

## Projet de parachèvement de l'autoroute 25

# CONSULTATION PUBLIQUE

## Rapport des consultations publiques

Présenté par : Concession A25 S.E.C.

Préparé par : *Transfert Environnement*

Décembre 2007



# Rapport des consultations publiques

**Projet de parachèvement de l'autoroute 25  
entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal  
et l'autoroute 440 à Laval**

Présenté au :

**Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs**

Présenté par :



Préparé par :



**Décembre 2007**



## TABLE DES MATIÈRES

<b>1.</b>	<b>DÉMARCHE ET CONTEXTE .....</b>	<b>1</b>
1.1.	PRÉSENTATION .....	1
1.2.	HISTORIQUE DU PROJET .....	1
1.3.	DÉCRET D'AUTORISATION .....	2
<b>2.</b>	<b>LE PROCESSUS DE CONSULTATION.....</b>	<b>5</b>
2.1.	RESPONSABILITÉS DES ACTEURS .....	5
2.1.1.	<i>Ministère des Transports du Québec</i> .....	5
2.1.2.	<i>Concession A25</i> .....	5
2.1.3.	<i>Transfert Environnement</i> .....	6
2.2.	DÉROULEMENT DES CONSULTATIONS .....	6
2.2.1.	<i>Le calendrier du processus des consultations publiques</i> .....	7
2.2.2.	<i>Période d'information</i> .....	7
2.2.3.	<i>Séances publiques</i> .....	10
2.2.4.	<i>Dépôt des mémoires</i> .....	13
<b>3.</b>	<b>MÉTHODOLOGIE ET ANALYSE DES CONSULTATIONS.....</b>	<b>15</b>
3.1.	LA PARTICIPATION .....	17
3.1.1.	<i>Séance du 24 octobre - Laval</i> .....	17
3.1.2.	<i>Séance du 25 octobre - Montréal</i> .....	18
3.1.3.	<i>Mémoires</i> .....	19
3.2.	LES SUJETS D'INTERVENTIONS .....	19
3.2.1.	<i>Séance de Laval</i> .....	19
3.2.2.	<i>Séance de Montréal</i> .....	21
3.2.3.	<i>Options d'aménagement</i> .....	22
3.2.4.	<i>Autres préoccupations</i> .....	23
3.2.5.	<i>Mémoires</i> .....	24
3.3.	SYNTHÈSE ET INTERPRÉTATION DES INTERVENTIONS .....	24
3.3.1.	<i>Préoccupations spécifiques à Laval</i> .....	26
3.3.2.	<i>Préoccupations spécifiques à Montréal</i> .....	26
<b>4.</b>	<b>RÉSULTATS DES CONSULTATIONS .....</b>	<b>29</b>
4.1.	DEMANDES ET ATTENTES DES PARTICIPANTS .....	29
4.1.1.	<i>Les aspects visuels</i> .....	29
4.1.2.	<i>Les impacts sonores et le bruit</i> .....	30
4.1.3.	<i>Les milieux humides</i> .....	30
4.1.4.	<i>L'écoterritoire</i> .....	31
4.1.5.	<i>La piste multifonctionnelle</i> .....	31
4.1.6.	<i>L'information disponible</i> .....	32
4.1.7.	<i>La sécurité</i> .....	32
4.1.8.	<i>Le suivi et la vigilance</i> .....	32
4.2.	RÉPONSES AUX DEMANDES ET ATTENTES .....	33
<b>5.</b>	<b>ENGAGEMENTS DE CONCESSION A25 S.E.C.....</b>	<b>47</b>

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.1	Grandes étapes du projet .....	2
Tableau 2.1	Calendrier du processus de consultation .....	7
Tableau 2.2	Centres de documentation .....	8
Tableau 2.4	Déroulement des consultations publiques .....	11
Tableau 2.3	Liste des thèmes .....	12
Tableau 3.1	Grille d'analyse des préoccupations .....	15
Tableau 3.2	Choix des concepts d'aménagement.....	16
Tableau 3.3	Choix des concepts architecturaux .....	16
Tableau 3.4	Nombre de participants.....	17
Tableau 3.5	Provenance des participants à Laval.....	18
Tableau 3.6	Provenance des participants à Montréal.....	18
Tableau 3.7	Préoccupations exprimées à Laval (24 octobre 2007).....	20
Tableau 3.8	Préoccupations exprimées à Montréal (25 octobre 2007).....	21
Tableau 3.9	Choix des concepts d'aménagement.....	22
Tableau 3.10	Choix des concepts architecturaux .....	23
Tableau 3.11	Autres préoccupations exprimées.....	23
Tableau 3.12	Préoccupations dans les mémoires.....	24
Tableau 3.13	Synthèse des préoccupations exprimées.....	25
Tableau 4.1	Demandes et attentes sur les aspects visuels.....	30
Tableau 4.2	Demandes et attentes sur les impacts sonores et le bruit.....	30
Tableau 4.3	Demandes et attentes sur les milieux humides.....	31
Tableau 4.4	Demandes et attentes sur l'écoterritoire.....	31
Tableau 4.5	Demandes et attentes sur la piste multifonctionnelle.....	31
Tableau 4.6	Demandes et attentes sur l'information disponible.....	32
Tableau 4.7	Demandes et attentes sur la sécurité.....	32
Tableau 4.8	Demandes et attentes sur le suivi et la vigilance.....	33

## LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	DÉCRET D'AUTORISATION NO. 1243-2005
ANNEXE 2	COMMUNIQUÉ DE PRESSE - ANNONCE DU PROJET
ANNEXE 3	AVIS PUBLIC - CONSULTATIONS PUBLIQUES
ANNEXE 4	COMMUNIQUÉ DE PRESSE – CONCESSION A25 S.E.C.
ANNEXE 5	FICHE D'INFORMATION - PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25
ANNEXE 6	FICHE D'INFORMATION - ÉCOTERRITOIRE DU RUISSEAU DE MONTIGNY
ANNEXE 7	CARTE DE LOCALISATION DU PROJET
ANNEXE 8	AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS ET ARCHITECTURAUX
ANNEXE 9	CARTES DES SECTEURS VISÉS PAR L'ENVOI POSTAL
ANNEXE 10	LETTRE D'INVITATION - VOISINS
ANNEXE 11	LISTE DES ORGANISMES INVITÉS
ANNEXE 12	LETTRE D'INVITATION - ORGANISMES
ANNEXE 13	MÉMOIRES
ANNEXE 14	FICHE SYNTHÈSE DE LA PÉRIODE DE QUESTIONS - LAVAL
ANNEXE 15	RAPPORT DES QUESTIONS POSÉES LORS DES TABLES RONDES - LAVAL
ANNEXE 16	RAPPORTS DES TABLES RONDES - LAVAL
ANNEXE 17	FICHE SYNTHÈSE DE LA PÉRIODE DE COMMENTAIRES - LAVAL
ANNEXE 18	FICHE SYNTHÈSE DE LA PÉRIODE DE QUESTIONS - MONTRÉAL
ANNEXE 19	RAPPORT DES QUESTIONS POSÉES LORS DES TABLES RONDES - MONTRÉAL
ANNEXE 20	RAPPORTS DES TABLES RONDES - MONTRÉAL
ANNEXE 21	FICHE SYNTHÈSE DE LA PÉRIODE DE COMMENTAIRES - MONTRÉAL
ANNEXE 22	SYNTHÈSE DES PRÉOCCUPATIONS À LAVAL
ANNEXE 23	SYNTHÈSE DES PRÉOCCUPATIONS À MONTRÉAL
ANNEXE 24	RÉSULTAT DE L'ACTIVITÉ SUR LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS ET ARCHITECTURAUX
ANNEXE 25	SYNTHÈSE DES PRÉOCCUPATIONS HORS CONSULTATION
ANNEXE 26	SYNTHÈSE DES PRÉOCCUPATIONS DES MÉMOIRES
ANNEXE 27	SYNTHÈSE GLOBALE DES PRÉOCCUPATIONS
ANNEXE 28	PHOTOS LORS DES CONSULTATIONS PUBLIQUES



## 1. 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 ces consultations 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 publiques 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 fait état de l'historique du projet ainsi que du processus de consultation. Une synthèse des échanges et des préoccupations des participants est présentée. Ce rapport reflète les propos et la contribution des gens ayant participé au processus de consultation, soit en participant aux séances publiques, soit en exprimant leurs opinions et suggestions par le biais des questions, commentaires ou mémoires déposés au cours de la période prévue à cet effet. Les éléments soulevés par les participants et les indications tirées des préoccupations ont été pris en compte par les partenaires pour améliorer la conception du projet. Ce rapport sera également transmis au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) en respect avec la condition 11 du décret d'autorisation.

### 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 résidents 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 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 :

**Tableau 1.1 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 MTQ 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 (voir le décret à l'annexe 1). L'une de ces conditions, la condition 11, prévoyait la tenue de consultations publiques, dont le présent rapport fait état. 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. LE 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.

La section suivante présente en détail les différentes activités rattachées à ce processus.

### 2.1. Responsabilités des acteurs

En plus des conditions précisant les exigences d'information préalable à la population, la condition 11 du décret d'autorisation no. 1243-2005 spécifie les responsabilités à assumer par les partenaires du PPP en ce qui a trait aux consultations publiques. Pour le soutenir dans la préparation et la tenue des consultations, Concession A25 a pour sa part fait appel aux services de Transfert Environnement, une entreprise spécialisée dans la communication environnementale et la participation du public. Les partenaires, avec le soutien de Transfert Environnement, ont pris en charge les diverses activités requises pour assurer que les consultations soient rigoureuses et crédibles.

#### 2.1.1. Ministère des Transports du Québec

Le ministère des Transports du Québec a été chargé d'organiser les assemblées publiques, notamment en ce qui concerne l'invitation aux consultations (avis public, communiqué) et la logistique (réservation de salles, équipement, etc.).

Le ministère a également été responsable de présenter l'information disponible sur deux des cinq thèmes à l'ordre du jour des séances, soit la protection de l'écoterritoire du ruisseau De Montigny à Montréal et la protection des milieux humides.

#### 2.1.2. Concession A25

Le partenaire privé a été quant à lui responsable de présenter les trois autres thèmes traités lors des séances, soit les aspects visuels, le bruit et la piste multifonctionnelle.

Responsable de la conception et de la construction du projet, Concession A25 a élaboré et fourni des représentations modélisées des infrastructures à réaliser, ainsi que des différentes mesures et installations prévues pour atténuer les impacts du projet. Pour les démarches d'organisation des consultations publiques et de collaboration avec le MTQ pour leur préparation, Concession A25 s'est adjoint les services de Transfert Environnement.

### 2.1.3. Transfert Environnement

Transfert Environnement a reçu comme mandat de concevoir le processus de participation, de voir à la préparation et à la diffusion des documents d'information nécessaires et d'agir à titre de tiers externe dans la planification et la tenue des séances de consultations, de même que dans la rédaction du rapport des consultations. Les principales tâches confiées à Transfert Environnement ont été les suivantes :

- Vulgarisation et production des documents d'information et de consultation sur le projet ;
- Identification des parties prenantes et invitation des participants ;
- Planification et encadrement des séances publiques ;
- Animation et prise de notes lors des consultations ;
- Identification des demandes et attentes des participants ;
- Analyse des préoccupations et rédaction du rapport des consultations.

## 2.2. 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.

Le calendrier du déroulement des consultations est présenté par la suite, de même qu'une description des activités et des informations mises à la disposition du public.

### 2.2.1. Le calendrier du processus des consultations publiques

Le calendrier suivant présente les dates importantes du processus de consultation prescrit par le décret.

**Tableau 2.1 Calendrier du processus de consultation**

Date	Activité
24 septembre	Annonce de l'entente de partenariat privé-public : Conférence de presse Publication d'un communiqué
9 octobre	Publication des documents d'information (sur le site Internet et dans les centres de documentation)  Avis public sur les consultations publiques : Publication du communiqué Consultations sur le site Internet Envoi d'invitations aux riverains et aux organismes (environnementaux, socio-communautaires, etc.)
24 octobre (soirée)	Séance publique – Laval
25 octobre (soirée)	Séance publique – Montréal
8 novembre	Dépôt des mémoires (date de limite de réception des mémoires)

### 2.2.2. Période d'information

Plusieurs éléments d'information ont été utilisés pour informer les citoyens et les groupes intéressés sur deux principaux sujets : le projet et la tenue des consultations publiques. Ces éléments, décrits ci-dessous, sont insérés en annexe du rapport.

#### *Annonce de l'entente de partenariat*

Le projet a été annoncé le 24 septembre 2007 par voie de conférence de presse. L'annonce a été réalisée par la Ministre des Transports, Madame Julie Boulet. Un communiqué de presse a également été émis le même jour à l'intention des médias écrits nationaux et locaux. Le communiqué de presse est disponible à l'annexe 2.

