



## Projet de parachèvement de l'autoroute 25

**Concept d'aménagement paysager retenu  
suite aux consultations publiques  
sur le parachèvement de l'autoroute 25**

Présenté par : Concession A25 S.E.C.

En date du : 8 janvier 2008

Work Package .031.20.06



## Équipe de réalisation

### *Concession A25 S.E.C*

Directeur de projet	:	Jacques Lacombe, ing.
Chargé de projet	:	Jean-François Poulin, ing.
Directeur - Environnement	:	Jean-Pierre Ricard, bio.
Coordonnatrice - Environnement	:	Régine Beauboeuf, ing.
Chargé de projet - GENIVAR	:	Jean-Marc Drolet, ing.

<u>Équipe - Environnement</u>	:	Éric Gingras, bio.
	:	Vanessa Millette, géo.
Consultant LACASSE Experts-Conseils Itée	:	Michel Lacasse, arc.

---

### ***Référence à citer :***

Concession A25 S.E.C. 2007. *Rapport sur le concept d'aménagement paysager retenu suite aux consultations publiques sur le parachèvement du projet de l'autoroute 25.* Rapport déposé au Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. 18 pages et annexe.

## Table des matières

	Page
<b>1.0 DEMARCHE ET CONTEXTE.....</b>	<b>3</b>
1.1 Présentation.....	3
1.2 Historique du projet.....	3
1.3 Décret d'autorisation .....	5
<b>2.0 PROCESSUS DE CONSULTATION .....</b>	<b>6</b>
2.1 Déroulement des consultations.....	6
2.2 Thèmes abordés durant les audiences .....	7
<b>3.0 DEROULEMENT POUR LA SELECTION DE L'OPTION D'AMENAGEMENT PAYSAGER.....</b>	<b>9</b>
<b>4.0 CONCEPT RETENU PAR LES PARTICIPANTS.....</b>	<b>11</b>
4.1 Revue de la proposition retenue (concept 2) .....	11
4.2 Résultats du choix des participants.....	15
<b>5.0 CONCLUSION .....</b>	<b>17</b>

## Liste des annexes

Annexe 1    Fiche du participant





## 1.0 DÉMARCHE ET CONTEXTE

### 1.1 Présentation

Le parachèvement de l'autoroute 25, entre l'autoroute 440 à Laval et le boulevard Henri-Bourassa à Montréal, s'inscrit dans une stratégie ministérielle visant à soutenir le développement de l'est de l'agglomération montréalaise. Sa réalisation permettra à Laval et aux régions des Laurentides et de Lanaudière d'être reliées à l'est de Montréal et à la Montérégie sans avoir à emprunter l'autoroute Métropolitaine.

Le projet sera réalisé en partenariat avec le secteur privé. Le partenaire privé du projet est Concession A25 S.E.C., un regroupement de plusieurs entreprises reconnues dans leur domaine et bien implantées au Québec.

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) et Concession A25 ont tenu des consultations publiques dans le cadre de leur demande d'un certificat d'autorisation. Ils doivent respecter les conditions du décret d'autorisation émis par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Ce décret inclut une condition concernant la tenue de séances de consultation sur des thématiques précises.

Les échanges lors des séances, sous forme de plénières et de tables rondes, ont permis au MTQ ainsi qu'à Concession A25 de connaître les sujets de préoccupations et de recueillir les suggestions des participants, fortement représentés par des citoyens voisins du projet.

Le présent rapport, en plus de présenter brièvement le déroulement des consultations publiques qui ont eu lieu en octobre passé, présente le processus utilisé pour connaître l'opinion publique sur la conception d'aménagement paysager ainsi que le choix retenu entre les deux options proposées aux participants. Cette démarche fait partie intégrante des conditions du décret (conditions 11 et 29) à remplir dans le cadre du présent projet.

### 1.2 Historique du projet

Le projet de parachèvement de l'autoroute 25 est inclus dans la planification du ministère des Transports du Québec depuis les années 70.

Pour le Ministère, ce projet vise principalement à :

- faciliter la mobilité des personnes et des marchandises entre l'est de l'agglomération montréalaise et les autres pôles économiques de la région métropolitaine ;
- améliorer, pour les résidants et les entreprises, l'accès aux axes routiers et au réseau de transport en commun.

Plusieurs étapes ont été franchies depuis le dépôt de l'avis de projet en juin 2000. Ce dépôt marquait le début de la procédure officielle d'évaluation du projet, tel que prescrit dans le Règlement sur l'examen et l'évaluation des impacts sur l'environnement.

