l'étude d'impact, donner l'estimation de l'impact du projet pour les paramètres matières particulaires, et comparer aux normes proposées. Les impacts doivent être anticipés à Laval et à Montréal, au nord et au sud de l'échangeur d'Anjou.

Réponse

Le MTQ a produit les simulations à partir des projets du PGDM avec et sans le projet de l'A-25 qui montrent les variations régionales. Nous fournissons deux copies du rapport en annexe.

Question n°47

Préciser l'impact du projet sur les concentrations associées à différents niveaux de circulation. Les impacts doivent être évalués pour au moins trois scénarios :

1. Le pont ne permet que l'instauration de transport en commun et la circulation de véhicules d'urgence et de camions.
2. Le pont est utilisé à pleine capacité par la circulation automobile et les camions.
3. Un troisième scénario intermédiaire aux deux scénarios précédents quant à l'importance de la circulation automobile empruntant le pont.

Réponse

L'impact du projet du MTQ au niveau régional, a déjà été fourni lors de l'audience et correspond sensiblement au 3e scénario demandé.

Question n°48

Pour chaque scénario, faire les liens avec les effets anticipés sur la santé humaine. À la suite de la présentation des résultats de cette analyse, le MTQ doit indiquer les niveaux de contamination qu'il estime acceptables et le niveau maximal de circulation sur le pont.

Réponse

Ces analyses de cause à effet n'existent pas à notre connaissance. Les protocoles d'étude ne sont pas connus, ni les paramètres indispensables à retenir. Le MTQ n'est pas en mesure actuellement d'évaluer les causes à effet d'un projet spécifique sur la santé humaine. Quant aux seuils de contamination acceptables, il n'appartient pas au MTQ de les fixer mais bien à des instances plus compétentes en la matière.

Question n°49

Présenter les données (brutes) pour les 15 paramètres analysés pour l'ensemble des scénarios (i.e. 2006 (1r et 1) et 2016 (2r, 2, 3r, 3)).

Réponse

Le document auquel il est fait allusion à la ligne 1215 des transcriptions de la soirée du 17 mai a effectivement été déposé au BAPE et porte le numéro DA-28. Il s'agit plus précisément du document même auquel réfère le premier paragraphe de la question 49.

On trouvera dans ce document les résultats bruts d'estimation des émissions polluantes, des GES et de la consommation de carburant, pour chacune des situations de référence présentées lors des audiences – i.e. 1r, 2r et 3r, ainsi que les variations entraînées à ces chiffres (impacts) par le projet de parachèvement de l'A-25.

Ainsi, les tableaux 1 et 2 présentent les données brutes (ie totaux régionaux) pour chacun des 15 indicateurs d'émissions traités par le MTQ, dans la situation où le projet n'est pas en place. Ils présentent aussi la variation nette de chacun de ces indicateurs attribuable au projet de l'A-25. Pour obtenir le résultat « brut » associé à chacun des projets, il suffit d'additionner le montant de variation associé à la colonne « avec A-25 » au chiffre présenté pour le scénario de référence, c'est à dire dans la colonne « sans A-25 ».

Transport en commun

Question n°50

D'une manière générale, quels moyens pourraient être mis en œuvre par le MTQ et ses partenaires du secteur du transport en commun pour accroître l'achalandage de la voie réservée dès la mise en service du projet ?

Réponse

Le MTQ est responsable de la mise en place de l'infrastructure mais il revient à l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et ses partenaires de développer les modalités de son exploitation.

Question n°51

Est-ce que la réalisation de ce stationnement incitatif pourrait faire l'objet d'un engagement dès maintenant ?

Réponse

Lors de l'audience, le MTQ a affirmé qu'il était ouvert à la réalisation d'un stationnement incitatif et qu'il avait les terrains nécessaires mais que son emplacement spécifique sera déterminé de concert avec l'AMT et ses partenaires.

Question n°52

Est-ce que le MTQ peut s'engager à ce que l'entente à venir avec un possible partenaire ne contienne aucune clause ou aucune condition qui aurait pour effet d'engager le gouvernement ou les organismes responsables du transport en commun à ne pas développer davantage de projets de transport en commun (projets prévus inclus aux modélisations ou autres à venir), ce qui pourrait être susceptible de nuire à la rentabilité du projet pour le partenaire?

Réponse

L'ensemble du dossier d'affaires et les modalités relatives à la réalisation éventuelle du projet en partenariat public privé fera l'objet d'une décision gouvernementale. Le MTQ ne peut donc s'engager au nom du gouvernement dans l'une ou l'autre des modalités du dossier.

Piste multifonctionnelle et transport actif

Question n°53

Quelles sont les variantes possibles de lien et leurs avantages et inconvénients ?

Réponse

Le MTQ n'a pas réalisé cette étude, mais s'engage à collaborer à l'évaluation des différentes variantes qu'elles soient fluviale ou terrestre avec ses différents partenaires municipaux, privés, etc.

Question n°54

Quel est l'engagement du MTQ quant au type de lien qui sera réalisé et sa localisation ?

Réponse

Le MTQ s'est engagé lors de l'audience, à réaliser un service minimum de navette avec ses partenaires et ne peut s'engager à leur place quant au type de lien.

Question n°55

Y aura-t-il des travaux en rivière (par exemple dans l'hypothèse d'un bac traverseur) ?

Réponse

Si cette solution est retenue, il pourrait y avoir deux quais dont la localisation et le type sont encore indéterminés.

Jardins communautaires

Question n°56

Est-ce que la relocalisation des jardins communautaires est un engagement du MTQ ? Si oui, veuillez préciser les lieux, les aménagements, les superficies, les accès et les autres modalités de réalisation.

Réponse

Le MTQ n'a jamais autorisé par bail, une telle utilisation, mais exerce plutôt une tolérance temporaire. Si le besoin existe après la mise en place du projet, il sera de la responsabilité municipale de l'évaluer et de définir les modalités concernant leur relocalisation éventuelle.

Élément urbain

Question n°57

Est-ce que le MTQ s'engage à ce que le nombre d'échangeurs proposé entre la rivière des Prairies et l'intersection de l'A-440 avec l'A-25 ne sera pas augmenté dans le futur ?

Réponse

Le MTQ n'a pas l'intention d'augmenter le nombre d'échangeurs entre la rivière des Prairies et l'intersection de l'A-440 avec l'A-25 afin de respecter l'espacement minimal requis entre les échangeurs.

Question n°58

Est-ce que le MTQ s'engage à ne pas augmenter la capacité au nord de l'autoroute 440 vers Terrebonne dans le futur ?

Réponse

Le MTQ n'a présentement aucun projet d'augmentation de la capacité de l'A-25 au nord de l'A-440.

Impacts économiques (études d'ADEC)

Question n°59

Veuillez fournir l'étude complète qui a servi de base à cette présentation en première partie d'audience publique (deux copies ainsi qu'une copie en version électronique).

Réponse

Ces analyses réalisées pour le compte du MTQ ne sont que des outils de travail identifiant des éléments de réflexion pour le besoin interne du MTQ. Le document de la présentation visuelle déposé au BAPE représente le document officiel et comprend l'essentiel des éléments de réflexion.