#### *Avis public et communiqué de presse*

Les consultations publiques ont été annoncées deux semaines après l'annonce du projet, soit le 9 octobre 2007. L'avis public a été diffusé par l'entremise des mêmes médias écrits nationaux et locaux que lors de l'annonce du projet. Les consultations publiques furent également annoncées dans un communiqué de presse par Concession A25 le 9 octobre 2007. Ces documents figurent respectivement aux annexes 3 et 4.

### *Site Internet de Concession A25*

Le site Internet de Concession A25 ([www.a25.com](http://www.a25.com)) inclut plusieurs informations, tant sur le processus de consultation que sur le projet comme tel. Disponible depuis le 9 octobre 2007, il sera actif durant toutes les étapes du projet ainsi que lors de l'exploitation de l'autoroute. Ce site sera le canal d'information avec la communauté, en plus des autres moyens de communications prévues durant toute la durée des travaux ainsi que lors de la phase d'exploitation et d'entretien.

### *Ligne téléphonique*

Concession A25 a mis en place, en support au site Internet, une ligne téléphonique (514-PONT A25) permettant aux personnes de s'inscrire pour les consultations publiques, mais également pour poser des questions ou encore pour laisser des commentaires. Toutefois, certains problèmes techniques ont fait en sorte que la ligne n'a pu être entièrement fonctionnelle à la date prévue du 9 octobre. Néanmoins, cette ligne est actuellement active et restera en fonction pour la durée des travaux ainsi que durant la phase d'exploitation de l'autoroute.

### *Site Internet du MTQ*

Le site du Ministère des Transports du Québec ([www.mtq.gouv.qc.ca](http://www.mtq.gouv.qc.ca)) présente aussi une rubrique sur le projet de l'autoroute 25. Elle présente les documents relatifs à l'étude d'impact réalisée sur le projet et plusieurs autres informations, notamment en ce qui concerne la procédure d'évaluation réalisée par le BAPE.

### *Site Internet du BAPE*

Le site du Bureau des audiences publiques sur l'environnement ([www.bape.gouv.qc.ca](http://www.bape.gouv.qc.ca)) contient également toutes les informations reliées aux consultations publiques qui ont eu lieu en 2005 sur l'autoroute 25. Il constitue une bonne source de référence pour le public.

### *Centres de documentation*

L'information sur le site Internet a également été rendue disponible dans trois centres de documentation pour consultation sur place à partir du 9 octobre 2007. Ces trois centres sont les suivants :

**Tableau 2.2 Centres de documentation**

Endroit	Centres de documentation	
Montréal	Bibliothèque Rivière-des-Prairies 9001, boulevard Perras Montréal	Bibliothèque Jean-Corbeil 7500, avenue Goncourt Montréal (arr. Anjou)
Laval	Bibliothèque Germaine Guèvremont 2900, boulevard de la Concorde Est, Laval	

#### *Fiche d'information*

Une fiche d'information a été remise aux participants des consultations publiques. De façon vulgarisée, les principaux aspects du projet de parachèvement de l'autoroute 25 sont décrits. Cette fiche d'information est toujours disponible sur le site Internet de Concession A25. Elle figure également à l'annexe 5 de ce rapport.

#### *Autres documents*

D'autres documents étaient également disponibles lors des consultations publiques, en support à la fiche d'informations. Ces documents présentaient avec plus de précision le projet de l'écoterritoire du ruisseau De Montigny tel que proposé par la Ville de Montréal, ainsi que la localisation du projet (respectivement aux annexes 6 et 7).

#### *Simulations visuelles*

De l'équipement informatique était disponible lors des séances publiques et permettait aux participants la visualisation de différentes simulations : présentation d'images en deux et trois dimensions, points de vue spécifiques du pont et des rives, projection du pont, etc. Sur demande, les participants pouvaient demander aux techniciens sur place d'observer des points de vue spécifiques du projet et des alentours.

#### *Kiosques*

Deux grands kiosques étaient aménagés sur place sur lesquels étaient disposées de nombreuses illustrations de grand format. Ces illustrations représentaient les différents concepts d'aménagements paysagers et architecturaux présentés aux participants. Un document reprenant les mêmes illustrations était remis à ceux-ci. Ce document figure à l'annexe 8.

#### *Plan du tracé de l'autoroute 25*

Un plan de très grand format permettait aussi d'examiner une vue d'ensemble du projet d'autoroute 25 incluant les bretelles, les intersections, les voies d'accès, la piste multifonctionnelle et son raccordement aux pistes cyclables, les voies réservées aux autobus, le bassin de sédimentation, la délimitation des milieux humides, de l'écoterritoire, etc.

### 2.2.3. Séances publiques

#### *Invitations*

En plus de l'information diffusée dans les différents médias, des envois ciblés ont été réalisés auprès des intervenants concernés, soit les résidants du voisinage du projet et les groupes s'étant intéressés au projet. Ces invitations informaient les intervenants des séances de consultations et les invitaient à exprimer leurs préoccupations, opinions et suggestions lors des séances publiques ou par le dépôt de mémoires. Les intervenants contactés ont été les suivants :

- Voisins du projet

Dans un premier temps, des envois postaux ont été réalisés auprès de plus de 4 000 résidants dans les divers secteurs voisinant le projet d'autoroute. Ainsi, toutes les adresses commerciales, industrielles et résidentielles dans les secteurs adjacents au projet ont reçu l'invitation. Le territoire couvert est présenté à l'annexe 9. La lettre d'invitation est également disponible à l'annexe 10.

- Groupes intéressés

Parallèlement à la distribution postale, des invitations ont été effectuées par courriel auprès de plus d'une centaine de groupes intéressés : environnementaux, sociaux, économiques, communautaires, municipalités, institutions d'enseignement, santé et transport. Ces parties prenantes sont celles ayant déjà démontré de l'intérêt pour le projet, en participant aux audiences du BAPE par exemple, ou s'étant prononcées sur le projet. La liste et la lettre d'invitation sont disponibles aux annexes 11 et 12 respectivement.

#### *Déroulement*

Les séances publiques débutaient par une présentation réalisée conjointement par Concession A25 et le MTO. Cette présentation abordait les grandes lignes du projet en s'attardant particulièrement sur les aménagements prévus par le projet. Par la suite, la parole était passée aux participants. Le mot de la fin ainsi que l'explication des étapes subséquentes venaient clore la soirée.

Le déroulement des deux séances de consultation était prévu de façon à donner le maximum de temps aux participants pour s'exprimer. En tout, les participants avaient quatre moments différents au cours de la soirée pour intervenir, soit à la période de questions, lors des tables rondes, lors de la pause avec l'activité sur les aspects visuels (aménagements paysagers et architecturaux) ainsi qu'à la période de commentaires. De plus, une boîte à commentaires était disponible à l'arrière pour ceux qui préféraient mettre par écrit leurs préoccupations.

- Ordre du jour

Voici pour les deux séances publiques, l'ordre du jour présenté lors des audiences. L'ordre du jour était le même pour les deux jours dans chacune des régions. :

**Tableau 2.4 Déroulement des consultations publiques**

Heure	Déroulement
18 h 30 à 19 h 00	Accueil et inscription des participants
19 h 00 à 19 h 40	Présentations (information) Déroulement (animateur) Projet (promoteur) Thèmes de consultation (animateur)
19 h 40 à 20 h 00	Questions des participants
20 h 00 à 21 h 00	Animation et échanges en tables rondes
21 h 00 à 21 h 25	Pause Synthèse par les rapporteurs
21 h 25 à 21 h 40	Présentation des synthèses par l'animateur (plénière)
21 h 40 à 21 h 55	Commentaires des participants
21 h 55 à 22 h 00	Explication des prochaines étapes
22 h 00	Remerciements et clôture de la soirée

➤ Période de questions

La période de questions, suivant la présentation, portait sur la compréhension des aspects du projet abordés lors de la présentation. Les commentaires n'étaient pas recevables à cette étape. Les participants étaient invités à se présenter ainsi que l'organisme qu'ils représentaient. Les questions étaient dirigées par l'animatrice aux personnes visées. Chaque participant était invité à émettre un maximum de deux questions et devait respecter une limite de temps fixée à une minute.

➤ Tables rondes

Des animateurs assuraient l'animation des tables selon un horaire et des thèmes déterminés. Des rapporteurs consignaient les échanges, incluant les préoccupations, les commentaires et les suggestions des participants sur les sujets à couvrir. Une période de questions était prévue dans l'horaire des tables rondes afin que celles-ci soient posées à un panel qui répondait aux questions avant la fin des tables rondes. Ce panel était formé d'experts du partenaire privé ainsi que de membres du personnel du MTQ.

➤ Thèmes

La liste des thèmes de discussion présentée au tableau suivant était préétablie, de même que la période accordée aux tables pour en discuter :

**Tableau 2.3 Liste des thèmes**

	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.

Le thème des milieux humides n'a pas été traité au sein des tables rondes puisqu'il avait été abordé au cours des consultations publiques du ministère à l'automne 2006 par le MTQ et que le MDDEP avait jugé cette partie du décret respecté.

➤ Options de concepts d'aménagement

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. L'objectif de cette activité était de recevoir les commentaires des participants sur les différents concepts d'aménagements paysagers et architecturaux dans le cadre du projet.

De plus, 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. Ces techniciens furent disponibles lors de la période d'inscription, à la pause ainsi qu'à la fin de la soirée pour répondre aux questions des gens.

➤ Présentation de la synthèse des échanges

Les propos exprimés lors des activités de consultation tenues au cours de la soirée furent mis en commun suite aux tables rondes. Un retour sur les questions posées et les aspects traités fut réalisé et présenté en plénière aux participants.

➤ Période de commentaires

Suite à la synthèse, les participants pouvaient émettre des commentaires. Ils ont été invités à valider et compléter la synthèse des échanges. Chaque participant était invité à émettre un maximum de deux commentaires.

Des réponses aux questions posées par les participants ont été fournies par le promoteur à chacune des étapes de la soirée, soit lors de la période de questions, des tables rondes et de la période de commentaires. Les participants ont également pu échanger avec les représentants du projet lors de l'accueil, à la pause ainsi qu'à la fin de la soirée.

#### 2.2.4. Dépôt des mémoires

Les citoyens et les organismes intéressés à transmettre par écrit leurs opinions et leurs préoccupations étaient invités à déposer un mémoire sur le projet. Les mémoires pouvaient être transmis par l'entremise sur site Internet de Concession A25 ou par la poste à l'attention du partenaire privé. L'échéance pour le dépôt d'un mémoire était fixée au 8 novembre 2007. Il était également possible de poser des questions ou d'émettre des commentaires sur le site du projet ([www.a25.com](http://www.a25.com)) tout au long du processus de consultation, depuis la mise en service du site le 9 octobre 2007.



### 3. MÉTHODOLOGIE ET ANALYSE DES CONSULTATIONS

Une analyse des consultations publiques sera réalisée dans ce chapitre. La participation au processus sera tout d'abord traitée. Les participants s'identifiaient lors des séances publiques ainsi que lors de dépôt de mémoires. Un décompte des participants a été réalisé à l'aide de ces informations. Les préoccupations ont par la suite été étudiées. Elles ont tout d'abord été traitées séparément par événement, soit la séance du 24 octobre, la séance du 25 octobre, la consultation sur les options d'aménagements, les préoccupations traitées à l'extérieur des séances publiques ainsi que les mémoires.

Des grilles ont été utilisées pour classifier les préoccupations et ont permis de réaliser la synthèse et l'interprétation des préoccupations exprimées tout au long du processus de consultation. Les préoccupations spécifiques à chaque événement sont également exposées dans la dernière section de ce chapitre.

#### *Méthodologie d'analyse*

Les préoccupations exprimées par les participants dans le cadre des consultations publiques ont été regroupées en deux listes, en séparant la consultation de Laval de celle de Montréal. Les préoccupations pouvaient différer selon ces deux territoires. Ces listes regroupent l'ensemble des propos tenus lors des deux plénières, soit les périodes de questions et de commentaires ou lors des tables rondes. La classification des préoccupations s'est faite à l'aide de la grille suivante :

**Tableau 3.1 Grille d'analyse des préoccupations**

Sujet	Nombre d'interventions	%
Visuel		
Bruit		
Écoterritoire		
Milieux humides		
Piste multifonctionnelle		
Travaux et infrastructures		
Environnement et santé		
Circulation		
Processus de consultation ou de diffusion d'information		
Autres		
<b>Total</b>		

Les sujets de préoccupations ont été définis à partir des préoccupations exprimées par les participants. Les cinq thèmes ciblés par le décret figurent dans cette grille. Des préoccupations relativement aux travaux, à la sécurité (environnement et santé) ainsi qu'à la circulation ont été abordées. La catégorie « autres » rassemble toutes les préoccupations exprimées ne se rattachant pas aux classifications précédentes et qui n'étaient pas à l'ordre du jour des consultations. Le sujet le plus souvent abordé dans cette catégorie concerne les possibilités d'emploi. La justification du projet et les suggestions de modifications aux tracés présentés ont également été classées dans la catégorie « autres ».

