



Projet de parachèvement de l'autoroute 25

Aménagement paysager Concepts proposés

Présenté par : Concession A25 S.E.C.

TABLE DES MATIÈRES

1.0	INTRODUCTION	- 2 -
2.0	DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE.....	- 2 -
3.0	LE MILIEU RÉCEPTEUR ET LES IMPACTS VISUELS DU PROJET	- 3 -
3.1	Secteur Montréal.....	- 3 -
3.2	Secteur Laval	- 5 -
3.3	Secteur de la rivière des Prairies.....	- 6 -
4.0	LES CONCEPTS D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER	- 7 -
4.1	Secteur Montréal.....	- 8 -
4.1.1	Milieu résidentiel	- 8 -
4.1.2	Écoterritoire du ruisseau De Montigny	- 12 -
4.1.3	Le réseau routier municipal.....	- 13 -
4.1.4	Milieu autoroutier	- 15 -
4.2	Secteur Laval	- 19 -
4.2.1	Milieu institutionnel	- 19 -
4.2.2	Réseau routier et milieu résidentiel	- 19 -
4.2.3	Milieu autoroutier	- 20 -
4.3	Secteur de la rivière des Prairies.....	- 24 -

1.0 INTRODUCTION

Le présent rapport fait partie des études qui ont été réalisées dans le but de maximiser l'intégration du projet du prolongement de l'autoroute 25 en ce qui concerne ses aspects techniques, sonores ou environnementaux.

L'aménagement paysager est une des composantes importantes du projet, car il permet d'assurer l'intégration paysagère du projet au milieu traversé tout en minimisant ses impacts visuels et en créant un trajet dynamique pour les éventuels usagers de l'autoroute.

Ce rapport décrit les principales étapes qui ont permis l'élaboration de deux concepts d'aménagement paysager. On y retrouve : la démarche méthodologique, une description sommaire du milieu récepteur et des impacts visuels générés par le projet ainsi que la présentation des principaux aspects des concepts.

2.0 DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE

Les concepts d'aménagement paysager proposés ont été réalisés conformément à la condition 11 du Décret 1243-2005 relative à la consultation de la population. La démarche méthodologique préconisée vise les objectifs suivants :

- Prendre en considération les exigences contractuelles de l'entente de partenariat datée du 13 septembre 2007;
- Prendre en considération les mesures d'atténuation émises dans l'étude visuelle de l'étude d'impact sur l'environnement du projet du prolongement de l'autoroute 25, réalisée par SNC Lavalin et Dessau Soprin, en juin 2001;
- Respecter les normes prescrites dans les Tomes I « Conception routière » et IV « Abords de route » du ministère des Transports du Québec;
- Tenir compte des recommandations issues des rencontres avec la Ville de Montréal et le ministère des Transports.

3.0 LE MILIEU RÉCEPTEUR ET LES IMPACTS VISUELS DU PROJET

Le projet marquera de façon importante les trois grands secteurs, ou unités de paysage, qu'il traverse, soit les secteurs de Montréal, Laval et de la rivière des Prairies. Il a toutefois l'avantage d'emprunter le même axe que certaines infrastructures urbaines existantes. À Montréal, l'autoroute 25 existe déjà jusqu'au boulevard Henri-Bourassa et amorce son prolongement avec le boulevard Louis-H.-Lafontaine. À Laval, le milieu rural concerné par le projet est morcelé par l'avenue Roger-Lortie, du boulevard Lévesque jusqu'à la section existante de l'autoroute 25. Quant à la rivière des Prairies, les pylônes de la ligne de transport d'énergie électrique à 315 kV d'Hydro-Québec génèrent déjà un contraste avec l'horizontalité et le caractère naturel du paysage environnant. En somme, à l'échelle régionale, le tracé emprunté par le projet vient officialiser son axe déjà amorcé sur les territoires de Montréal et Laval.

Chacun des secteurs traversés est composé de sous-ensembles ou sous-unités de paysage qui sont caractérisés par l'utilisation du sol, le cadre bâti, la végétation ainsi que les types de vue et les ambiances qu'on y rencontre. Le projet sera significativement perceptible à partir de certaines de ces sous-unités de paysage et modifiera la composition de leur champ visuel.