La période d'information sur le projet fut amorcée suite au dépôt de l'étude d'impact au ministère de l'Environnement en 2002. La tenue d'audiences du Bureau des Audiences Publiques sur l'Environnement (BAPE) au printemps 2005 a mené à l'émission d'un décret autorisant, sous conditions, le projet de parachèvement de l'autoroute 25. Les conditions de ce décret ont par ailleurs mené au processus de consultation amorcé en septembre 2007.

Les grandes étapes du projet sont les suivantes :

### Grandes étapes du projet

Juin 2000	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dépôt de l'avis de projet pour le parachèvement de l'autoroute 25.</li> </ul>
Juin 2001	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dépôt de l'étude d'impact sur le projet au ministère de l'Environnement.</li> </ul>
Février 2002	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modification du projet : ajout d'une voie réservée aux autobus et implantation d'une piste multifonctionnelle sur le pont.</li> </ul>
Août à septembre 2002	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sortie publique de l'étude d'impact.</li> <li>• Période d'information sur le projet.</li> </ul>
Décembre 2004	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dépôt de modifications au projet afin d'atténuer les impacts sur le milieu naturel et les activités agricoles.</li> </ul>
Printemps 2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Audiences publiques du BAPE sur le projet.</li> </ul>
Septembre 2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dépôt du rapport du BAPE au Ministre de l'Environnement.</li> </ul>
Décembre 2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Émission du décret gouvernemental (no 1243-2005) autorisant, sous conditions, le projet.</li> </ul>
Septembre à décembre 2006	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tenue de consultations publiques et obtention de certificats d'autorisation sur les modifications du schéma d'aménagement de l'Île-de-Montréal et du réseau routier local de Laval.</li> </ul>
Juin et septembre 2007	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Choix par le MTO d'un partenaire privé pour la réalisation du projet et annonce publique de ce partenariat public privé (PPP).</li> </ul>

### 1.3 Décret d'autorisation

L'émission du décret gouvernemental (no. 1243-2005) en décembre 2005 autorisait le projet, sous réserve de respecter 33 conditions. La condition 11 prévoyait la tenue de consultations publiques. Ces consultations ont servi à recueillir les commentaires des citoyens ou des groupes intéressés sur des aspects bien précis du projet, notamment ceux recommandés par le BAPE :

- les impacts visuels et les mesures d'atténuation du pont et des infrastructures routières en milieu terrestre ;
- les mesures d'atténuation du bruit et leurs impacts, dont l'impact visuel ;
- la protection de l'écoterritoire du ruisseau De Montigny à Montréal.

Les consultations publiques visaient également à informer la population sur d'autres aspects du projet tels que :

- la protection des milieux humides ;
- l'aménagement d'une piste multifonctionnelle et son raccordement aux réseaux existants et projetés sur le territoire des villes de Laval et de Montréal.

Les consultations sur ces thèmes s'ajoutaient ainsi aux consultations précédentes ayant porté sur le concept du projet en général (audiences publiques du BAPE en 2005), de même que sur les modifications du schéma d'aménagement du conseil d'agglomération de Montréal et du réseau routier local de Laval (audiences tenues à Laval et à Montréal en 2006).

## 2.0 PROCESSUS DE CONSULTATION

Le processus de consultation découlant du décret a débuté à l'automne 2007, suite à l'avis public sorti dans les journaux et sur le site du MTQ. Les séances publiques se sont tenues à Laval et à Montréal, les 24 et 25 octobre. Les citoyens et les organismes étaient invités à participer aux soirées au cours desquelles des tables rondes de discussions étaient organisées, mais également des périodes de questions et de commentaires en plénières avaient lieu. L'information relative au projet a, quant à elle, été diffusée à partir du 9 octobre, bien que plusieurs documents, dont l'étude d'impact, furent rendus publics avant cette date sur le site du MTQ.

### 2.1 Déroulement des consultations

Les consultations publiques se sont déroulées en trois étapes de façon à permettre aux participants de prendre connaissance des sujets à commenter, de s'informer et de s'exprimer sur les aspects du projet soumis à la consultation, ainsi que pour transmettre leurs opinions et leurs commentaires en vue de la production du rapport des consultations :

- une période de 30 jours a été consacrée à l'information, les documents de référence ayant été rendus disponibles dans des centres de documentation et sur le site Internet de Concession A25, le site Internet du MTQ renfermant également plusieurs informations ;
- des séances publiques à Laval et Montréal (les 24 et 25 octobre 2007) ;
- une période pour le dépôt des mémoires, se terminant le 8 novembre 2007.