Les options d'aménagements paysagers et architecturaux ont été analysées en comparant les préférences et les préoccupations des participants à l'activité organisée à cet effet lors de la pause aux séances publiques. Les grilles utilisées correspondent à celles distribuées aux participants et sont présentées dans les tableaux suivants.

**Tableau 3.2 Choix des concepts d'aménagement**

	Concept 1 (urbain)	Concept 2 (naturel)
Type urbain ou de type naturel		
Échangeur Henri-Bourassa, Montréal		
Entrée de Montréal à la hauteur du boul. Perras		
Entrée de Laval à la hauteur du boul. Lévesque		
Échangeur à Laval à la hauteur du boul. Lévesque		
Engazonnement et entretien de l'emprise		
<b>Total</b>		

**Tableau 3.3 Choix des concepts architecturaux**

	Concept 1 (lignes proches)	Concept 2 (lignes espacées)
Patrons et textures appliqués aux murs de soutènement et aux culées		
Finition des murs antibruit		
<b>Total</b>		

Les propos en provenance du site Internet ainsi que de la boîte à suggestions ont été traités séparément, en utilisant les mêmes grilles que pour l'analyse des séances publiques.

Les mémoires déposés ont également été étudiés séparément. La grille du tableau 3.1 fut également utilisée à cette fin.

Une synthèse des préoccupations a été faite et est présentée et commentée à la fin du chapitre. Les comptes-rendus de chaque activité ainsi que les documents de consultation sont disponibles en annexe (annexes 14 à 21).

### **3.1. La participation**

Deux séances de consultation ont été tenues, soit le 24 octobre à Laval et le 25 octobre à Montréal. En tout, sans compter les observateurs et les ressources techniques rattachés aux équipes du projet, 84 personnes ont participé aux consultations. Au total, lors de chacune des séances, environ 90 personnes, incluant les participants, les observateurs et les personnes ressources, étaient présentes dans la salle. Le nombre et le groupe d'appartenance des participants sont présentés dans les tableaux suivants.

Les participants ont été classés en fonction de leur provenance en terme de catégorie d'intervenants. Les catégories retenues, au nombre de six, sont les suivantes : citoyen ou groupe de citoyens, organismes environnementaux, milieu des affaires, enseignement et recherche, milieu municipal et politique, presse. Les promoteurs et autres personnes ressources n'ont pas été considérés pour l'analyse de la participation. La catégorie citoyen regroupait les résidents du voisinage ou concernés par le projet. Certains participants représentaient plusieurs familles, d'où leur inclusion dans la même catégorie. Les organismes environnementaux regroupaient les groupes ayant participé aux consultations et s'étant identifiés à cette catégorie. Le milieu des affaires regroupait les entreprises ayant participé ainsi que les représentants d'associations à vocation économique. Un seul groupe a été classé dans la catégorie enseignement et recherche et il consistait en un groupe de recherche spécialisé. Le milieu municipal et politique regroupait les fonctionnaires municipaux ainsi que les représentants politiques. Enfin, les représentants de la presse étaient classés dans une autre catégorie.

**Tableau 3.4 Nombre de participants**

	<b>Laval</b>	<b>Montréal</b>
Consultation	49	35
Tables rondes	21	19

#### **3.1.1. Séance du 24 octobre - Laval**

La consultation tenue à Laval a attiré 49 personnes. La majorité était des citoyens et résidents du voisinage. Quelques organismes environnementaux et représentants du milieu des affaires étaient également présents. Des intervenants municipaux et politiques ont également participé à titre d'observateurs et un journaliste a assisté à la séance publique.

Le tableau suivant résume la provenance des participants ayant assisté à la séance. Sur les 49 personnes sur place, 21 ont participé aux tables rondes, soit 43 % de participation.

**Tableau 3.5 Provenance des participants à Laval**

	Nombre	%
Citoyen ou groupe de citoyens	40	81,6 %
Organismes environnementaux	2	4,1 %
Milieu des affaires	3	6,1 %
Enseignement et recherche	0	-
Milieu municipal et politique	3	6,1 %
Presse	1	2,1 %
<b>Total</b>	<b>49</b>	<b>100 %</b>

### 3.1.2. Séance du 25 octobre - Montréal

La consultation tenue à Montréal a attiré 35 personnes. La majorité était des citoyens et résidents du voisinage, reflétant la situation à Laval. Un seul intervenant a participé pour chacun des groupes suivants : organismes environnementaux, milieu des affaires et enseignement et recherche. Quelques intervenants municipaux et politiques ont également participé à titre d'observateurs. Le tableau suivant résume la provenance des participants ayant assisté à la séance. Sur les 35 personnes sur place, 19 ont participé aux tables rondes, soit 54 % de participation.

**Tableau 3.6 Provenance des participants à Montréal**

	Nombre	%
Citoyen ou groupe de citoyens	26	74,3 %
Organismes environnementaux	1	2,8 %
Milieu des affaires	1	2,8 %
Enseignement et recherche	1	2,8 %
Milieu municipal et politique	6	17,3 %
Presse	0	-
<b>Total</b>	<b>35</b>	<b>100 %</b>

### *Autres participants*

D'autres personnes et représentants d'organismes ont participé aux consultations sans être présents aux séances publiques de Montréal et Laval. Ces participants ont fait connaître leurs préoccupations et opinions par l'entremise du site Internet ou encore via la ligne téléphonique. Deux personnes ont utilisé la boîte à commentaires pour déposer leurs suggestions ou préoccupations. Malgré, les moyens mis en place pour recueillir les commentaires ou suggestions du public sur le projet, très peu les ont utilisés. Au total, 11 personnes ont transmis un message via le site Internet de Concession A25. Les moyens plus directs d'échanges entre participants et intervenants ont donc été privilégiés par les participants au processus de consultation.

#### 3.1.3. Mémoires

La période de dépôt des mémoires s'étendait jusqu'au 8 novembre 2007. Quatre mémoires furent déposés au cours de cette période. Les mémoires ont été présentés par les organismes suivants :

- Agro Énergie ;
- Comité de protection de l'environnement de Saint-François ;
- Coalition Verte ;
- Groupe en recherche urbaine – Hochelaga-Maisonneuve.

Deux des mémoires déposés proviennent de groupes environnementaux, un provient d'un groupe de recherche et le dernier a été envoyé par une entreprise privée. Les mémoires sont présentés à l'annexe 13.

## **3.2. Les sujets d'interventions**

Les préoccupations exprimées lors du processus de consultation sont regroupées dans la section suivante selon les deux séances publiques, les options d'aménagements, les autres préoccupations exprimées par l'entremise du site Internet et de la boîte à suggestions ainsi que les préoccupations en fonction des mémoires déposés sur le projet.

### 3.2.1. Séance de Laval

Les préoccupations exprimées par les participants à la séance du 24 octobre à Laval ont été compilées, regroupées par sujet et classées par ordre d'importance d'après le nombre d'interventions des participants. Ces interventions ont été sous forme de questions ou de remarques. La liste complète des préoccupations exprimées à Laval, classées par thème, se retrouve à l'annexe 22. Au total, 223 questions et commentaires ont été recueillis.

**Tableau 3.7 Préoccupations exprimées à Laval (24 octobre 2007)**

Sujet	Nombre d'interventions	%
Piste multifonctionnelle	58	26,0 %
Bruit	53	23,8 %
Travaux et infrastructures	20	8,8 %
Visuel	20	9,0 %
Écoterritoire	17	7,6 %
Milieux humides	13	5,8 %
Processus de consultation ou de diffusion d'information	13	5,8 %
Environnement et santé	11	4,9 %
Autres	11	4,9 %
Circulation	7	3,1 %
<b>Total</b>	<b>223</b>	<b>100 %</b>

Les sujets ayant suscité le plus d'interventions sont la piste multifonctionnelle et le bruit avec respectivement 26 % et 24 % des interventions. En second rang, les sujets ont porté sur les travaux et les infrastructures, ainsi que sur les impacts visuels avec chacun 9 % des interventions. Enfin, l'écoterritoire a fait l'objet de 8 % des interventions.

Les préoccupations exprimées relativement à la piste multifonctionnelle touchaient principalement la sécurité et son utilisation. Les participants ont partagé leurs craintes par rapport à la hauteur du muret les séparant des véhicules, de la présence d'une barrière antisuicide, de l'éclairage et du contrôle y étant effectué. Le fonctionnement de cette piste était aussi au centre des propos, notamment sur les utilisateurs acceptés, le partage de la voie et l'accès en hiver. Plusieurs démontrent de l'intérêt et de l'enthousiasme face à cette facette du projet.

Les mesures d'atténuation du bruit durant les travaux et lors de l'exploitation à Laval furent des sujets retenant l'attention des citoyens. La disparité perçue par les citoyens entre les mesures qui seront prises à Montréal par rapport à Laval a amplifié leurs préoccupations. Les méthodes d'évaluation et de suivi du bruit furent également soulevées, notamment après la période de cinq ans prévue au décret.

Les questions concernant les travaux et infrastructures portaient principalement sur des éléments techniques du projet de construction comme par exemple la hauteur du pont, la distance entre certaines infrastructures et le zonage.

Les impacts visuels ont également été abordés fréquemment, les participants s'attardant aux impacts pour les riverains, les usagers en général et ceux dus à l'éclairage. Une suggestion a été répétée à quelques reprises concernant la possibilité de déplacer les lignes d'Hydro-Québec sur le pont.

### 3.2.2. Séance de Montréal

Les préoccupations exprimées par les participants à la séance du 25 octobre à Montréal ont été compilées, regroupées par sujet et classées par ordre d'importance d'après le nombre d'interventions des participants. Le nombre de questions ou remarques portant sur chaque préoccupation est également indiqué. La liste complète des préoccupations exprimées à Laval, classées par thème, se retrouve à l'annexe 23. Au total, 223 questions et commentaires ont été recueillis.

**Tableau 3.8 Préoccupations exprimées à Montréal (25 octobre 2007)**

Sujet	Nombre d'interventions	%
Piste multifonctionnelle	52	23,3 %
Visuel	39	17,4 %
Bruit	33	14,8 %
Environnement et santé	29	13,0 %
Écoterritoire	25	11,2 %
Processus de consultation ou de diffusion d'information	25	11,2 %
Autres	8	3,6 %
Circulation	6	2,7 %
Travaux et infrastructures	5	2,2 %
Milieux humides	1	0,5 %
<b>Total</b>	<b>223</b>	<b>100 %</b>

Les sujets ayant suscité le plus d'interventions sont la piste multifonctionnelle et les aspects visuels avec respectivement 23 % et 17 % des interventions. En second rang, les sujets furent le bruit avec 15 %, l'environnement et la santé avec 13 %, l'écoterritoire et le processus de consultation ou de diffusion de l'information avec chacun 11 % des interventions.

La sécurité ainsi que l'utilisation de la piste furent les principales préoccupations rapportées à Montréal concernant la piste multifonctionnelle. Les mesures de sécurité, du côté de la route comme du côté de la rivière furent mentionnées à plusieurs reprises. Le raccordement au réseau existant fut également soulevé.

Les impacts visuels du projet furent des éléments de préoccupations pour certains citoyens. D'autres ont au contraire grandement apprécié les concepts d'aménagements paysagers et architecturaux présentés. Le déplacement des lignes d'Hydro-Québec fut également mentionné à quelques reprises.

Les mesures d'atténuation du bruit lors de la construction et de la période d'exploitation furent les principaux propos tenus concernant le bruit en général. Le suivi fut également abordé, notamment suite à la période d'exploitation de cinq ans.

L'impact des sels de déglçage, la protection de l'environnement, l'utilisation d'espèces indigènes pour les aménagements et la qualité de l'air furent du nombre des sujets attachés à l'environnement et à la santé.

### 3.2.3. Options d'aménagement

Seulement quelques participants ont exprimé leur opinion et leurs préférences sur les diverses options de concepts d'aménagements paysagers et architecturaux présentés par Concession A25. Malgré ce faible taux de participation, les résultats obtenus permettent néanmoins de tirer des conclusions, aussi bien pour les concepts d'aménagement paysager (Tableau 3.9) que pour les concepts architecturaux (Tableau 3.10). Les résultats complets sont présentés à l'annexe 24.