3.1 Secteur Montréal

Milieu résidentiel :

- La butte antibruit existante à l'arrière des propriétés localisées en bordure ouest de la 4^e Avenue, entre les boulevards Maurice-Duplessis et Perras, sera rehaussée, ce qui permettra de masquer totalement le projet. Son rehaussement, visant à assurer une meilleure protection acoustique, sera perceptible et limitera d'avantage la profondeur du champ visuel des résidents **Référence photo no.4 page 10;**
- La végétation arborescente et arbustive présente du côté ouest de la 4^e Avenue, entre les boulevards Perras et Gouin, crée actuellement un écran visuel efficace qui permettra de masquer totalement le projet. Une certaine portion de cette végétation, localisée à l'intersection de la 4^e Avenue et du boulevard Gouin sera détruite par les travaux nécessaires à la construction des approches du pont et de la piste multifonctionnelle. À

cet endroit le projet risque d'être perceptible à partir des cours avant des résidences

Référence photo no.8 page 11;

- Le pont sera très perceptible à partir de certaines propriétés localisées au nord du boulevard Gouin et particulièrement pour la résidence située à la limite est de l'emprise du projet ***Référence photo no.8 page 11;***
- L'écran antibruit prévu à l'ouest du projet, entre les boulevards Gouin et Perras sera perceptible à partir de certaines résidences localisées en bordure de la rue Simone-Denechaud.

Milieu institutionnel :

- La végétation arborescente et arbustive de l'écoterritoire du ruisseau De Montigny crée un écran visuel entre le projet et les terrains de l'hôpital Rivière-des-Prairies et du Collège Marie-Victorin. Le projet sera potentiellement perceptible uniquement à partir des étages supérieurs des bâtiments.

Écoterritoire du ruisseau De Montigny :

- Entre le boulevard Maurice-Duplessis et l'endroit où la ligne d'Hydro-Québec quitte l'emprise, l'écran antibruit localisé à l'ouest du projet sera perceptible, à quelques endroits, à partir du sentier piétonnier qui sillonne le parc du Ruisseau-De Montigny. Le projet sera également perceptible de façon ponctuelle à partir du sentier localisé entre les boulevards Maurice-Duplessis et Perras. À ces endroits, l'ambiance naturelle du parc sera altérée;
- Entre les boulevards Perras et Gouin, un bassin de rétention sera construit afin de filtrer les eaux d'écoulement avant leur décharge dans la rivière des Prairies. Ce bassin modifiera de façon importante le paysage actuel de cette portion de l'écoterritoire.

Milieu industriel :

- Le projet sera perceptible à partir des cours arrière du milieu industriel localisé à l'est du projet, entre les boulevards Maurice-Duplessis et Henri-Bourassa. En raison de l'aspect inesthétique et désordonné de ce milieu, ce sont les cours arrière de ces petites industries qui sont susceptibles de générer un impact visuel sur les usagers du projet.

Le réseau routier municipal :

- Le projet sera très perceptible à partir de certaines sections des boulevards Henri-Bourassa, Maurice-Duplessis et Perras. Il amplifiera la discontinuité de l'enveloppe visuelle actuellement remarquée en bordure de ces boulevards. Notons que cette discontinuité visuelle est principalement attribuable à la présence de l'emprise autoroutière qui limite toute construction. Les voies autoroutières du projet ont toutefois l'avantage d'être localisées en déblai ce qui évite la construction de viaducs au-dessus des voies circulation. Ces viaducs créeraient un élément de rupture visuelle qui amplifierait davantage cette discontinuité;
- La partie terrestre du pont principal prévu au dessus de la rivière des Prairies sera également très perceptible à partir d'une certaine section du boulevard Gouin. Il modifiera de façon importante l'ambiance de l'enveloppe visuelle du boulevard et du parc qui y est adjacent.

3.2 Secteur Laval

Milieu institutionnel :

- La végétation arborescente et arbustive en bordure de la propriété de l'école polyvalente Leblanc permet actuellement de filtrer les vues vers le projet. Les modifications volumétriques générées par la construction des viaducs de l'échangeur seront toutefois perceptibles à partir de certains secteurs entourant l'école;

Milieu résidentiel :

- La partie terrestre du pont principal prévu au dessus de la rivière des Prairies sera perceptible à partir des cours avant de quelques résidences localisées en bordure du boulevard Lévesque, de part et d'autre de l'emprise du projet.

Le réseau routier municipal :

- Le pont (partie terrestre) sera très perceptible à partir d'une certaine section du boulevard Lévesque et modifiera de façon importante l'ambiance de l'enveloppe visuelle du boulevard et de la piste cyclable qui y est adjacente;
- L'échangeur du projet avec l'autoroute 440, modifiera complètement l'enveloppe visuelle de l'avenue Marcel-Villeneuve et de la Montée Masson.

3.3 Secteur de la rivière des Prairies

Certaines portions des berges en dessous du pont principal seront détériorées par la construction du projet. Cette modification du paysage altérera l'aspect naturel de la rivière, du parc en bordure du boulevard Gouin à Montréal et de l'espace en bordure de la piste cyclable à Laval.