Ce processus a débuté par une annonce publique du projet, puis une annonce des consultations publiques a suivi avec la publication de documents d'information. Les séances publiques ont par la suite été tenues. Une période supplémentaire de 15 jours suivant la fin des séances de consultation permettait aux participants de déposer des mémoires. Des possibilités étaient aussi offertes aux personnes intéressées de transmettre leurs questions et d'obtenir des renseignements sur les thèmes examinés par une ligne téléphonique et par le site Internet.

## 2.2 Thèmes abordés durant les audiences

La liste des thèmes de discussion présentée au tableau suivant était préétablie, d'après les exigences du Décret no 1243-2005, de même que la période accordée aux tables (autre activité qui permettait de recueillir les commentaires sur le thème des impacts visuels des infrastructures) pour discussion :

	Thèmes
Thème 1 :	Les impacts visuels du pont et 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 de l'écoterritoire du ruisseau De Montigny à Montréal.
Thème 4 :	La piste multifonctionnelle.



### **3.0 DÉROULEMENT POUR LA SÉLECTION DE L'OPTION D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER**

Lors des deux séances de consultation, une activité a été tenue à la pause sur les concepts d'aménagements paysagers et architecturaux du projet. Cette activité consistait à demander aux participants de donner leur avis sur les deux concepts proposés par Concession A25 pour une dizaine d'aménagements et structures différents. Le partenaire avait donc préparé deux kiosques qui présentaient des images de ces concepts. Un document reprenant les mêmes images était remis aux participants et ces derniers devaient se prononcer sur un ou l'autre des concepts proposés, sur un mélange des deux ou sur toute autre possibilité d'aménagement (annexe 1). L'objectif de cette activité était de recevoir les commentaires des participants sur les différents concepts d'aménagements paysagers et sur les aspects architecturaux des structures du projet.

À cet effet, Concession A25 avait sur place trois techniciens équipés de matériel informatique. Des simulations visuelles de différents points de vue étaient disponibles pour consultation. Les citoyens présents pouvaient voir les projections en fonction de leur résidence ou lieu de travail. Les techniciens avaient un rôle de soutien pour permettre aux participants d'évaluer les options de concepts d'aménagements ainsi que des aspects architecturaux. Ces techniciens étaient disponibles lors de la période d'inscription, à la pause ainsi qu'à la fin de la soirée pour répondre aux questions des gens.



## 4.0 CONCEPT RETENU PAR LES PARTICIPANTS

### 4.1 Revue de la proposition retenue (concept 2)

Concession A25 avait présenté, lors des consultations, deux propositions d'aménagement. Une de type plus urbaine et l'autre misant sur une approche plutôt naturelle ou « écologique » en terme de conception et d'entretien des aménagements paysagers.



Sont présentés dans les pages suivantes les images présentant le concept 2, tel que choisi par les participants lors des audiences.

Vue à partir de la voie de desserte en direction nord.



Échangeur Henri-Bourassa, Montréal  
Aménagement visant la naturalisation complète de l'échangeur.



Aménagement de la porte d'entrée de Montréal à la hauteur du boul. Perras



Aménagement de la porte d'entrée de Laval à la hauteur du boul. Lévesque



Aménagement de l'échangeur à Laval à la hauteur du boul. Lévesque



Engazonnement et entretien de l'emprise (vue vers le sud à partir du viaduc ferroviaire)



## 4.2 Résultats du choix des participants

Seulement quelques participants ont exprimé leur opinion et leurs préférences sur les diverses options de concepts d'aménagements paysagers présentés par Concession A25. Malgré ce faible taux de participation, les résultats obtenus permettent néanmoins de tirer des conclusions claires sur le choix retenu entre les deux concepts d'aménagement paysager présentés. Le résultat est présenté au tableau suivant.