**Tableau 3.9 Choix des concepts d'aménagement**

	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>

La plupart des participants ont précisé dans leurs commentaires que le concept 2 avait 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 fut également jugé plus sécuritaire notamment en hiver pour protéger contre les rafales de neiges. Les résultats obtenus pour les aspects architecturaux sont présentés ci-dessous.

**Tableau 3.10 Choix des concepts architecturaux**

	<b>Concept 1 (lignes proches)</b>	<b>Concept 2 (lignes espacées)</b>
Patrons et textures appliqués aux murs de soutènement et aux culées	7	3
Finition des murs antibruit	7	2
<b>Total</b>	<b>14 (73,7 %)</b>	<b>5 (26,3 %)</b>

Le concept 1 fut considéré moins lourd, moins massif visuellement et plus décoratif par la majorité des participants.

#### 3.2.4. Autres préoccupations

Les enjeux et les préoccupations exprimés par les intervenants par l'entremise du site Internet de Concession A25 ou insérés dans la boîte à suggestion lors des consultations publiques ont été compilés (Tableau 3.11). La liste complète est disponible à l'annexe 25.

**Tableau 3.11 Autres préoccupations exprimées**

<b>Sujets</b>	<b>Nombre d'interventions</b>	<b>%</b>
Autres	6	42,9 %
Bruit	4	28,8 %
Circulation	3	21,4 %
Processus de consultation ou de diffusion d'information	1	7,1 %
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>100 %</b>

Le nombre de commentaires en dehors du cadre des séances publiques de consultation ne fut pas très élevé. Pour cette raison, les résultats statistiques obtenus ne sont pas représentatifs. Les sujets de préoccupations ont porté principalement sur le bruit, la circulation et le processus de consultation ou de diffusion de l'information.

### 3.2.5. Mémoires

Les préoccupations exprimées dans les mémoires ont été compilées de la même façon.

**Tableau 3.12 Préoccupations dans les mémoires**

Sujets	Nombre d'interventions	%
Milieux humides	10	32,3 %
Autres	7	22,6 %
Travaux et infrastructures	5	16,1 %
Processus de consultation ou de diffusion d'information	4	12,9 %
Bruit	3	9,7 %
Circulation	1	3,2 %
Environnement et santé	1	3,2 %
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>100 %</b>

Le sujet le plus traité dans les mémoires fut les milieux humides de Laval. La section « autres » regroupe les suggestions relatives aux modifications du tracé du projet, ainsi que les positions portant sur la remise en question de la justification du projet. Les mémoires dans leur intégralité sont disponibles à l'annexe 13. La liste complète des propos exprimés dans les quatre mémoires est disponible à l'annexe 26.

### 3.3. Synthèse et interprétation des interventions

La synthèse des préoccupations exprimées pour l'ensemble du processus de consultation est résumée ci-dessous. Les interventions sont présentées par ordre d'importance. Au total, près de 500 interventions ont été recueillies durant la période de consultations publiques, soit du 24 octobre au 8 novembre 2007. Toutes les interventions sont regroupées à l'annexe 27.

**Tableau 3.13 Synthèse des préoccupations exprimées**

Sujet	Nombre d'interventions	%
Piste multifonctionnelle	110	22,4 %
Bruit	93	18,9 %
Visuel	59	12,0 %
Processus de consultation ou de diffusion d'information	43	8,8 %
Écoterritoire	42	8,6 %
Environnement et santé	41	8,4 %
Autres	32	6,5 %
Travaux et infrastructures	30	6,1 %
Milieus humides	24	4,9 %
Circulation	17	3,5 %
<b>Total</b>	<b>491</b>	<b>100 %</b>

La piste multifonctionnelle, le bruit ainsi que les impacts visuels ont été les sujets ayant recueilli le plus grand nombre d'interventions. Ces trois sujets représentent plus de la moitié des interventions au total. La présence d'une majorité de citoyens résidant à proximité des installations proposées aux séances de consultations explique cette situation. La qualité de vie est un enjeu primordial pour les voisins du projet. La piste multifonctionnelle a l'avantage de pouvoir l'améliorer, alors que le bruit et les aspects visuels peuvent quant à eux l'affecter, d'où l'intérêt des participants.

L'environnement est également un sujet ayant attiré l'attention des participants au processus. Les interventions sur l'écoterritoire, sur l'environnement et la santé ainsi que sur les milieux humides représentent plus de 20 % des préoccupations exprimées.

Malgré les préoccupations communes pour les citoyens de Laval et de Montréal, leurs intérêts sont toutefois distincts et se résument à leur environnement immédiat. Par exemple à Laval, la protection des milieux humides est un sujet d'intérêt tandis qu'à Montréal, cette facette du projet a été peu soulevée. Il en est de même pour les préoccupations sur les aspects visuels, du bruit ou même de la circulation : elles sont distinctes et spécifiques selon le territoire concerné. Une attention particulière devra être portée sur cette réalité.

### 3.3.1. Préoccupations spécifiques à Laval

Une proportion de 36 % des interventions concernant la piste multifonctionnelle faisait référence à des problématiques de sécurité et 29 % aux modalités d'utilisation de la piste : qui peut l'utiliser, quand est-elle accessible, comment elle se rattache au réseau existant, etc.

La principale catégorie de participants à Laval était celle des citoyens, la majorité vivant dans les quartiers à proximité du projet proposé, représentant plus de 76 % des interventions à Laval. Cela démontre un intérêt important quant à leur qualité de vie puisque 55 % des préoccupations portent sur le bruit, la présence de la piste multifonctionnelle et les aspects visuels.

Près d'un tiers de préoccupations exprimées sur le bruit concernaient les mesures d'atténuation jugées souvent insuffisantes à Laval. Une autre préoccupation soulevée par les citoyens concernait le « manque d'équité » à l'effet que le promoteur accorde, d'après eux, une attention particulière à la mise en valeur de l'écoterritoire à Montréal. Ils auraient aimé que le promoteur accorde cette même attention pour la protection des milieux humides à Laval.

### 3.3.2. Préoccupations spécifiques à Montréal

Tout comme à Laval, les participants à la séance de consultation de Montréal étaient principalement composés de citoyens. Leurs préoccupations étaient donc fortement axées sur les éléments affectant leur qualité de vie : piste multifonctionnelle, aspects visuels, bruit, environnement et santé.

Des 52 interventions concernant la piste multifonctionnelle, 48 % faisaient référence à des problématiques de sécurité et 27 % à l'utilisation de la piste (qui, quand comment, etc.).

Parmi les 33 interventions ayant porté sur le bruit, 36 % concernaient directement les mesures d'atténuation pendant l'exploitation et 30 % concernaient celles pendant la durée des travaux. De plus, parmi les autres préoccupations liées au bruit, 15 % concernant la mise en place de mesures pouvant atténuer le bruit de façon indirecte.

Il est à noter que 44 % des interventions liées à l'écoterritoire concernaient sa protection et sa mise en valeur sur lesquelles certains ont encore des craintes.

Les usagers des futures infrastructures (autre ceux de la piste multifonctionnelle) étaient peu représentés lors des consultations. Certaines préoccupations relatives à la circulation sont même rattachées aux citoyens voisins du projet et concernent plus précisément les impacts des détours sur leurs routes locales lors des travaux.

Peu de mémoires ont été déposés suite aux séances de consultation (quatre mémoires en tout). Cela peut s'expliquer par diverses façons que voici :

- Il y a un manque de familiarisation avec la procédure des consultations publiques en général chez certains citoyens.
- Les citoyens intéressés sont venus sur place exprimer leurs intérêts et leurs attentes face à la réalisation du projet.
- La participation des groupes environnementaux a été faible. Ces groupes organisés et habitués aux processus de consultation sont très familiers avec la procédure de rédaction et de dépôt d'un mémoire. Malgré que des invitations à participer ont été lancées à ces groupes, peu ont décidé de participer. Plusieurs avaient participé aux consultations précédentes du BAPE et du MTQ.
- Les délais entre l'annonce de l'entente de partenariat, la diffusion de la documentation et les séances publiques ont été très courts.



## 4. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS

Les consultations publiques sur le projet de parachèvement de l'autoroute 25 portaient sur des thèmes et des impacts spécifiques, soit les impacts visuels et les mesures d'atténuation du pont et des infrastructures routières, les mesures d'atténuation du bruit et leurs impacts, la protection de l'écoterritoire du ruisseau De Montigny, la protection des milieux humides ainsi que l'aménagement d'une piste multifonctionnelle. L'objectif de ces consultations était d'informer le public sur le projet proposé par le partenaire privé et de consulter sur les thèmes ci-haut mentionnés. De plus, les consultations visaient à connaître les attentes des participants, ainsi que de recueillir leurs suggestions pour l'amélioration du projet, notamment en regard de son intégration au paysage et de l'atténuation des nuisances visuelles et sonores sur les résidents vivant à proximité du projet.

Sur la base de l'analyse des interventions faites par les participants et des préoccupations qui ont été exprimées par les participants aux consultations publiques sur le projet de parachèvement de l'autoroute 25, il est possible de dégager des suggestions et des attentes des participants relativement aux thèmes débattus. Les demandes, les attentes et les suggestions retenues ont été regroupées en fonction des principaux thèmes des préoccupations décrits précédemment. Elles sont d'abord présentées dans une première section. Les réponses de Concession A25 à ces attentes et suggestions sont traitées dans la section suivante, indiquant les actions que compte poser le promoteur en rapport avec l'amélioration du projet en référence aux résultats des consultations publiques.

### 4.1. Demandes et attentes des participants

Les consultations publiques ont permis aux participants d'échanger avec les représentants des partenaires. Plusieurs préoccupations ont été exprimées sous forme de questions. Les participants ont aussi apporté leurs commentaires sur les différents aspects du projet traités lors des consultations. Ces préoccupations sont traitées ici sous forme de demandes et attentes de la population et sont regroupées en fonction des sujets abordés au cours des consultations. En plus des cinq thèmes traités, des attentes ont été formulées concernant des aspects plus généraux relativement au projet, soit l'information disponible sur le projet, la sécurité ainsi que le suivi et la vigilance.

#### 4.1.1. Les aspects visuels

Les demandes relatives aux aspects visuels se résument à une intégration maximale au paysage actuel. L'esthétique et l'éclairage ont été des éléments soulevés par les participants. Plusieurs questions et demandes ont également été faites relativement au paysage suite à la mise en place du projet. Les demandes sont reprises de façon schématique dans le tableau suivant :

**Tableau 4.1 Demandes et attentes sur les aspects visuels**

Demandes - Aspects visuels
Une intégration accrue du pont au paysage (avec couleurs, etc.).
La possibilité de faire passer les fils électriques d'Hydro-Québec sur ou sous le pont.
Un plan d'éclairage du pont pour prévenir la pollution lumineuse.
Des simulations visuelles (intégration au paysage et éclairage) à présenter aux citoyens concernés.
Au maximum, concept paysager de type « naturel » (réf. concept 2).

#### 4.1.2. Les impacts sonores et le bruit

Le bruit a fait l'objet de plusieurs questions et commentaires au cours des consultations. Les participants de Laval ont notamment mentionné qu'ils aimeraient, eux aussi, obtenir des mesures d'atténuation pour le bruit, comme c'est le cas à Montréal. L'utilisation de mesures naturelles d'atténuation a aussi été soulevée à plusieurs reprises. Le niveau de bruit actuel et le suivi lors de la construction et de l'exploitation du projet ont également été des sujets de préoccupations des participants. Ces préoccupations sont présentées au tableau ci-dessous.

**Tableau 4.2 Demandes et attentes sur les impacts sonores et le bruit**

Demandes - Impacts sonores et bruit
Possibilité d'aménager des écrans visuels et sonores du côté de Laval, déséquilibre par rapport à Montréal.
Recours à des murs végétaux lorsque possible en plus des murs de bétons végétalisés.
Définition plus précise des mesures de suivi du bruit, aller plus loin que le site Internet.
Prolongement du suivi après la période de cinq ans.
Informations sur les niveaux de bruit actuels et sur ceux après cinq ans (détérioration des matériaux).
Évaluer d'autres mesures d'atténuation du bruit : saules, chutes d'eau, etc.

#### 4.1.3. Les milieux humides

Les participants aux consultations, principalement des intervenants de Laval, ont manifesté leur déception quant à l'importance des mesures prises pour l'écoterritoire à Montréal par rapport à celles entreprises pour les milieux humides de Laval. Les milieux humides ayant été traités lors de consultations préalables, peu d'information fut transmise aux participants, notamment en ce qui concerne l'entente convenue entre le MTQ et le MDDEP. Des demandes ont également été formulées quant à la prise en charge d'un dépôt de pneus retrouvés dans un des milieux humides à Laval. Les préoccupations sont reprises sous forme schématique au tableau suivant.