Une bonne superficie des herbiers aquatiques sera également détruite par la construction des piles du pont. Dans ce secteur, l'aspect naturel de la rivière sera fortement altéré, particulièrement en période d'étiage.

Le pont sera pour sa part très visible à partir de la rivière et de l'ensemble des propriétés localisées en rive. Il altérera significativement l'ambiance naturelle des champs visuels de ces observateurs. Soulignons toutefois que l'ambiance de la rivière est actuellement fortement altérée par la présence des pylônes de la ligne de transport d'énergie électrique à 315 kV d'Hydro-Québec.

4.0 LES CONCEPTS D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER

Les deux concepts d'aménagement paysager ont été réalisés en fonction des objectifs énoncés dans la démarche méthodologique. Ils ont notamment été développés de façon à minimiser les impacts générés par le projet sur les champs visuels des différents observateurs. Une attention particulière a été apportée pour intégrer harmonieusement les aménagements proposés à la nature de chacun des différents secteurs dans lesquels ils s'insèrent.

La différence entre ces concepts réside principalement dans l'approche conceptuelle qui détermine l'image du paysage associé au trajet autoroutier.

Le concept 1 présente une approche urbaine qui se caractérise sommairement par :

- Un type de gazonnement correspondant à celui préconisé dans le cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports du Québec;
- Un entretien régulier de l'engazonnement tel que pratiqué en bordure de plusieurs autoroutes sur le territoire de Montréal;
- Une plantation arborescente et arbustive avec des végétaux de plus gros calibre mais en moins grande quantité;
- Une disposition des végétaux qui met en valeur l'image plus urbaine de l'emprise;

Le concept 2 offre pour sa part une approche plus naturelle ou « écologique » en terme de conception et d'entretien des aménagements paysagers. Cette approche se caractérise sommairement par :

- Un type de gazonnement et d'entretien qui correspond davantage à l'approche de « gestion écologique » des emprises autoroutières, récemment développée par le ministère des Transports;
- Une plantation arborescente et arbustive avec certains végétaux de moins gros calibre mais en plus grande quantité;
- Une disposition des végétaux en relation avec l'objectif de naturalisation de l'emprise.



Concept 2
Ensemencement secteur Montréal
Photo no. 1



Concept 2
Ensemencement secteur Laval
Photo no. 2

Ces concepts sont présentés dans les secteurs de Montréal, Laval et de la rivière des Prairies. Le design détaillé des aménagements sera présenté lors de la réalisation de l'esquisse d'aménagement du concept qui sera retenu.

4.1 Secteur Montréal

4.1.1 Milieu résidentiel

Résidences localisées en bordure de la 4^e Avenue, entre le boulevard Maurice Duplessis et le boulevard Perras

Deux propositions d'aménagement sont présentées pour ce secteur. Il est à noter que ces propositions peuvent être applicables aux concepts 1 et 2 qui concernent le milieu autoroutier.

La première proposition serait d'établir une entente avec les résidents pour leur céder la portion de terrain entre le dessus de la butte antibruit et leurs limites de propriété. Cette cession pourrait se manifester sous forme d'une cession de terrain pour usage et entretien uniquement, sans en avoir les droits de propriété. Ce type d'entente a déjà été réalisé pour certains projets de mur antibruit sur le territoire de Montréal. Une clôture de non-accès (clôture grillagée à mailles) serait installée sur le dessus de la butte et serait garnie de plantes grimpantes. Ces plantes, disposées à 2,5 mètres centre à centre, végétaliseront la clôture en quelques années. La pente

de talus serait ensemencée hydrauliquement avec un mélange de semences similaire à celui habituellement utilisé par le ministère des Transports.

La deuxième proposition serait d'installer la clôture de non-accès à la limite arrière des propriétés et d'ensemencer la butte antibruit avec le même type de semence que celui proposé pour le concept 2 « gestion écologique » du milieu autoroutier. Aucun entretien n'est prévu de sorte que le milieu se renaturalisera par lui-même. Après quelques années, la perception du milieu à partir des cours arrière des résidences redeviendra similaire à celle obtenue avant la construction du boulevard Louis-H.-Lafontaine actuel. Le champ visuel demeurera toutefois plus restreint.



Situation actuelle
Photo no. 3



Situation projetée, *proposition 1*
Photo no. 4



Situation projetée, *proposition 2*
Photo no. 5

Résidences localisées en bordure de la 4^e Avenue, entre le boulevard Perras et le boulevard Gouin

La végétation arborescente et arbustive présente du côté ouest de la 4^e Avenue, entre les boulevards Perras et Gouin sera conservée et au besoin densifiée à l'intérieur de l'emprise. Vers le nord, une plantation d'arbres conifères et feuillus remplacera les végétaux qui auront été détruits par la construction du projet. Cette plantation permettra d'isoler visuellement les résidents de la 4^e Avenue du projet et de dynamiser le trajet de la piste multifonctionnelle prévue à cet endroit.



