

Projet de parachèvement de l'autoroute 25

CONSULTATION PUBLIQUE FICHE D'INFORMATION

Présentée par : Concession A25 S.E.C.

24-25 octobre 2007

TABLE DES MATIÈRES

Concession A25 S.E.C : présentation	1
L'entente et son contexte	2
L'historique du projet	2
L'entente de partenariat	3
La justification du projet	4
Description du projet	5
Tracé général	5
Détails des infrastructures	5
Les infrastructures à Montréal	5
Les infrastructures à Laval	6
Le pont	7
Impacts et mesures d'atténuation	8
Le bruit	8
Les impacts visuels	9
Côté Montréal	9
Côté Laval	9
La rivière des Prairies	10
Les milieux humides – Laval	10

OÙ ENVOYER UN MÉMOIRE ÉCRIT

Vous pouvez transmettre vos mémoires ou vos commentaires écrits lors des séances par courriel, par la poste ou par télécopieur au plus tard le 8 novembre 2007 à 16h.

Les renseignements tels que l'adresse et les numéros de téléphone doivent être fournis sur une page distincte.

Si le mémoire est volumineux, nous vous suggérons de l'accompagner d'un résumé d'une page.

Les mémoires seront disponibles sur le site Internet avec le rapport des consultations déposé au cours du mois de novembre 2007.

NOS COORDONNÉES

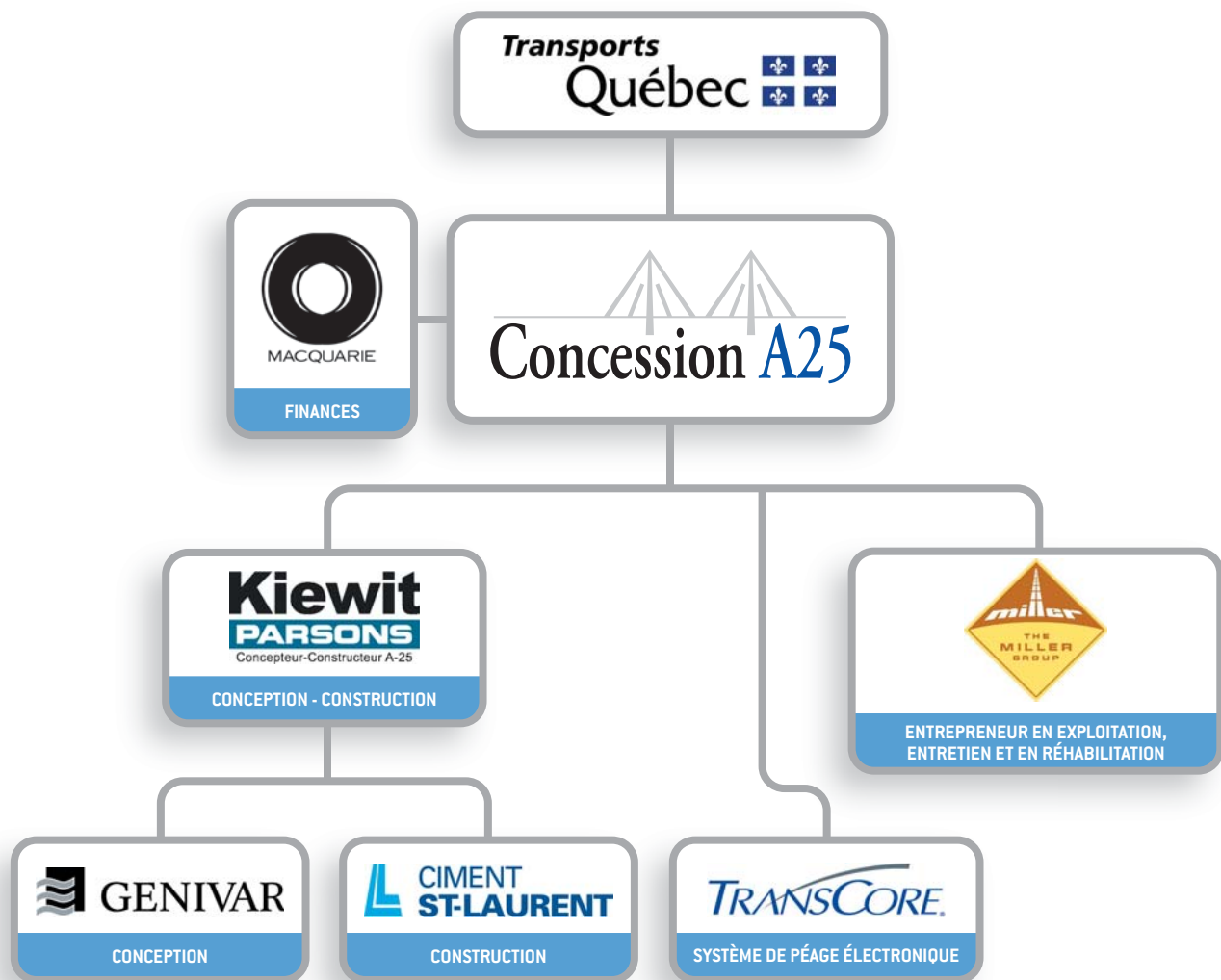
2525, boulevard Daniel-Johnson
bureau 525
Laval (Québec) H7T 1S9