**Tableau 4.3 Demandes et attentes sur les milieux humides**

Demandes - Milieux humides
Projet de mise en valeur écologique du côté de Laval (milieux humides, ruisseau Corbeil).
Équilibrer les efforts mis pour les milieux humides à Laval par rapport à ce qui est prévu pour l'écoterritoire.
Connaître la nature de l'entente et les compensations prévues (avec MDDEP).
Intervention concernant un dépôt de pneus à Laval.
Compensation des terrains (en superficie et en quantité) et maintien de la biodiversité naturelle.

#### 4.1.4. L'écoterritoire

Les participants ont manifesté certaines inquiétudes quant à l'intégrité et à l'amélioration de l'état de l'écoterritoire du ruisseau De Montigny. L'incertitude relativement aux rôles et responsabilités de chacun des partenaires dans l'aménagement de cet écoterritoire a également été abordée. Des suggestions concernant le pont vert ont également été partagées, notamment en ce qui a trait à l'aménagement et à l'aspect visuel de ce dernier. Ces préoccupations sont reprises au tableau suivant.

**Tableau 4.4 Demandes et attentes sur l'écoterritoire**

Demandes - Écoterritoire
Identification du rôle de chacun dans la réalisation du pont vert (Concession A25, Ville de Montréal et MTO).
Modifications au pont vert.
Présentation d'arguments et d'information permettant de comprendre que l'écoterritoire ne sera pas en plus piètre état qu'actuellement suite au projet.

#### 4.1.5. La piste multifonctionnelle

Les participants ont démontré un intérêt marqué à la piste multifonctionnelle. Leurs préoccupations touchaient particulièrement les mesures de sécurité à mettre en place pour les utilisateurs. Des questions ont également été posées sur le fonctionnement et l'accès à la piste, ainsi qu'à son raccordement au réseau existant. Ces éléments sont résumés au tableau ci-dessous.

**Tableau 4.5 Demandes et attentes sur la piste multifonctionnelle**

Demandes - Piste multifonctionnelle
Description des mesures de sécurité concernant la piste.
Possibilité d'utiliser la piste en hiver.
Assurer la continuité avec le réseau existant, et mise en valeur de la piste à Laval.
Ajouts au concept de la piste multifonctionnelle : séparation piétons-cyclistes, éclairage, belvédères, barrières hautes, etc.).

4.1.6. L'information disponible

Les participants ont posé plusieurs questions au cours des consultations, lors des séances et par l'entremise du site Internet ainsi que des mémoires. Ces questionnements touchaient des études ou rapports confidentiels lors des consultations ou difficilement accessibles par l'entremise des médiums suggérés (sites Internet). L'entente sur le PPP, les études sur le bruit, les documents concernant les milieux humides n'ont pu être discutés ou remis lors de la période de consultation. Des préoccupations ont également été soulevées relativement au fonctionnement du suivi des questions, commentaires ou plaintes à formuler. Ces préoccupations sont reprises au tableau suivant.

**Tableau 4.6 Demandes et attentes sur l'information disponible**

Demandes - Information disponible
Détails sur les travaux prévus et les infrastructures, l'échéancier, le zonage, etc.
Accès aux études réalisées (bruit, etc.), aux documents sur le PPP, les ententes, etc., dans un format téléchargeable.
Comment faire le suivi : plaintes, questions, etc.
Retour sur les questions posées via le site et ligne téléphonique.

4.1.7. La sécurité

Les préoccupations exprimées relativement à la sécurité et ne concernant pas la piste multifonctionnelle se rattachaient surtout à la sécurité des usagers des infrastructures, soit les automobilistes. Des participants ont manifesté leurs inquiétudes à l'effet que les différentes mesures d'atténuation proposées pouvaient avoir un impact sur la visibilité. L'absence de murets le long des voies de desserte ainsi que les courbures des bretelles proposées sont des éléments qui ont été soulevés lors des consultations. Ces éléments sont repris de façon schématique dans le tableau suivant :

**Tableau 4.7 Demandes et attentes sur la sécurité**

Demandes - Sécurité
Impacts des mesures d'atténuation sur les usagers de l'autoroute : - visibilité des accès ; - courbures des bretelles ; - absence de murets entre les voies de desserte et autoroute en dépression; - présence d'arbres le long de la route ; - etc.

4.1.8. Le suivi et la vigilance

Ce sujet regroupe plusieurs préoccupations exprimées par les participants quant aux différents suivis à réaliser dans le temps tels que lors de la période de construction, le bruit, la circulation, etc. Les préoccupations concernant l'aspect « long terme » du projet ont été formulées et plusieurs demandes concernant le suivi ont été soulevées. Les participants ont également partagé leur désir de prendre part aux décisions concernant les modifications apportées au projet. Ces demandes sont résumées au tableau suivant.

**Tableau 4.8 Demandes et attentes sur le suivi et la vigilance**

Demandes - Suivi et vigilance
Création d'un comité des usagers et riverains pour le suivi des actions de Concession A25.
Possibilité de visualiser et de se prononcer sur les modifications proposées.

## 4.2. Réponses aux demandes et attentes

Les réponses apportées par Concession A25 aux demandes, aux attentes et aux suggestions formulées par les participants aux consultations publiques prennent différentes formes et touchent différents aspects du projet. Ces actions qu'entend poser Concession A25 prennent diverses formes, ce sont soit par des modifications ou ajouts aux mesures d'atténuation proposées ou soit par des modifications ou ajouts à la conception de certains éléments du projet.

Ces réponses de Concession A25 sont des engagements volontaires ou des mesures additionnelles qui s'ajoutent en complément aux exigences du décret et de l'entente de partenariat avec le MTQ.

### - Sur les aspects visuels

#### *Les demandes et les réponses :*

- Une intégration accrue du pont au paysage (avec couleurs, etc.).
  - o Le pont principal ainsi que les autres structures tiennent compte des exigences du ministère des Transports du Québec. Des analyses ont été réalisées pour s'assurer d'intégrer les structures au paysage environnant. La faible hauteur du pont principal au-dessus de la rivière des Prairies permet à cette structure de se fondre harmonieusement dans son milieu, le pont se mariant avec la ligne de la rivière. Le traitement esthétique des textures et des couleurs des infrastructures a aussi été choisi avec minutie afin d'atténuer les impacts visuels de ces structures.
- La possibilité de faire passer les fils électriques sur ou sous le pont.
  - o Ceci relève d'Hydro-Québec et non de Concession A25.
- Un plan d'éclairage du pont pour prévenir la pollution visuelle.
  - o L'éclairage prévu sur le pont tient compte des exigences techniques et des standards du MTQ. Le scénario retenu est celui qui utilise une faible consommation d'énergie tout en offrant une bonne visibilité et un environnement sécuritaire, ainsi qu'un éclairage agréable minimisant l'éblouissement.
  - o Plus spécifiquement, le système d'éclairage est conçu afin de répondre à trois exigences essentielles :
    - Assurer la sécurité de la circulation des usagers du pont ;
    - Procurer une ambiance lumineuse confortable ;
    - S'intégrer à l'environnement en minimisant la pollution visuelle.

- L'éclairage sera installé dans la bande centrale du pont plutôt que de chaque côté du pont, ainsi, l'intensité sera plus prononcée pour les voies de circulation et deviendra plus diffus sur les côtés du pont. De cette façon, on limite la pollution visuelle.
- Des simulations visuelles (intégration au paysage et éclairage) à présenter aux citoyens concernés.
  - Beaucoup de photos simulations ont été présentées lors des consultations publiques. Il est d'ailleurs possible de revoir ces photos sur le site Internet de Concession A25 ([www.a25.com](http://www.a25.com)) dans la section *Documentation*, document Photos simulations du projet. On retrouve également la simulation visuelle de l'autoroute 25 qui permet d'avoir un très bon aperçu de ce que sera l'autoroute 25 une fois complétée.
- Au maximum, concept paysager de type « naturel ».
  - La préférence des participants aux consultations publiques s'est tournée vers le concept de type naturel, ce sera donc le choix d'aménagement que nous choisirons d'intégrer dans l'élaboration des plans finaux et les phases subséquentes d'aménagement paysager.
  - Les participants ont démontré un intérêt pour une approche de « gestion écologique » en terme de conception et d'entretien des aménagements paysagers. En effet, cette approche comprend une plantation arborescente et arbustive à grand déploiement, même si de moins gros calibre et une disposition des végétaux en relation avec l'objectif de naturalisation de l'emprise. Il sera possible de consulter sur le site Internet et les centres de documentation, les plans finaux des aménagements paysagers une fois terminés.
- Ajout de plus d'arbres du côté du Complexe scolaire Leblanc.
  - Durant la phase de préparation des plans finaux de l'aménagement paysager, nous évaluerons la possibilité de relocaliser un certain nombre d'arbres prévus dans l'emprise afin d'en fournir plus du côté du complexe scolaire Leblanc. Ces arbres créeront un écran visuel entre l'école et les voies rapides. L'opacité de l'écran actuel déterminera la nécessité ou non de le densifier.

#### - Sur les impacts sonores et le bruit

##### *Les demandes :*

- Possibilité d'aménager des écrans visuels et sonores du côté de Laval, déséquilibre par rapport à Montréal.
  - Une évaluation est présentement en cours à Laval afin de vérifier la nécessité d'installer des écrans visuels et sonores à Laval. Si les résultats de l'étude indiquent des dépassements des seuils permis de bruit, des mesures correctives seront mises en place afin de ramener le niveau de bruit aux seuils permis.

- Recours à des murs végétaux lorsque possible en plus des murs de bétons végétalisés.
  - o Les murs antibruit de type talus sont préconisés dans le choix à utiliser. Toutefois, les murs de type talus prennent beaucoup d'espace en terme de largeur et ce n'est donc pas possible d'en installer partout où les murs antibruit sont nécessaires. Dans les endroits où l'espace est restreint, les murs de béton seront mis en place. Il est prévu, pour ces derniers, d'ajouter de la végétation comme des vignes pour améliorer l'aspect esthétique.
- Définition plus précise des mesures de suivi du bruit, aller plus loin que le site Internet.
  - o Un document comprenant les diverses mesures d'atténuation sortira sous peu sur le site Internet de Concession A25 et il sera possible de le consulter pour avoir davantage d'informations à ce sujet. Des illustrations seront également disponibles pour indiquer la localisation exacte des murs antibruit et la séquence temporelle des travaux une fois terminée.
- Prolongement du suivi après la période de cinq ans.
  - o Un programme de suivi est prévu pour vérifier le climat sonore et fait partie également des exigences environnementales du MDDEP. Les relevés sonores seront effectués un an et cinq ans après l'ouverture de l'autoroute. Lors de l'analyse de bruit effectuée à la cinquième année, s'il s'avérait que les seuils établis ne soient pas respectés, des mesures d'atténuation supplémentaires seront ajoutées pour corriger la situation.
  - o Le programme de suivi vise à vérifier rapidement l'efficacité des mesures d'atténuation (murs et talus) prévues lors de la conception.
  - o Des rapports de suivi doivent être déposés au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs à l'expiration des trois mois qui suivent chacune des échéances, soit à la première année et à la cinquième année.
- Informations sur les niveaux de bruit actuels et sur ceux après cinq ans (détérioration des matériaux).
  - o Un rapport sur le bruit est en cours d'analyse et devrait se retrouver sous peu sur le site Internet pour information au public. Il sera donc possible d'aller le consulter au [www.a25.com](http://www.a25.com).
- Évaluer d'autres mesures d'atténuation du bruit : saules, chutes d'eau, etc.
  - o Les mesures utilisées pour atténuer le bruit, écrans acoustiques en béton ou de type talus, pour le projet de parachèvement de l'autoroute 25 sont des mesures éprouvées et conformes aux normes et standards du MTQ.
- Les mesures d'atténuation prévues pour le bruit à Laval.
  - o Une étude est présentement en cours pour vérifier s'il est nécessaire d'ajouter des écrans antibruit à des endroits précis du côté de Laval. L'étude en cours sera disponible une fois complétée sur le site Internet de Concession A25.