Résidence localisée au nord du boulevard Gouin, à la limite est de l'emprise du projet

La résidence localisée au nord du boulevard Gouin, à la limite est de l'emprise du projet, sera sans aucun doute la résidence à partir de laquelle le projet sera le plus perceptible. La plantation d'une haie de cèdre, d'arbres conifères et d'arbres feuillus à grand déploiement est prévue afin d'isoler visuellement cette propriété du projet. Ces aménagements paysagers, ainsi que ceux prévus entre la culée du pont et la piste multifonctionnelle, permettront également de diminuer, à partir du boulevard Gouin, l'impact visuel généré par la traversée du pont au-dessus du boulevard.



Situation actuelle
Photo no. 7



Situation projetée
Photo no. 8

Résidences localisées en bordure de la rue Simone-Denechaud, entre les boulevards Perras et Gouin

Une plantation de plantes grimpantes en bordure du mur antibruit permettra de dissimuler sa présence et favorisera son intégration à l'image verte de l'écoterritoire. Ce type de plantation, qui recouvrira la totalité du mur en quelques années, est habituellement utilisé par le ministère des Transports pour ce genre de projet.



Situation actuelle
Photo no. 9



Situation projetée
Photo no. 10

4.1.2 Écoterritoire du ruisseau De Montigny

Une plantation de plantes grimpantes est prévue en bordure du mur antibruit localisé entre le boulevard Maurice-Duplessis et l'endroit où la ligne d'Hydro-Québec quitte l'emprise. À l'endroit où le ruisseau De Montigny se rapproche du mur antibruit, la réalisation d'un massif arbustif avec des espèces indigènes, de même type que celles existantes, est également prévue. Ces plantations permettront d'atténuer la perception du mur antibruit à partir du sentier du parc du Ruisseau-De Montigny.



Situation actuelle
Photo no. 11



Situation projetée
Photo no. 12

En ce qui concerne la perception à partir de la section du parc située entre les boulevards Maurice-Duplessis et Perras, une plantation de plantes grimpantes sur la clôture de non-accès est prévue aux endroits où le projet sera potentiellement perceptible à partir du sentier. En considérant les normes de sécurité et d'entretien, notons que l'espace disponible entre la voie de desserte sud et l'emprise du projet ne permet pas la réalisation d'un aménagement paysager à grand déploiement.

Bassin de rétention

Une plantation d'arbustes de différentes dimensions et une plantation d'arbres feuillus (arbres de petites dimensions pour régénération) sont prévues sur les pentes du bassin de rétention afin de les naturaliser. Le type d'ensemencement qui sera retenu permettra de naturaliser l'intérieur du bassin. Les pentes extérieures du bassin seront également nivelées de façon à présenter une

allure naturelle qui s'harmonise avec l'ambiance du milieu. Cet aménagement sera perceptible à partir du boulevard Gouin et rehaussera le caractère naturel de l'enveloppe visuelle du boulevard.

4.1.3 Le réseau routier municipal

Boulevards Henri-Bourassa, Maurice-Duplessis, Perras et Gouin

Une plantation d'arbres en alignement, de la même espèce que ceux existants, est prévue en bordure des boulevards Henri-Bourassa, Maurice-Duplessis, Perras et Gouin afin d'assurer la continuité de leur enveloppe visuelle. Des massifs arbustifs sont également proposés à l'angle des voies de desserte et des boulevards Maurice-Duplessis et Perras.

Pour le boulevard Gouin, une plantation d'arbres conifères, de part et d'autre de la culée du pont, permettra de masquer les culées et d'intégrer harmonieusement le contraste volumétrique des pentes généré par l'approche du pont. Ces aménagements paysagers minimiseront l'étendue de la perception du pont et l'intégreront au caractère verdoyant entourant le boulevard.

Voie réservée pour autobus et passage piéton entre le boulevard Henri-Bourassa et la voie ferrée

Une plantation d'arbustes est prévue à l'ouest du passage piéton et une plantation d'arbres à l'est de la voie réservée pour autobus.

Parc en bordure du boulevard Gouin et aménagement en dessous du pont

Le parc localisé entre le boulevard Gouin et les rives de la rivière des Prairies constitue un espace privilégié permettant de réaliser un lien entre les parties terrestre et aquatique de l'écoterritoire. Son aménagement a été conçu selon les trois types d'espace que le projet générera, soit : le dessous du pont entre le boulevard Gouin et les rives, le dessous du pont entre le boulevard Gouin et la culée et finalement la zone verte du parc.