### Choix des concepts d'aménagement paysager

	Concept 1 (urbain)	Concept 2 (naturel)
Type urbain ou type naturel	2	8
Échangeur Henri-Bourassa, Montréal	3	7
Entrée de Montréal à la hauteur du boul. Perras	2	8
Entrée de Laval à la hauteur du boul. Lévesque	1	9
Échangeur à Laval à la hauteur du boul. Lévesque	0	9
Engazonnement et entretien de l'emprise	1	8
<b>Total</b>	<b>9 (15,5 %)</b>	<b>49 (84,5 %)</b>

Parmi les participants qui ont participé à cette activité, 85 % d'entre eux ont choisi le concept 2. Pour ces participants, le concept 2 a une apparence plus naturelle. À ce titre, il s'intègre mieux dans l'environnement et nécessitera moins d'entretien. De plus, le concept dit naturel permet de mieux masquer les infrastructures. Ce concept a également été jugé plus sécuritaire notamment en hiver pour protéger les infrastructures contre les rafales de neige.



## 5.0 CONCLUSION

Les consultations publiques ont permis à Concession A25 d'obtenir des commentaires et le choix du public concernant les deux propositions d'aménagement paysager présenté lors des audiences. Le résultat pour le choix du concept à privilégier a été clairement identifié par les participants. Ces derniers ont préféré à 85% le concept no. 2 qui offre un aménagement paysager plus naturel et qui par le fait même semble mieux s'harmoniser avec l'environnement du milieu récepteur tout en permettant d'atténuer les impacts visuels des infrastructures.

Rappelons que l'approche naturelle ou «écologique» se caractérise sommairement par un type de gazonnement et d'entretien qui correspond davantage à l'approche de «gestion écologique» des emprises autoroutières tel que développée par le ministère des Transports, par une plantation arborescente et arbustive avec certains végétaux de moins gros calibre mais en plus grande quantité et par une disposition des végétaux en relation avec l'objectif de naturalisation de l'emprise.

Mentionnons qu'il restera quelques démarches à réaliser avec les résidents localisées en bordure de la 4<sup>e</sup> Avenue, entre le boulevard Maurice-Duplessis et le boulevard Perras concernant l'aménagement et l'entretien d'une certaine portion de terrain entre le dessus de la butte antibruit et leurs limites de propriété. La première proposition est d'établir une entente avec les résidents pour leur céder la portion de terrain en question pour usage et entretien uniquement, sans avoir les droits de propriété. La deuxième proposition est 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. Cette dernière option ne nécessite aucun entretien de sorte que le milieu se renaturalisera par lui-même.



En plus des aménagements paysagers touchant le milieu terrestre (échangeur, abords de route), d'autres zones seront également aménagées. Ainsi, la zone verte du parc en bordure du boulevard Gouin sera réaménagée avec une plantation d'arbres et d'arbustes afin d'assurer la continuité visuelle. Le massif de peupliers matures existant en bordure de l'emprise d'Hydro-Québec sera conservé. Les berges, seront pour leur part stabilisées et revégétalisées par l'installation d'un tapis de protection, de génie végétal et d'une plantation d'arbustes d'espèces indigènes, similaires à celles rencontrées en rive de la rivière des Prairies.

Les murs antibruit et certaines clôtures de non-accès seront couverts de plantes grimpantes qui créeront, après trois ou quatre années, une vue intéressante au plan visuel pour les automobilistes. Quant au bassin de rétention, les pentes en pourtour du bassin seront naturalisées à l'aide de plantation d'arbres feuillus et conifères ainsi que d'arbustes de différentes dimensions.

Concernant l'école polyvalente Leblanc, la végétation arborescente et arbustive existante sera conservée en bordure de l'emprise. Au besoin, elle sera densifiée avec les mêmes espèces retrouvées à cet endroit.

Mentionnons que le design détaillé des aménagements, des techniques de plantation ainsi que le choix des végétaux seront présentés lors de la réalisation de l'esquisse d'aménagement qui sera réalisée au début de l'étape de l'élaboration des plans et devis préliminaires de l'aménagement paysager.

Le concept végétal privilégié par la population permettra d'optimiser l'intégration visuelle du pont et des diverses structures routières dans le milieu, en créant une mosaïque végétale d'allure naturelle, qui, grâce à un entretien adéquat à l'extérieur des abords routiers, favorisera l'implantation naturelle de la végétation.



## Annexe 1

### Fiche du participant



**ASPECTS ARCHITECTURAUX DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES EN MILIEU TERRESTRE  
ET AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS**

FICHE DU PARTICIPANT

Cette consultation publique porte sur des aspects précis dont les impacts visuels des infrastructures routières en milieu terrestre, ainsi que des mesures d'atténuation du bruit.