- Gestion du bruit durant les travaux de construction.
  - o La surveillance des niveaux sonores dans les zones sensibles et la mise en place d'un suivi acoustique seront assurées dès le début des travaux. Les vérifications des niveaux sonores seront effectuées sur une base journalière dans les zones sensibles à proximité du chantier. Les résultats de surveillance du climat sonore seront compilés sur une base hebdomadaire.
  - o Des relevés sonores de chaque outil ou équipement utilisé sur le chantier seront effectués dans le but de s'assurer qu'ils respectent les niveaux sonores spécifiés aux fiches techniques, qu'ils sont bien ajustés et que leur entretien est adéquat. Le programme détaillé de contrôle du climat sonore sera conçu, réalisé et signé par un ingénieur en acoustique ou un de ses sous-traitants possédant de l'expérience dans le domaine du contrôle du bruit de travaux de construction.
  - o Lors de la période de construction, le bruit engendré par les travaux sur les zones sensibles à proximité du site et des zones adjacentes sera réduit au minimum possible, tout en respectant les seuils permis. Les zones sensibles comprennent principalement les habitations de tout type, de même que les hôpitaux et écoles situés à proximité du site et des zones adjacentes.
  - o *Voici des exemples de mesures d'atténuation prévues sur les chantiers :*
    - L'horaire d'utilisation de la machinerie et des équipements respectera la réglementation des municipalités en vigueur ainsi que le devis ;
    - La machinerie et les équipements seront maintenus en bon état de fonctionnement afin de conserver un niveau sonore le plus bas possible ;
    - L'utilisation privilégiée d'équipements de travail et de machinerie générant des niveaux sonores réduits (ex. : compresseur électrique) ;
    - L'utilisation de dispositifs d'atténuation de bruit dont sont munis certains équipements de travail (ex. : silencieux ou enceintes acoustiques pour compresseur et génératrices) ;
    - L'utilisation d'alarmes à intensité variable (qui s'ajuste selon le niveau de bruit ambiant) sur la machinerie et les véhicules munis d'alarme de recul ;
    - L'utilisation d'écrans temporaires ou mobiles près des équipements les plus bruyants ;
    - La limitation de la marche au ralenti des moteurs ou de la marche à vide de certains équipements ;
    - La localisation des équipements fixes loin de tout milieu sensible.

- Sur les milieux humides

*Les demandes :*

- Projet de mise en valeur écologique du côté de Laval (milieux humides, ruisseau Corbeil).
  - o Pour un projet de mise en valeur écologique du côté de Laval, les intéressés devraient formuler leur requête aux autorités municipales de la ville de Laval qui sont en charge de la planification territoriale, notamment les zones à protéger comme les milieux humides. Concession A25 est responsable uniquement de protéger les milieux humides lors de la réalisation des travaux, ceux identifiés préalablement. Concernant le ruisseau Corbeil, aucun travail ne sera effectué dans ce cours d'eau et diverses mesures de contrôle seront implantées pour éviter d'y déverser des eaux contaminées.
- Équilibrer les efforts mis pour les milieux humides à Laval par rapport à ce qui est prévu pour l'écoterritoire.
  - o Des mesures compensatoires sont déjà prévues concernant les superficies perdues en milieux humides. Le MTQ a convenu une entente avec le MDDEP qui a approuvé les mesures suggérées. Mentionnons que pour l'écoterritoire à Montréal, le projet a été initié par la Ville de Montréal qui a fait la demande au MTQ pour pouvoir intégrer son projet à celui de l'autoroute 25 pour la partie qui la concerne. Il est important de noter que les négociations entre les différentes parties ne sont qu'au stade embryonnaire et qu'aucune entente officielle n'a été signée en rapport avec l'aménagement de l'écoterritoire.
- Connaître la nature de l'entente et les compensations prévues (avec MDDEP).
  - o Concession A25 n'est pas en possession de l'entente entre le MTQ et le MDDEP. Les intéressés peuvent s'adresser au bureau du MTQ pour plus d'information à ce sujet.
- Avoir le même type de projet que l'écoterritoire à Laval. Par exemple, la mise en valeur du ruisseau Corbeil.
  - o Il n'est pas prévu de faire un projet de mise en valeur pour le ruisseau Corbeil. En effet, le ruisseau Corbeil est peu présent dans la zone des travaux délimitée par le MTQ. Comme ce ruisseau est sous la responsabilité de la ville, les intéressés devraient témoigner leurs préoccupations aux autorités municipales de Laval.

- Sur l'écoterritoire

*Les demandes :*

- Le pont vert
  - o Aucune des parties impliquées dans le projet ne peuvent se commettre sur les demandes spécifiques liées au projet d'entente relatif à l'aménagement de l'écoterritoire et la réalisation du pont vert, étant donné qu'aucune entente officielle n'est encore conclue à cet effet.

- Quelles mesures prendrez-vous pour ne pas dégrader davantage le piètre état actuel de l'écoterritoire suite au projet?
  - o Nous suivons des exigences environnementales très strictes qui font en sorte que les aménagements connexes, par exemple, soient situés en tout point à une distance minimale de 15 mètres du ruisseau De Montigny, sauf pour la section de 60 mètres identifiée dans l'étude d'impact où la zone tampon est de moins de 15 mètres. Durant la construction, des balises seront installées afin de s'assurer du respect des zones tampons minimales.
  - o Advenant que des murs antibruit soient requis sur certaines parties de l'écoterritoire, lorsque possible, des écrans sous forme de talus végétalisés seront utilisés afin de s'harmoniser avec l'aménagement naturel de l'écoterritoire. Dans les tronçons étroits ou si l'espace entre les voies de service et l'écoterritoire ou le ruisseau de Montigny est restreint, des murs antibruit végétalisés seront construits afin de limiter la propagation du bruit aux sites préalablement discutés.
  - o Afin de mieux intégrer le nouveau bassin de rétention prévu, la Ville de Montréal prévoit un aménagement paysager ainsi qu'un sentier pour piéton de façon à harmoniser le tout avec l'environnement du milieu récepteur.
  - o Nous devons nous assurer de la continuité entre les Îles Boutin, Rochon, Lapierre et Gagné avec l'axe du ruisseau De Montigny en respectant les caractéristiques biophysiques, paysagères et récréatives de cet écoterritoire.

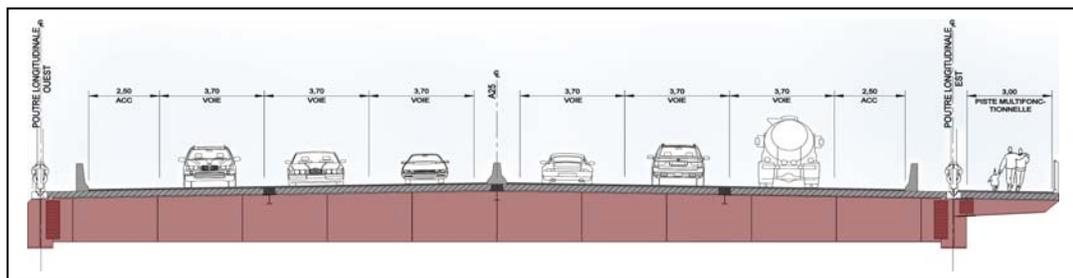
- Sur la piste multifonctionnelle

*Les demandes :*

- Description des mesures de sécurité concernant la piste.
  - o La piste multifonctionnelle permettra autant aux piétons qu'aux cyclistes de traverser la rivière des Prairies. Située du côté est du pont, la piste multifonctionnelle permettra aux usagers d'admirer le paysage de la rivière des Prairies et des îles qui la composent plutôt que de voir la ligne électrique du côté ouest du pont.
  - o La piste multifonctionnelle aura une largeur de trois mètres, ce qui permettra aux véhicules d'urgence d'y circuler au besoin. Elle sera séparée des voies de circulation par une glissière de sécurité d'une hauteur totale de 1,37 m. La surface de roulement sera composée d'un revêtement bitumineux, appliquée sur une membrane qui étanche la surface de béton. Elle aura une pente transversale et longitudinale adéquate pour assurer le drainage de l'eau de surface. Le drainage du tablier du pont est prévu de manière à ce que l'eau superficielle et les eaux de ruissellement des voies de circulation ne s'écoulent pas sur la piste multifonctionnelle.
  - o Des glissières de sécurité sont prévues sur toute la longueur de l'ouvrage au centre du pont entre les voies de circulation en direction nord et sud et sur les côtés est et ouest du pont entre les voies de circulation et la rivière. Une glissière de sécurité, est également prévue entre les voies de circulation et la piste multifonctionnelle. Les barrières seront conformes aux critères stipulés dans la section 2.12 du Tome III des normes du MTQ – Ouvrages routiers.

- La piste multifonctionnelle sera éclairée par des lampadaires conventionnels de type Cobra double (150 W) situés dans la bande centrale des voies de circulation. La dispersion de la lumière permet d'obtenir une bonne uniformité visuelle et un aspect esthétique agréable, tout en tenant compte de la présence de six voies et de la piste multifonctionnelle. Le fait d'élever la hauteur de la glissière de sécurité ne devrait affecter l'efficacité de l'éclairage de la piste multifonctionnelle. Mentionnons, que l'éclairage est défini par les exigences techniques et standards du MTQ.
- Les pistes cyclables raccordées à la piste multifonctionnelle seront pourvues de lampadaires conventionnels de type Cobra simple (150 W).

### Configuration des voies et de la piste multifonctionnelle



- Possibilité d'utiliser la piste en hiver.
  - La piste multifonctionnelle sera fermée l'hiver. Cependant, pour des raisons d'entretien du pont et de sécurité, elle sera entretenue.
- Assurer la continuité avec le réseau existant et la mise en valeur de la piste à Laval.
  - La piste qui débute au boulevard Gouin, empruntera le nouveau pont du côté est et se terminera au boulevard Lévesque à Laval. Les cyclistes devront donc traverser le boulevard Lévesque pour accéder à la nouvelle piste multifonctionnelle qui mènera au pont. Pour sécuriser cette traverse, la géométrie préconisée permettra d'effectuer cette manœuvre au carrefour Roger-Lortie / Boul. Lévesque.
- Ajouts au concept de la piste multifonctionnelle : séparation piétons-cyclistes, éclairage, belvédères, barrières hautes, etc.).
  - Suite aux consultations publiques et aux demandes des participants, il a été décidé d'incorporer un belvédère sur le pont du côté de la piste multifonctionnelle. La conception de ce belvédère est présentement à l'étude en ce qui concerne son aspect, ses dimensions, etc. Cet ajout permettra aux usagers de la piste multifonctionnelle de pouvoir s'arrêter sur le pont pour admirer le paysage qu'offre la rivière des Prairies.
  - Suite aux commentaires des participants, la barrière de sécurité séparant les voies de circulation de la piste multifonctionnelle sera plus élevée passant de 1 mètre à approximativement 1,4 mètre de hauteur.
  - La piste multifonctionnelle est d'une largeur de 3 m, ce qui permet aux piétons et aux cyclistes de se partager son utilisation de façon sécuritaire.

- Sur l'information disponible

*Les demandes :*

- Détails sur les travaux prévus et les infrastructures, l'échéancier, le zonage, etc.
  - o Une fois l'approbation du MDDEP quant aux demandes de certificat d'autorisation, l'échéancier des travaux prévus sera disponible sur le site Internet de Concession A25. Une mise à jour régulière sera effectuée afin d'informer le plus justement la population.
- Accès aux études réalisées (bruit, etc.), aux documents sur le PPP, les ententes, etc.
  - o Les études réalisées jusqu'à présent sont toutes disponibles sur le site Internet de Concession A25 ainsi que dans trois centres de documentation dont les adresses sont disponibles sur le site Internet. Une mise à jour sera effectuée au fur et à mesure que d'autres informations ou résultats d'études techniques seront disponibles. Il est possible d'aller consulter d'autres documents sur le site du MTQ ([www.mtq.gouv.qc.ca](http://www.mtq.gouv.qc.ca)) ainsi que sur le site de l'Agence des partenariats privé-public du Québec ([www.ppp.gouv.qc.ca](http://www.ppp.gouv.qc.ca)).
- Comment faire le suivi : plaintes, questions, etc.
  - o Un site Internet ([www.a25.com](http://www.a25.com)) et une ligne téléphonique (514-pontA25) sont disponibles pour recueillir les questions, les commentaires et les plaintes de la part du public.
  - o Concession A25 répondra à chaque personne qui entrera en communication avec l'entreprise. Les délais de réponses sont établis en fonction de l'urgence des interventions.
- Retour sur les questions posées via le site Internet et la ligne téléphonique.
  - o Concession A25 répondra à toutes les questions, commentaires et plaintes de la part du public. Pour le bénéfice de tous, les questions fréquemment posées et leur réponse seront publiées sur le site Internet de Concession A25 dans la section Questions et Réponses.
  - o En ce qui concerne les interrogations soulevées lors des consultations publiques, un document qui résume les questions et les réponses est disponible sur le site Internet dans la section Documentation.

- Sur la sécurité

*Les demandes :*

- Impacts des mesures d'atténuation sur les usagers de l'autoroute (visibilité des accès, courbures des bretelles, absence de murets entre les voies de desserte et autoroute en dépression, présence d'arbres le long de la route, etc.) :
  - o Les mesures d'atténuation visent à atténuer les impacts de l'autoroute sur les usagers. Mentionnons que toutes les infrastructures ont été conçues de façon à répondre à des normes de sécurité strictes. Les exigences sont les mêmes que celles du MTQ.