Compte tenu que la plantation de végétaux est pratiquement impossible en dessous du pont, un aménagement minéral, inspiré par le prolongement du lit de la rivière, est proposé pour l'espace compris entre le boulevard Gouin et les berges de la rivière. Ce type d'aménagement sera réalisé avec des pierres naturelles, de différentes dimensions, qui seront récupérées lors de la

construction du projet. Ces pierres seront disposées sur un lit de poussière de pierre ou de sable de façon à ce que le lit de la rivière semble avoir réapproprié l'espace. À cette étape de la conception, il est prévu que l'espace entre le sentier piétonnier et les berges soit composé à 20 % de pierres naturelles et à 80 % de poussière de pierre ou de sable. L'espace entre le sentier piétonnier et le boulevard Gouin présente pour sa part une proportion de 90 % de pierres naturelles et de 10 % de poussière de pierre afin d'isoler harmonieusement les piétons du boulevard Gouin. Notons que la piste cyclable en bordure nord du boulevard Gouin sera conservée. Les berges seront également stabilisées de façon minérale sous forme de petits gradins afin de permettre aux usagers du parc d'avoir accès à la rivière. Quatre bancs seront installés en bordure des piles du pont qui s'intégreront à l'ensemble de l'aménagement sous la forme d'un fond de scène, orienté vers la rivière, où les principaux acteurs seront les usagers du parc. L'amorce de ce concept ouvre les portes pour une parfaite intégration des piles du pont au parc et à l'ambiance qui se dégage de la rivière des Prairies, et ce, tant en ce qui concerne l'aspect visuel que fonctionnel. Cette intégration sera davantage mise en valeur lors de l'élaboration de l'esquisse d'aménagement.

L'espace entre le boulevard Gouin et la culée du pont, sera réservé pour les piétons (trottoir) et pour l'éventuel raccordement entre la piste cyclable, provenant du côté ouest de l'écoterritoire du ruisseau De Montigny, et la piste multifonctionnelle prévue sur le pont.

La zone verte du parc sera également réaménagée avec une plantation d'arbres et d'arbustes. Le massif de peupliers matures existant en bordure de l'emprise d'Hydro-Québec sera aussi conservé. Les berges seront pour leur part stabilisées et revégétalisées au moyen d'un adoucissement des pentes, de l'installation d'un tapis de protection et d'une plantation d'arbustes d'espèces indigènes, similaires à celles rencontrées en rive de la rivière des Prairies. Une évaluation de l'état de santé des arbres déracinés sera réalisée et, au besoin, ils seront stabilisés au moyen d'un empierrement en bordure de rive.

4.1.4 Milieu autoroutier

Milieu industriel localisé à l'ouest du projet, entre la voie ferrée et le boulevard Maurice-Duplessis

Une plantation d'arbustes à grand déploiement le long de la clôture de non-accès est prévue en bordure du milieu industriel localisé à l'est du projet, entre la voie ferrée et le boulevard Maurice-Duplessis. Cet écran végétal permettra de masquer ce milieu désordonné perceptible à partir de l'autoroute et de valoriser l'image verte du milieu autoroutier.

Mur antibruit et clôture de non-accès

L'ensemble des plantations de plantes grimpantes prévues du côté riverain, servira à végétaliser le côté autoroutier des murs antibruit et certaines clôtures en bordure de l'emprise. Après trois ou quatre années, ces vignes couvriront la totalité des clôtures ainsi qu'une bonne portion du côté autoroutier du mur antibruit et créeront une dentelle verte assurant le dynamisme du champ visuel des automobilistes.

Échangeur Henri-Bourassa

En ce qui concerne l'échangeur Henri-Bourassa, le concept 1 prévoit une plantation d'arbres en alignement (calibre : 50 mm de diamètre) en bordure de certaines portions des voies de circulation de l'échangeur. Cette plantation permettra de maximiser l'orientation des automobilistes et servira également à l'intégration volumétrique des pylônes d'Hydro-Québec.

Pour sa part, le concept 2 prévoit la plantation d'un plus grand nombre d'arbres mais de plus petit calibre (hauteur de 2 500 à 3 000 mm et arbres pour renaturalisation). Ce type de plantation mise sur la renaturalisation complète de l'échangeur puisque aucun entretien n'y sera effectué à l'exception des deux ou trois premiers mètres en bordure des voies de circulation.