Télécopieur : 450 781-1445

info@a25.com
www.a25.com

Concession A25 est un regroupement de plusieurs entreprises reconnues dans leur domaine et bien implantées au Québec.

ORGANIGRAMME



L'HISTORIQUE DU PROJET

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

Il 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.

LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET :

Juin 2000	• Dépôt de l'avis de projet pour le parachèvement de l'autoroute 25.
Juin 2001	• Dépôt de l'étude d'impact sur le projet au ministère de l'Environnement.
Février 2002	• Modification du projet : ajout d'une voie réservée aux autobus et implantation d'une piste multifonctionnelle sur le pont.
Août à septembre 2002	• Sortie publique de l'étude d'impact. • Période d'information sur le projet.
Décembre 2004	• Dépôt de modifications au projet afin d'atténuer les impacts sur le milieu naturel et les activités agricoles.
Printemps 2005	• Audiences publiques du BAPE sur le projet.
Septembre 2005	• Dépôt du rapport du BAPE au Ministre de l'Environnement.
Décembre 2005	• Émission du décret gouvernemental (n°1243-2005) autorisant, sous conditions, le projet.
Septembre à décembre 2006	• 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.
Juin et septembre 2007	• Choix par le MTQ d'un partenaire privé pour la réalisation du projet et annonce publique de ce partenariat public privé (PPP)

Les consultations publiques prévues dans le décret gouvernemental autorisant le projet visent à recueillir les commentaires des citoyens ou des groupes intéressés sur les aspects suivants :

- 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 visent également à informer la population concernant :

- 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.

L'ENTENTE DE PARTENARIAT

Le projet de parachèvement de l'autoroute 25 sera réalisé en partenariat avec le secteur privé. Ce type de partenariat public-privé (PPP) est utilisé avec succès par plusieurs gouvernements dans le monde, notamment dans le domaine des transports.

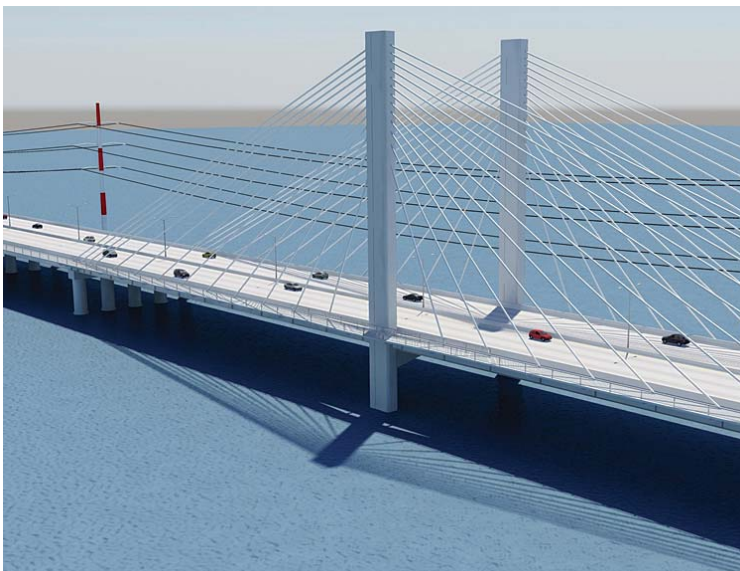
Le partenariat entre le MTQ et Concession A25 S.E.C. est encadré par la *Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport et la Politique-cadre sur les partenariats public-privé*. Les conditions de collaboration et les obligations pour le MTQ et le partenaire privé sont ainsi très claires. Un vérificateur surveille étroitement la mise en oeuvre de l'entente et le respect de ses conditions

L'entente de partenariat, d'une durée de 35 ans, confie à Concession A 25 S.E.C. la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien et le financement complet de l'autoroute. Pour sa part, le MTQ est chargé de définir les conditions de réalisation, les critères de qualité du projet et les résultats attendus. Le MTQ est également chargé de rémunérer le partenaire privé en s'assurant du respect des conditions de réalisation et de qualité définies dans l'entente.