- Suite aux demandes faites lors des consultations publiques concernant la sécurité de la piste multifonctionnelle, il est prévu de rehausser la glissière de sécurité séparant la chaussée des automobilistes de celle de la piste multifonctionnelle.
- Des mesures de sécurité conformes aux normes du MTQ sont prévus sur les voies de desserte afin d'empêcher tout véhicule de se diriger vers l'autoroute en dépression, du côté de Montréal.
- La visibilité des accès tient compte des exigences techniques et standards du MTQ.
- Concernant les courbures des bretelles, chacune d'elles devra passer un audit de sécurité. De plus, leur conception tient compte des exigences techniques et standards du MTQ.
- Les arbres le long de l'autoroute sont situés à une distance minimale de la voie de circulation telle que définie par les exigences techniques et standards du MTQ.
- Sur le site Internet de Concession A25, la section Inforoutière sert à informer la population sur les conséquences des travaux et les mesures d'atténuation prévues pour la portion de travaux à l'exécution.

#### - Suivi-vigilance

##### *Les demandes :*

- Création d'un comité des usagers et riverains pour le suivi des actions de Concession A25 S.E.C.
  - Il n'est pas prévu de former un comité d'usager et de riverains pour le suivi des actions de Concession A25, cependant, la population peut en tout temps appeler via la ligne téléphonique qui est à leur disposition 24h sur 24 et peut également utiliser le formulaire *Nous joindre* au [www.a25.com](http://www.a25.com) pour y indiquer leurs commentaires, leurs préoccupations ou encore leurs suggestions.
- Possibilité de visualiser et de se prononcer sur les modifications proposées.
  - Des consultations publiques ont eu lieu le 24-25 octobre 2007 permettant à la population de se prononcer sur différents thèmes, tel que prescrit dans le décret no. 1243-2005. La période de mémoire aura également permis à la population de s'exprimer sur le projet de parachèvement de l'autoroute 25.
  - Mentionnons qu'en tout temps, la population peut utiliser le formulaire *Nous joindre* au [www.a25.com](http://www.a25.com) pour nous faire part de leurs commentaires, leurs préoccupations ou encore leurs suggestions.

#### - Chaussée

##### *Les demandes :*

- Possibilité de faire l'autoroute en dépression à Laval.
  - Il n'est pas prévu de réaliser l'autoroute en dépression du côté de Laval. Le terrain ne s'y prête pas et les coûts seraient très élevés.

- Dans les zones les plus basses de l'autoroute, est-ce qu'il possible qu'il y ait des inondations ?
  - o Non. Un système de drainage performant sera installé tout le long de l'autoroute pour récolter toutes les eaux de ruissellement. Ce système sera entièrement gravitaire, donc non tributaire de postes de pompage ou autres systèmes électromécaniques. Il aura une grande capacité de collecte lui permettant de faire face à des événements pluvieux d'intensité exceptionnelle, ne survenant qu'une fois aux cent ans en moyenne, ce qui évitera les débordements.
  
- Le type de pavage fera-t-il du bruit ?
  - o Le pavage utilisé est de l'asphalte et non du béton, ce qui a comme avantage d'être plus silencieux.
  - o De plus, Il n'y aura qu'un seul joint d'expansion et de contraction sur le tablier du pont, ce qui diminuera de façon significative le bruit causé par la circulation des automobilistes. Ce joint est situé à la jonction de la section des approches, soit au milieu, entre les deux tours à haubans, donc loin des habitations des îles de Montréal et de Laval.
  
- Comment sera gérée la circulation du réseau local lors des travaux?
  - o Des chemins de déviation et certains détours sont prévus durant les travaux. Afin d'éviter toute congestion ou augmentation significative du retard de la part des automobilistes empruntant les routes déviées, les chemins de déviation seront de capacité suffisante à recevoir la demande en circulation lors des périodes de pointe ainsi que toute circulation détournée de voies temporairement fermées. La conception des voies de déviation respectera les vitesses de conception actuelles des routes déviées et conserveront un accès sécuritaire aux piétons et vélos pendant toute la période des travaux. Les chemins de détour à moyen et long termes seront conçus de façon à limiter de façon non significative l'impact sur les usagers en terme de niveau de service (retards additionnels) et sécurité. Les informations reliées aux déviations de routes ainsi qu'aux fermetures de voies (détours) seront disponibles sur le site Internet de Concession A25.
  
- Préoccupations soulevées concernant le boulevard Gouin. Est-il possible d'ajouter de l'éclairage supplémentaire?
  - o Si nécessaire, de l'éclairage sera ajouté à cet endroit.
  
- Les bretelles M et N : la bretelle N est considérée comme un potentiel d'accident important puisque la courbe de celle-ci semble être une courbe prononcée, plus serrée que la bretelle M (mémoire du GRU-HM).
  - o La bretelle N relie l'autoroute 440 à l'autoroute 25 sud. Son rayon respecte les normes et exigences du MTQ. La bretelle M a un rayon plus important, car elle est située sur la courbe extérieure alors que la bretelle N est sur la courbe intérieure. Ces structures respectent les normes et standards du MTQ.

- « La voie réservée aux autobus en allant vers le pont ne passe plus par l'échangeur du boulevard Lévesque, mais converge sur l'autoroute avant cette dernière. Nous avons remarqué un conflit important d'entrecroisement sur ce parcours en direction sud. De plus, nous voyons mal la pertinence de cette voie d'autobus si le circuit aliment un arrête d'autobus à l'intersection de la Montée Masson et la traverse St-François. Cette intersection est loin des milieux peuplés et, comme mentionné dans le paragraphe précédent, il ne semble pas avoir beaucoup d'activité piétonnière à cet endroit, même en proximité de la polyvalente. En direction nord, où passent les autobus? » (mémoire du GRU-HM).
  - o En direction nord, les autobus pourront sortir à la bretelle J puis utiliser le boulevard Roger-Lortie pour se rendre à la Montée Masson. Par la suite, ils pourront utiliser la bretelle Q pour se diriger vers l'autoroute 25 nord ou la bretelle S pour se diriger vers l'autoroute 440 ouest.
  
- « Nous croyons que l'échangeur du boulevard Lévesque comme étant dangereuse et redondante. Nous suggérons donc l'élimination des bretelles "I, K et L" et que la bretelle "J" soit relocalisée au nord du viaduc ferroviaire pour limiter les manœuvres sur l'autoroute. Nous suggérons bien de faire la configuration de l'autoroute semblable à celui du côté de Montréal ou il n'y a pas de raccord au boulevard Gouin et que, une fois dépassée Henri Bourassa en direction du pont, il n'y a plus de sorties d'autoroute, seulement des entrées. Le boulevard Lévesque est beaucoup comme le boulevard Gouin, une route locale à faible achalandage de baladage au bord de la rivière des Prairies qui ne doit pas être inondé par la présence par le trafic induit de l'autoroute en question » (mémoire du GRU-HM).
  - o L'échangeur Lévesque est requis par le MTQ et répond à une demande future lorsque le secteur sera développé alors que du côté de Montréal, le territoire est pratiquement développé à capacité et la demande locale n'est donc pas appelée à augmenter au niveau où un échangeur additionnel serait requis. Des études préparées pour le compte du MTQ ont démontré que les prévisions du trafic à Laval justifieront à moyen et long terme l'échangeur Lévesque alors qu'à Montréal un échangeur à Gouin n'y sera pas requis.
  
- « De plus, nous recommandons que la convergence A-440/A-25 se fasse selon le plan original du MTQ (2005) au lieu de défaire tout ce qui vient d'être reconstruit sur l'A-440 en direction Nord. Cela permettrait de conserver l'esprit de continuité de voie réservé pour autobus en rive sur l'autoroute » (mémoire du GRU-HM).
  - o La géométrie du futur système d'échangeur à Laval a été fixée par le MTQ et ne peut être modifiée. Toute modification à la géométrie doit être initiée par le MTQ.
  
- « Maintenir une distance minimale de 400 mètres entre tout bâtiment résidentiel (zone prévue au sud de la voie ferrée, à Laval) et le centre de l'autoroute sinon aménager les mesures d'atténuation permettant de contenir le niveau de bruit en deçà de 55 dBA de part et d'autre de l'A-25 pour la future zone résidentielle à Laval » (mémoire du CPE St-François).
  - o Il n'y a pas de zone résidentielle actuellement et c'est sur ce constat que sera effectuée l'analyse du climat sonore actuellement en cours. Si la Ville de Laval prévoit un développement résidentiel dans le secteur près de l'autoroute, elle devra planifier l'aménagement selon le climat sonore au moment de sa conception et devra prévoir des mesures d'atténuation en conséquence.

- Construction

*Les demandes :*

- Quels seront les horaires des travaux?
  - o Les travaux débuteront à partir de 7h00 et se termineront à 19h00. Lorsque certaines phases des travaux le nécessiteront, ils se poursuivront jusqu'à 23h00, au plus tard, et ce, toujours en tenant compte du seuil permis pour le climat sonore à cette heure de la soirée. c'est-à-dire l'équivalent du bruit ambiant sans travaux + 5 dBA tel qu'entendu dans l'entente de partenariat. Mentionnons que ces exigences seront respectées en tout temps.
  
- Y a-t-il moyen de sécuriser davantage le chantier surtout où il y a passage pour les piétons et cyclistes?
  - o En plus des mesures de sécurité obligatoires à respecter, une attention particulière sera portée aux endroits où il y a de la circulation piétonnière et cycliste. Le jour, des surveillants de chantier seront présents et veilleront à ce que tout se déroule de façon sécuritaire. Le soir, les accès aux chantiers seront fermés.
  - o En tout temps, la population peut utiliser le formulaire *Nous joindre* au [www.a25.com](http://www.a25.com) pour nous faire part de leurs commentaires, leurs préoccupations ou encore leurs suggestions.
  
- Quelles seront les mesures préventives lors du dynamitage?
  - o Avant tous travaux de dynamitage, principalement le long du boulevard Louis-Hippolyte-Lafontaine, un relevé pré-dynamitage sera effectué sur les bâtiments les plus rapprochés des excavations nécessitant l'usage des explosifs. Comme certains travaux se trouveront à proximité du boulevard et que celui-ci est bordé, du côté est, par des résidences et des bâtiments industriels, le contrôle constant des vibrations engendrées par la détonation sera une priorité de première importance tout au long des travaux.
  - o Des enregistrements seront systématiquement pris et analysés pour chacun des dynamitages effectués aux endroits les plus exposés aux vibrations, les endroits où sont retrouvées les structures les plus rapprochées du secteur en voie d'être excavé. La limite acceptable de vibration pour tout le chantier, plus spécifiquement près des habitations, devra demeurer inférieure aux vitesses de transmission prévues dans la réglementation en vigueur.
  - o Un autre défi important à relever durant les travaux de dynamitage sera d'éviter la projection de débris sur les routes ou propriétés adjacentes aux travaux. En tout temps, l'utilisation de remblai de protection, de couverture de géotextile et de matelas de dynamitage en caoutchouc seront de mise et tous les dynamitages seront préparés pour éviter les conditions dangereuses.

- Pont principal

*Les demandes :*

- Qu'est-ce qu'on peut faire pour protéger l'environnement contre les sels de déglçage et les embruns, même au niveau de la rivière?
  - o Un programme de suivi de la qualité de l'eau (eaux de ruissellement et de drainage) sera effectué afin de s'assurer de l'efficacité des bassins et du respect des normes, tant au niveau physique (MES) que chimique (contaminants).
  - o Sur chaque côté du pont, une partie des eaux de ruissellement sera acheminée vers les bassins de rétention pour être traitées de manière à tenir compte des normes. Le reste des eaux de ruissellement sur le pont sera acheminé directement dans la rivière.
  - o Du côté de Montréal, les eaux de ruissellement seront automatiquement dirigées vers le système de drainage qui captera toutes les eaux de l'autoroute pour les diriger vers les bassins de rétention pour traitement. Les eaux seront, par la suite, rejetées dans la rivière des Prairies.
  - o Du côté de Laval, le traitement des eaux de ruissellement sera réalisé également par une bande de végétation, formée essentiellement de Typha et de graminées, aménagée sur le talus routier et jusqu'au bas du fossé proposé. Cette bande a une largeur minimale de 3 mètres et longe la chaussée proposée. L'expérience démontre que le traitement des matières polluantes, tels les sels de déglçage et les matières solides (MES), a une efficacité globale d'enlèvement de près de 70 % par cette méthode.
  