Situation actuelle
Photo no. 13



Concept 1
Photo no. 14



Concept 2
Photo no. 15

Porte d'entrée à Montréal

Les deux concepts d'aménagement paysager ont été développés pour offrir aux usagers de l'autoroute une porte d'entrée intéressante à Montréal et pour créer un encadrement végétal mettant en valeur les mâts du pont lors de la sortie de Montréal. Le concept 1 s'harmonise à l'aspect urbain précédemment défini pour ce concept. Il présente une plantation d'arbres en alignement et une plantation d'arbustes de part et d'autre du viaduc Perras. Le concept 2 offre pour sa part un aspect plus naturel et est composé de massifs arbustifs à grand déploiement localisé de part et d'autre du viaduc Perras.



Situation actuelle
Photo no. 16



Concept 1
Photo no. 17



Concept 2
Photo no. 18



Concept 1
Vue à partir de la voie de desserte en direction nord
Photo no. 19



Concept 2
Vue à partir de la voie de desserte en direction nord
Photo no. 20

Engazonnement et entretien de l'emprise

L'engazonnement sera réalisé par ensemencement hydraulique.

Pour le concept 1, le mélange de semences correspondra à celui préconisé dans le cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports du Québec et l'entretien sera réalisé selon les normes actuelles du ministère.

Pour le concept 2, le mélange de semences sera composé de semences de graminées de prairies relativement hautes. Un ensemencement florifère pourrait également être intéressant à cet endroit. Le choix définitif du mélange de semences sera réalisé de concert avec un agronome de façon à rencontrer les exigences esthétiques désirées et les critères particuliers d'adaptabilité au milieu. Un entretien régulier des deux ou trois premiers mètres en bordure des chaussées sera réalisé. Pour les autres surfaces, un fauchage cyclique sera réalisé tard l'automne ou tous les deux à trois ans. La fréquence des tontes sera déterminée en fonction des espèces herbacées qui seront utilisées. Une attention particulière sera portée pour créer une zone de transition intéressante avec l'engazonnement plus traditionnel actuellement utilisé pour la section existante de l'autoroute 25.

4.2 Secteur Laval

4.2.1 Milieu institutionnel

École polyvalente Leblanc

Dans le but d'isoler visuellement les observateurs de l'école polyvalente Leblanc, il est prévu de conserver la végétation arborescente et arbustive existante en bordure de l'emprise et, au besoin, de la densifier.

4.2.2 Réseau routier et milieu résidentiel

Boulevard Lévesque

Une plantation d'arbres de la même espèce que ceux existants est prévue de part et d'autre du boulevard Lévesque afin de conserver son ambiance. De plus, une plantation d'arbres conifères de chaque côté de la culée du pont servira à rétablir le contraste volumétrique généré par l'approche du pont et masquera la perception de la culée à partir du boulevard et des quelques résidences localisées de part et d'autre du projet.

Parc en bordure du boulevard Lévesque et aménagement en dessous du pont

L'aménagement en dessous du pont sera du même type que celui préconisé en bordure du boulevard Gouin. Au nord du boulevard Lévesque, il sera conçu selon un aménagement composé à 90 % de pierres naturelles et au sud selon un aménagement composé à 20 % de pierres naturelles et à 80 % de poussière de pierre ou de sable. Les berges seront également stabilisées de façon minérale sous forme de petits gradins. À cet endroit, la piste cyclable sera élargie pour permettre de créer une halte abritée pour les cyclistes. Trois bancs et deux corbeilles à rebut seront à la disposition des usagers. Les berges qui auront été endommagées par les travaux seront restaurées et végétalisées.

Avenue Marcel-Villeneuve et Montée Masson

Une plantation d'arbres de part et d'autre du nouveau lien routier reliant l'Avenue Marcel-Villeneuve et la Montée Masson permettra d'harmoniser l'enveloppe visuelle de ces deux voies de circulation et de les intégrer à l'ensemble des plantations prévues dans l'échangeur. La restauration du milieu et une plantation d'arbres sont également prévues pour les sections

abandonnées de ces routes afin de permettre de les intégrer visuellement aux boisés qui y sont adjacents.

4.2.3 Milieu autoroutier

Échangeur

Pour les deux concepts proposés, une plantation d'arbres et d'arbustes est prévue à l'intérieur de l'échangeur afin d'intégrer et d'harmoniser les différentes volumétries topographiques générées par les viaducs et les buttes qui auront été créées avec les matériaux de déblai du projet. Ces plantations permettront également une meilleure lecture des voies de circulation pour les automobilistes.