Pour le MTQ, cette entente de réalisation de projet représente un coût d'environ 207 millions de dollars en valeur d'aujourd'hui, et ce, pour la durée de l'entente. Le partenariat permet aussi un meilleur partage des risques, avec notamment la prise en charge par le partenaire privé des risques financiers et des dépassements de coûts et de calendrier.

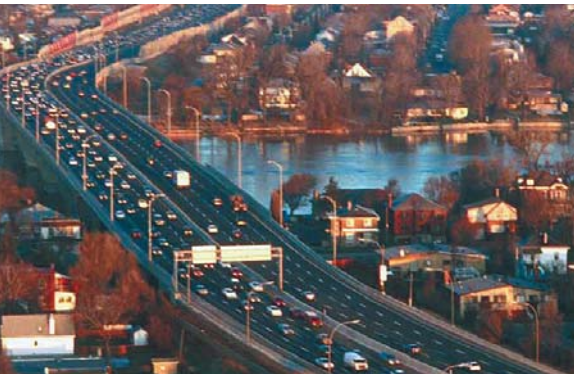
Les automobilistes désirant traverser la rivière des Prairies pour circuler entre Laval et l'est de Montréal, notamment entre le tronçon de l'autoroute 25 à Montréal et celui situé à Laval, sont actuellement obligés de réaliser de longs détours pouvant atteindre jusqu'à 11 kilomètres.

Ces axes routiers, reliant Montréal à Laval, sont systématiquement congestionnés aux heures de pointe. Une analyse effectuée en 2003 montre que l'achalandage a augmenté en moyenne de 140 % au cours des 32 dernières années, notamment sur les ponts Papineau-Leblanc, Pie-IX et Charles-De Gaulle. Durant la même période, les infrastructures et leur capacité n'ont pas évolué. En conséquence, les files d'attente peuvent atteindre jusqu'à 20 kilomètres et les temps de parcours dans cette partie de la métropole ont plus que doublé entre 1989 et 1998.



LA JUSTIFICATION DU PROJET

Selon les prévisions de la croissance du trafic routier sur la grande région de Montréal, la capacité des ponts sera dépassée en 2016, entraînant alors une augmentation des temps d'attente et des délais de parcours, avec des conséquences sur la pollution de l'air, les coûts de transport des marchandises et la circulation sur les artères locales. Pour cette raison, le projet de parachèvement de l'autoroute 25 est prévu depuis 2000 dans la Stratégie prioritaire du *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal*.



LES PRINCIPAUX AVANTAGES DU PROJET SONT LES SUIVANTS :

1— La réduction de la congestion dans ce secteur

La circulation pourrait diminuer de 30 % sur les artères principales empruntées actuellement pour rejoindre l'autoroute 25. Le transfert de circulation sur les artères locales sera d'autant réduit.

2— La rationalisation des trajets

Un lien routier plus direct entre l'est de Montréal et Laval éliminera les nombreux détours que font présentement les automobilistes sur ce parcours. La continuité du réseau dans l'axe nord-sud améliorera l'efficacité du corridor interrégional entre les Laurentides et la Montérégie. Le temps de parcours des automobilistes et des camions de marchandises entre ces régions sera réduit.

3— Un outil de développement de l'est de Montréal

Une meilleure circulation des personnes et des marchandises favorisera le développement des pôles économiques de l'agglomération et la croissance de l'est de Montréal et de Laval.

4— La sécurité accrue des automobilistes et des résidents des quartiers avoisinants

De nouvelles voies de circulation mieux adaptées au nombre important de véhicules en période de pointe rééquilibreront la circulation sur le réseau autoroutier général et ainsi le flux de véhicules sur les infrastructures en place. Le nouvel itinéraire attirera un nombre important de camions lourds circulant actuellement sur le réseau local, peu adapté à ce type de véhicules. Les résidents des quartiers concernés par le projet récupéreront donc une partie de la tranquillité et de la sécurité de leurs rues.

5— La réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)

La réduction des embouteillages et des temps d'attente permettra de supprimer environ 11 000 000 heures d'utilisation de véhicules, ce qui contribuera à diminuer les émissions de GES dans cette zone de la métropole. D'ici 2016, les estimés des réductions effectués par le MTQ font état d'importants gains environnementaux et sociaux du fait de l'ajout d'un nouveau parcours.

Le projet de parachèvement de l'autoroute 25 répond ainsi aux attentes formulées par une partie importante de la population de la région métropolitaine de Montréal et de Laval. Il apportera une meilleure qualité de vie pour les citoyens et sera un soutien de taille pour la croissance économique de l'est de Montréal et de Laval.