- Les mesures en cas de verglas sur le pont.
  - o En saison hivernale, une veille météo sera mise en place afin de permettre d'enclencher en action les activités requises pour répondre à l'ampleur de l'évènement qui s'annonce. Une équipe prendra régulièrement les prévisions météorologiques pour être alerte aux variations climatiques et pour connaître l'évolution d'une précipitation ou tempête qui s'annonce.
  - o Des stratégies d'interventions et des contrôles des opérations seront prévus pour répondre adéquatement aux diverses situations possibles.
  - o Dans le cas de tempête de neige, le déneigement débutera avant qu'il y ait une accumulation de neige dépassant une hauteur de 2 cm.
  - o Dans le cas de pluie verglaçante, les opérations de déglçage débuteront dès qu'il y aura formation de glace et dès que des sections de route deviendront glissantes. Selon la tendance de la tempête, une application continue de sel sera prise en compte pour augmenter le taux d'application de sel prémouillé ou un suivi du sablage sera effectué au moins 30 min plus tard sur les sections glissantes seulement.
  - o Les effectifs seront mis en fonction dès le début de la précipitation ou de la tempête et les efforts de déglçage se poursuivront après la tempête afin de libérer la surface de la présence de glace résiduelle dans le délai prescrit d'après les exigences selon l'entente de partenariat.

- Comment se fera l'entretien du pont à long terme ?
  - o Un plan détaillé d'entretien sera réalisé. Les activités d'entretien seront établies en fonction des spécifications d'exploitation et d'entretien tel que défini en vertu des normes applicables.
  - o À l'égard de l'entretien du revêtement et de l'accotement, des patrouilles routières inspecteront les surfaces de revêtement et de l'accotement de façon régulière pour identifier les défauts et planifier le travail requis. Lorsqu'un défaut est repéré dans l'état de revêtement, des mesures immédiates seront prises pour l'identifier, le sécuriser et mettre en place toutes les mesures de sécurité nécessaires jusqu'à la réparation finale. Les défauts à traiter incluent les ornières et nids-de-poule, les surfaces trop glissantes, l'écaillage ou l'arrachement du revêtement, la perte de revêtement le long des bordures, les fissures longitudinales, bosses, etc.
  - o Concernant l'inspection, le nettoyage et la réparation des ponts, la surveillance se fera aussi par les patrouilles routières de routine prévues et inspectés de façon annuelle au printemps. Des inspections seront aussi effectuées suite à une collision entre véhicules ou un orage violent. Lorsque des problèmes sont repérés et qu'on a identifié les défauts, il reste à planifier le travail de correction requis. Des inspections détaillées de la structure seront effectuées conformément au plan d'exécution approprié élaboré par un consultant qualifié. En plus du calendrier d'inspections obligatoires, le personnel qualifié inspectera les ponts une fois par année au printemps et produira un rapport sur la condition pour le plan de gestion des actifs.
  - o Les réparations mineures seront exécutées par le personnel de Concession A25 et les travaux plus importants seront effectués par des entrepreneurs qualifiés.
  - o Il en sera de même pour l'inspection et l'entretien des systèmes de glissières de sécurité du drainage comprenant les fossés, les ponceaux et les goulottes de déversement, les bordures et les caniveaux, les regards pluviaux, les égouts pluviaux et les exutoires, les drains, etc.
  - o Mentionnons que Concession A25, dans son entente de partenariat avec le MTO, a l'obligation de remettre l'infrastructure dans des conditions qui respectent les exigences techniques, dont notamment les exigences d'exploitation, d'entretien et de réhabilitation.

## 5. ENGAGEMENTS DE CONCESSION A25 S.E.C.

Dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute 25, Concession A25 prend en considération les préoccupations exprimées lors des consultations publiques. Les engagements et les interventions décrits ci-dessous répondent aux exigences imposées par le décret d'autorisation.

Le souci d'améliorer le projet en tenant compte des choix et des préoccupations sociales amène Concession A25 à privilégier un concept d'aménagement de type naturel le long du tronçon de l'autoroute 25. Ce type d'aménagement paysager sera intégré dans l'élaboration finale des plans et dans les phases d'aménagement paysager subséquentes. La gestion écologique sera également priorisée, de façon à répondre aux demandes des citoyens. Les aménagements comprendront entre autres une plantation arborescente et arbustive à grand déploiement et une naturalisation des emprises, sauf pour les abords immédiats des voies de circulation, pour des raisons de visibilité et de sécurité.

Une évaluation de la possibilité de relocaliser un certain nombre d'arbres en bordure du complexe scolaire Leblanc sera réalisée. Cette démarche découle de préoccupations de la population à l'effet de densifier les écrans visuels entre l'école et les voies rapides. La nécessité d'installer un nombre supplémentaire d'écrans visuels et sonores à Laval est également sous étude à l'heure actuelle. Concession A25 implantera des mesures correctives si les impacts sonores associés au projet sont élevés, tel que stipulés par la politique du bruit du MTO.

Le recours à des talus seront préconisés dans le choix des murs antibruit, en réponse aux attentes de la population, lorsque possible. Les talus ne pourront toutefois être utilisés à tous les endroits, ce type d'aménagement nécessitant beaucoup d'espace. L'aspect esthétique des murs en béton sera considéré, notamment en y ajoutant des vignes.

Les préoccupations concernant la sécurité de la piste multifonctionnelle ont également été prises au sérieux par Concession A25. L'aménagement de cette dernière se fera dans les normes prescrites. La barrière de sécurité séparant les voies de circulation de la piste sera même rehaussée par rapport à son concept original. La piste sera également agrémentée d'un belvédère, Concession A25 répond ainsi aux demandes relativement à l'utilisation et au partage de cette voie réservée aux piétons et aux cyclistes.

Un document rassemblant les mesures d'atténuation sera bientôt rendu disponible, ce qui simplifiera la recherche documentaire pour les citoyens, une quantité importante d'information étant disponible aux différents centres de documentation et sur les sites Internet. Ce document synthèse indiquera la localisation exacte des murs antibruit et sera illustré pour faciliter la consultation.

Enfin, Concession A25 met actuellement en place une série de mesures et d'activités destinées à faciliter la communication avec la population concernée par le projet. Ce faisant, nous espérons ainsi démontrer notre volonté à initier puis maintenir des liens tangibles avec la population et les diverses autorités, et ce, tant en phase de conception qu'en phase de construction et d'exploitation de l'autoroute 25.

Voici les options choisies par les participants lors des consultations publiques et sur lesquelles Concession A25 finalisera ces plans et étapes subséquentes pour la réalisation du parachèvement de l'autoroute 25. Les images constituent des exemples pour démontrer, soit le type de finition des structures de l'autoroute 25 ou le type d'aménagement paysager

*Aspects architecturaux*

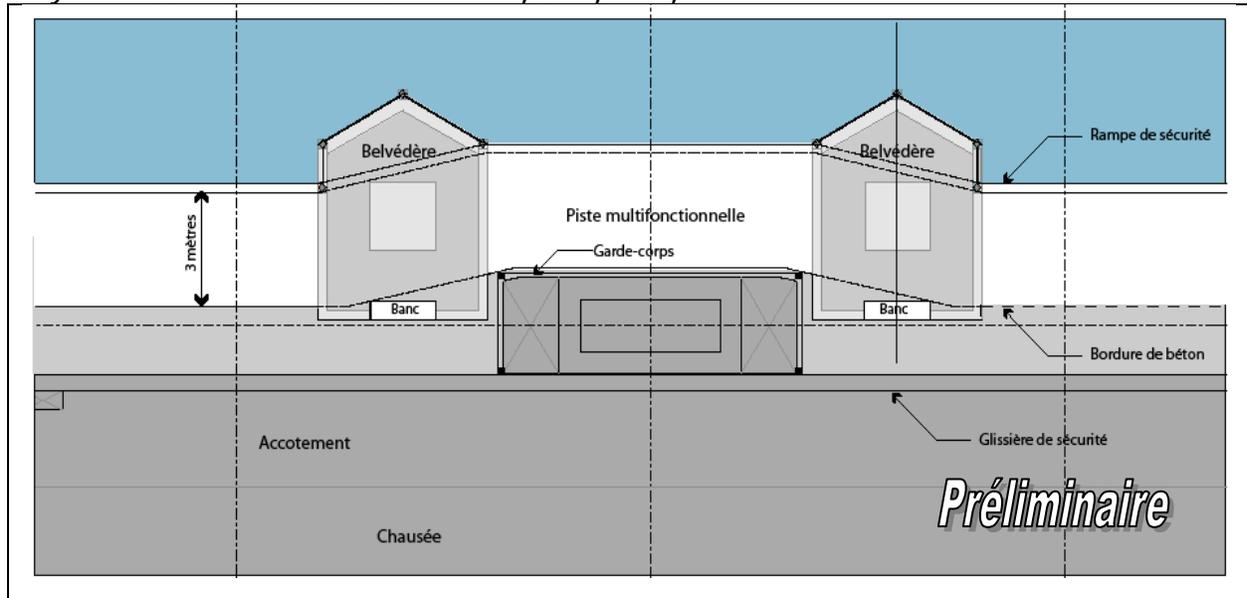
	
<p>Finition : Patron et texture de type flutée Option 1 : Culée</p>	<p>Finition : Patron et texture de type flutée Option 1 : Mur antibruit</p>

*Aspects aménagement paysager*

	
<p>Concept 2 : Aménagement naturel – de type graminées de prairies ou florifères.</p>	<p>Concept 2 : Aménagement visant la naturalisation complète de l'échangeur (plus d'arbres que concept 1, plus petit calibre).</p>

Voici un exemple de belvédère que Concession A25 compte ajouter au tablier du pont, suite aux suggestions des participants. Ces belvédères permettront aux usagers de la piste multifonctionnelle d'admirer le paysage de la rivière des Prairies du côté est du pont principal.

*Projet de belvédère sur le tablier du pont principal.*



Précisons que le schéma, présenté ci-dessus, est sous analyse présentement et est sujet à changement afin de s'intégrer le plus efficacement au tablier du pont principal prévu.



**ANNEXE 1**  
**DÉCRET D'AUTORISATION NO. 1243-2005**



**ANNEXE 2**  
**COMMUNIQUÉ DE PRESSE - ANNONCE DU PROJET**



**ANNEXE 3**  
**AVIS PUBLIC - CONSULTATIONS PUBLIQUES**



**ANNEXE 4**  
**COMMUNIQUÉ DE PRESSE – CONCESSION A25 S.E.C.**



**ANNEXE 5**  
**FICHE D'INFORMATION - PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25**



**ANNEXE 6**  
**FICHE D'INFORMATION - ÉCOTERRITOIRE DU RUISSEAU DE MONTIGNY**



**ANNEXE 7**  
**CARTE DE LOCALISATION DU PROJET**



**ANNEXE 8**  
**AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS ET ARCHITECTURAUX**



**ANNEXE 9**  
**CARTES DES SECTEURS VISÉS PAR L'ENVOI POSTAL**



**ANNEXE 10**  
**LETTRE D'INVITATION - VOISINS**



**ANNEXE 11**  
**Liste des organismes invités**



**ANNEXE 12**  
**LETTRE D'INVITATION - ORGANISMES**



**ANNEXE 13**  
**MÉMOIRES**



**ANNEXE 14**  
**FICHE SYNTHÈSE DE LA PÉRIODE DE QUESTIONS - LAVAL**



**ANNEXE 15**  
**RAPPORT DES QUESTIONS POSÉES LORS DES TABLES RONDES - LAVAL**



**ANNEXE 16**  
**RAPPORTS DES TABLES RONDES - LAVAL**



**ANNEXE 17**  
**FICHE SYNTHÈSE DE LA PÉRIODE DE COMMENTAIRES - LAVAL**



**ANNEXE 18**  
**FICHE SYNTHÈSE DE LA PÉRIODE DE QUESTIONS - MONTRÉAL**



**ANNEXE 19**  
**RAPPORT DES QUESTIONS POSÉES LORS DES TABLES RONDES - MONTRÉAL**



**ANNEXE 20**  
**RAPPORTS DES TABLES RONDES - MONTRÉAL**



**ANNEXE 21**  
**FICHE SYNTHÈSE DE LA PÉRIODE DE COMMENTAIRES - MONTRÉAL**



**ANNEXE 22**  
**SYNTHÈSE DES PRÉOCCUPATIONS À LAVAL**



**ANNEXE 23**  
**SYNTHÈSE DES PRÉOCCUPATIONS À MONTRÉAL**



**ANNEXE 24**  
**RÉSULTAT DE L'ACTIVITÉ SUR LES AMÉNAGEMENTS**  
**PAYSAGERS ET ARCHITECTURAUX**



**ANNEXE 25**  
**SYNTHÈSE DES PRÉOCCUPATIONS HORS CONSULTATION**



**ANNEXE 26**  
**SYNTHÈSE DES PRÉOCCUPATIONS DES MÉMOIRES**



**ANNEXE 27**  
**SYNTHÈSE GLOBALE DES PRÉOCCUPATIONS**



**ANNEXE 28**  
**PHOTOS LORS DES CONSULTATIONS PUBLIQUES**