Le concept 1 prévoit une moins grande quantité d'arbres mais d'un calibre plus important (calibre : 50 mm de diamètre). L'entretien régulier de l'emprise est également prévu sur la majeure partie des espaces localisés entre les différentes voies de circulation. Le concept 2 prévoit pour sa part la plantation d'un plus grand nombre d'arbres mais de plus petit calibre (hauteur de 2 500 à 3 000 mm et arbres pour renaturalisation). Le concept 2 mise sur la naturalisation complète de l'échangeur puisqu'aucun entretien n'y sera effectué. Au cours des années, le milieu se créera par lui-même un environnement végétal et faunique adapté aux conditions du site.



Situation actuelle
Photo no. 21



Concept 1
Photo no. 22



Concept 2
Photo no. 23

Porte d'entrée à Laval

Les deux concepts proposés offrent un aménagement paysager qui permet la mise en valeur de l'accès au territoire de Laval et qui crée un lien harmonieux avec les aménagements du secteur de Montréal. L'aménagement est composé d'une séquence d'arbres, de type colonnaire ou globulaire, répartis de façon à créer un corridor visuel axé vers les mâts du pont. Les différentes dispositions d'arbres entre les deux concepts ainsi que les superficies réservées aux différents types d'ensemencement et d'entretien sont relatives à l'objectif soutenu par chacun de ces concepts.



Situation actuelle
Photo no. 24



Concept 1, Situation projetée
Photo no. 25



Concept 2, Situation projetée
Photo no. 26



Concept 1
Vue vers le sud (Montréal) à partir du viaduc ferroviaire
Photo no. 27



Concept 2
Vue vers le sud (Montréal) à partir du viaduc ferroviaire
Photo no. 28

Intégration du bâtiment de service, du dépôt de sel et de sable, de la voie d'accès au portique de péage et de la piste multifonctionnelle

Une plantation d'arbres conifères en bordure du bâtiment de service et du dépôt de sable et de sel est prévue afin de masquer ces installations à partir de l'autoroute.

Bien que les voies d'accès au portique de péage et que la piste multifonctionnelle ne génèrent aucune discordance visuelle avec l'ambiance désirée pour le projet, une plantation d'arbustes, de grande dimension à maturité, assurera tout de même une meilleure intégration. De plus, cette plantation isolera les cyclistes de la circulation autoroutière et leur fournira une certaine quiétude avant d'accéder au pont.

Engazonnement et entretien de l'emprise

Pour le concept 1, une grande partie de l'emprise seraensemencé avec le mélange de semences préconisé dans le cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports du Québec et l'entretien sera réalisé selon les normes actuelles du ministère. Afin de permettre l'intégration et la naturalisation des abords du boisé localisé au nord est du projet, certaines portions de l'emprise seront toutefoisensemencées avec le mélange proposé pour le concept 2. Aucun entretien ne sera réalisé sur ces dernières portions.

Pour le concept 2, l'ensemencement sera réalisé avec un mélange de semences florifères. Actuellement, l'emprise est composée d'une forte proportion de *solidago* (verge d'or) qui pourrait être utilisée comme thème de base pour le choix du mélange afin de créer un lien avec le paysage qui ceinturera le projet. Un entretien régulier des deux ou trois premiers mètres en bordure des chaussées sera réalisé. Un fauchage cyclique sur une distance de douze mètres de la chaussée sera également réalisé en vue de prévenir la croissance d'arbres ou d'arbustes de plus de dix centimètres de diamètre. Cette dimension de végétaux fait en sorte qu'ils sont considérés comme un objet fixe et, de ce fait, non sécuritaires. Aucun entretien ne sera réalisé pour les autres superficies de l'emprise afin de permettre sa naturalisation.

4.3 Secteur de la rivière des Prairies

Les principales techniques envisagées pour la stabilisation des berges ont été sommairement exposées lors de la description des travaux d'aménagement paysager des parcs en bordure du boulevard Gouin à Montréal et du boulevard Lévesque à Laval. Quant aux techniques spécifiques de stabilisation, elles seront précisées suite à une analyse approfondie de l'état des berges. En ce qui concerne les herbiers aquatiques, ils seront complètement restaurés selon des techniques qui seront exposées ultérieurement. Ces aménagements permettront d'atténuer complètement l'impact visuel du projet relatif aux rives de la rivière.



Situation actuelle
Photo no. 29



Situation projetée
Photo no. 30



Situation actuelle
Photo no. 31



Situation projetée
Photo no. 32

Le pont demeurera cependant très visible à l'intérieur du champ visuel des différents observateurs riverains et sa présence générera une certaine détérioration de l'ambiance naturelle de la rivière.