Nous vous invitons à commenter les différents concepts que nous vous proposons. Pour ce faire, veuillez inscrire vos commentaires sur cette fiche. Des photographies agrandies, les mêmes que celles disponibles dans ce document, sont exposées dans la salle pour vous aider à étudier les concepts. Pour plus de détails, vous pouvez également consulter les documents disponibles dans les cartables mis à votre disposition pour consultation sur place. Ce que nous vous proposons constitue une base de réflexion, vous êtes libre d'indiquer tout autre commentaire pertinent. Merci d'écrire lisiblement.

Lorsque vous aurez terminé, veuillez déposer votre fiche à l'endroit prévu à cet effet, sur la table de documentation.

Merci beaucoup de nous faire part de vos commentaires et suggestions. Si vous avez des questionnements ou d'autres commentaires à apporter sur le projet de parachèvement de l'autoroute 25, et qui dépassent le cadre de cette consultation publique, voici comment nous les faire parvenir :

- Par notre **boîte à commentaires** située près de la table de documentation ;
- Par notre site Internet : **www.a25.com** section Nous joindre ;
- Par téléphone : **(514) Pont A25** (766-8225).

Les concepts architecturaux que nous vous proposons sont basés selon deux approches, soit une urbaine et une plus naturelle. Voici un exemple de chacune des approches qui ont guidées l'élaboration de nos concepts.

Aménagement paysager Exemple des approches	
	
Approche urbaine – ensemencement secteur Montréal	Approche plus naturelle – ensemencement secteur Laval

**AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS**

1. Aménagement de type urbain ou de type naturel	
	
<p><b>Concept 1</b> : Aménagement urbain – de type engazonnement. <b>Photo no.</b></p>	<p><b>Concept 2</b> : Aménagement naturel – de type graminées de prairies ou florifères. <b>Photo no.</b></p>

2. Aménagement de l'échangeur Henri-Bourassa, Montréal	
	
<p><b>Concept 1</b> : Plantation d'arbres en alignement (calibre 50mm de diamètre). <b>Photo no.</b></p>	<p><b>Concept 2</b> : Aménagement visant la naturalisation complète de l'échangeur (plus d'arbres que concept 1, plus petit calibre). <b>Photo no.</b></p>

**3. Aménagement de la porte d'entrée de Montréal à la hauteur du boul. Perras**

	
<p><b>Concept 1</b> : Plantation d'arbres en alignement et plantation d'arbustes de part et d'autres du viaduc Perras. <b>Photo no.</b></p>	<p><b>Concept 2</b> : Aménagement proposant un aspect plus naturel et composé de massifs arbustifs à grand déploiement. <b>Photo no.</b></p>

**4. Aménagement de la porte d'entrée de Laval à la hauteur du boul. Lévesque**

	
<p><b>Concept 1</b> : Plantation d'arbres en alignement et plantation d'arbustes (type colonnaire). <b>Photo no.</b></p>	<p><b>Concept 2</b> : Aménagement proposant un aspect plus naturel composé de massifs arbustifs à grand déploiement (type globulaire). <b>Photo no.</b></p>

**5. Aménagement de l'échangeur à Laval à la hauteur du boul. Lévesque**



**Concept 1** : Aménagement d'une plantation d'arbres de calibre important en alignement (calibre 50mm de diamètre).  
**Photo no.**



**Concept 2** : Aménagement visant la naturalisation complète de l'échangeur (plus d'arbres que concept 1, plus petit calibre).  
**Photo no.**


**6. Engazonnement et entretien de l'emprise**  
(vue vers le sud à partir du viaduc ferroviaire)



**Concept 1** : Aménagement où une grande partie de l'emprise seraensemencée avec un mélange de semences et où il y aura un entretien réalisé sur une certaine portion de l'emprise.  
**Photo no.**



**Concept 2** : Aménagement où l'ensemencement sera réalisé avec un mélange de semences florifères ou graminées. Un entretien régulier des deux ou trois premiers mètres sera réalisé.  
**Photo no.**


**LES ASPECTS ARCHITECTURAUX DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES EN MILIEU TERRESTRE.**

Les alternatives présentées ci-dessous s'appliqueraient à toutes les structures de même type.

**7. Patrons et textures appliqués aux murs de soutènement et aux culées**



**Concept 1**  
Photo no.



**Concept 2**  
Photo no.


**8. Finition des murs antibruit**



**Concept 1**  
Photo no.



**Concept 2**  
Photo no.