L'application de certains paramètres de conception architecturale a tout de même permis de maximiser l'intégration du pont aux grandes lignes de force du paysage dans lequel il s'insère. Les simulations visuelles de la présence du pont démontrent notamment que la hauteur réduite entre son tablier et le niveau de la rivière favorise son insertion visuelle puisque le pont ne se dégage pas significativement au-dessus de la ligne d'horizon du bassin visuel observable. La forte horizontalité du tablier génère également une ligne de force perceptible qui épouse harmonieusement les lignes de rives de la rivière. Notons qu'à partir d'un large bassin visuel à caractère hydrique tel que la rivière des Prairies, l'espace perceptible, à l'arrière-plan du champ visuel, entre la ligne de rives et le profil de la végétation arborescente, constitue un endroit privilégié qui offre un fort potentiel d'absorption et d'insertion visuelles pour ce type de projet. Les mâts du pont permettent pour leur part de rompre l'aspect trop horizontal de cet ouvrage et confère un réel dynamisme à ses lignes architecturales. Ils constituent également un élément d'attrait qui atténue quelque peu la présence visuelle des pylônes de la ligne de transport d'énergie électrique, tout en leur assurant une certaine concordance volumétrique.



Situation actuelle, *vue à partir du pont de l'île Gagné*
Photo no. 33



Situation projetée
Photo no. 34



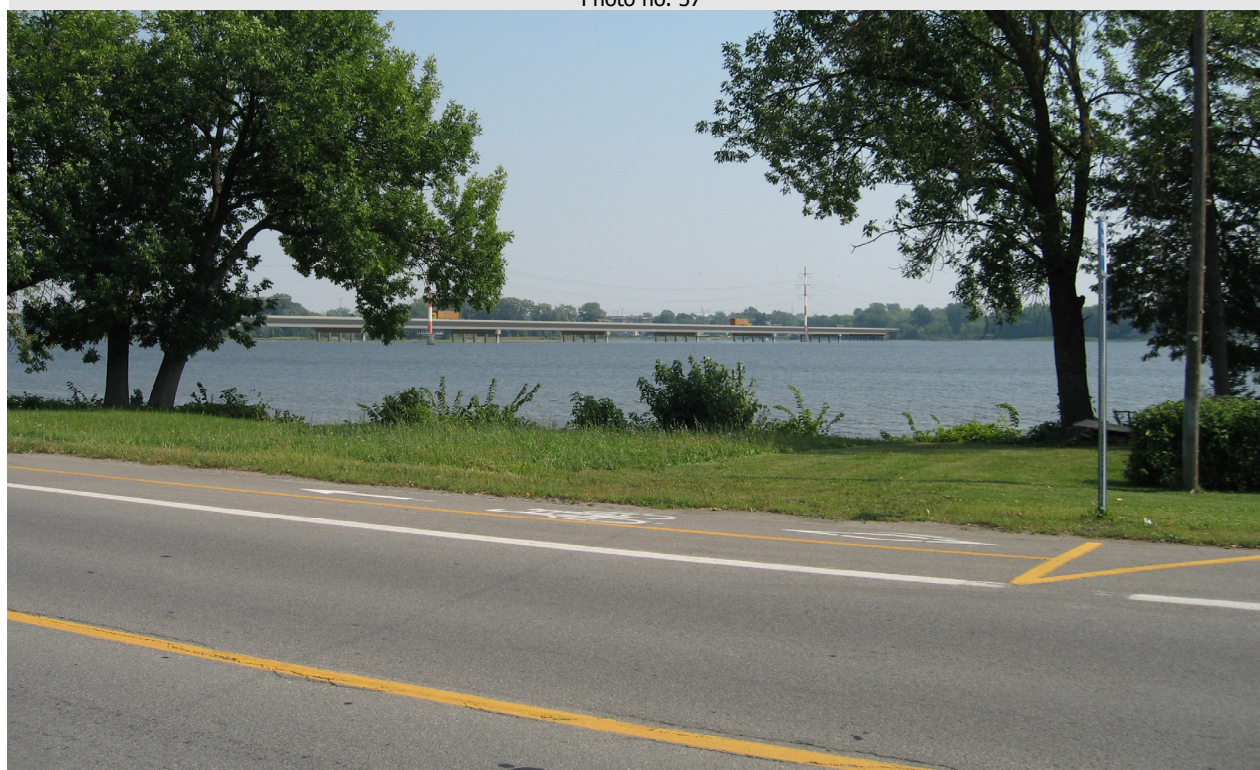
Situation actuelle, *vue à partir de la rive de Montréal*
Photo no. 35



Situation projetée
Photo no. 36



Situation actuelle, *vue à partir de la rive de Laval*
Photo no. 37



Situation projetée
Photo no. 38



Situation actuelle, *vue à partir de la rive de Laval*
Photo no. 39



Situation projetée
Photo no. 40