TRACÉ GÉNÉRAL

Le projet de parachèvement de l'autoroute 25 consiste à relier le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'autoroute 440 à Laval en utilisant les axes du boulevard Louis-Hippolyte-Lafontaine à Montréal et de l'avenue Roger-Lortie à Laval. Le projet propose de construire, dans l'emprise existante de 90 mètres de large, une route à quatre voies permettant aux usagers de circuler à une vitesse de 100 km/h.

Ce projet, d'une longueur totale d'environ 7,2 km se divise en trois secteurs soit : Laval, le pont enjambant la rivière des Prairies et Montréal.

Le tracé du projet de parachèvement de l'autoroute 25 permet également d'y relier plusieurs artères importantes de circulation via des voies de desserte, notamment les boulevards Henri-Bourassa, Duplessis et Perras à Montréal, ainsi que le boulevard Lévesque et l'avenue Roger-Lortie à Laval. Il comprend également la mise en place de voies réservées pour les autobus du côté de Montréal et de Laval.



Une piste multifonctionnelle fera partie du pont. Son but est de permettre une traversée aisée et sécuritaire des piétons et des cyclistes. D'une largeur de trois mètres, cette piste sera directement intégrée au tablier du pont et sera séparée des voies de circulation automobile par une glissière de sécurité. Un garde-corps sera également installé du côté de la rivière.

DÉTAILS DES INFRASTRUCTURES

LES INFRASTRUCTURES À MONTRÉAL

L'autoroute et les voies de desserte

La construction en dépression permettra à l'autoroute 25 de passer sous les boulevards Henri-Bourassa, Maurice-Duplessis et Perras, tout en atténuant la propagation du bruit de la circulation.



Ce tronçon sera longé de chaque côté par une route de desserte à trois voies (incluant la voie réservée aux autobus) située en hauteur par rapport au niveau de l'autoroute.

Le secteur de Laval : un tronçon d'autoroute d'une longueur d'environ 2,9 km reliant l'autoroute 440 au pont.

Un pont à 6 voies d'une longueur d'environ 1,2 km traversant la rivière des Prairies

Le secteur de Montréal : un tronçon d'autoroute d'une longueur d'environ 3,1 km reliant le boulevard Henri-Bourassa au pont. Cette portion du projet sera aménagée en dépression.



L'échangeur principal

L'échangeur principal à Montréal, situé au croisement du nouveau tronçon de l'autoroute 25 et du boulevard Henri-Bourassa, sera aménagé à la place de l'échangeur actuel et de façon à utiliser le territoire appartenant au MTQ. Cet échangeur sera aménagé de manière à conserver la végétation existante. De plus, des plantations



seront ajoutées en bordure de certaines portions des voies de circulation de l'échangeur afin de maximiser l'orientation des automobilistes.

Les voies réservées aux autobus

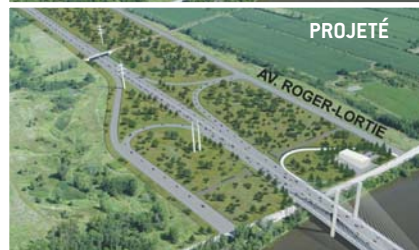
Le projet propose deux voies réservées aux autobus, soit une dans chaque sens de la circulation. Ces voies réservées seront situées directement sur les voies de desserte et identifiées par un marquage au sol. Ceci permettra un accès facile aux usagers et une intégration plus efficace de ces voies réservées dans le réseau local de transport en commun.



LES INFRASTRUCTURES À LAVAL

L'autoroute, l'échangeur et les viaducs

Cette partie de l'autoroute projetée, est contenue entre la rivière des Prairies et l'autoroute 440. La réalisation de ce tronçon nécessitera le déplacement d'une partie de l'avenue Roger-Lortie, puisque l'autoroute empruntera l'axe de cette avenue du côté de Laval. De plus, la Montée Masson et l'avenue Marcel-Villeneuve verront leur tracé légèrement modifié, afin de permettre la construction d'un échangeur situé au nord du tronçon, entre l'autoroute 440 et la nouvelle portion de l'autoroute 25.



Le tronçon de Laval sera aménagé au niveau des infrastructures routières existantes, permettant un meilleur raccordement au réseau local. Il nécessitera de ce fait la réalisation de plusieurs viaducs (ponts d'étagement) au niveau de l'échangeur nord.



La voie réservée aux autobus

Cette portion inclut également une voie indépendante réservée aux autobus du côté ouest de l'autoroute. Cette voie s'étend de l'échangeur situé au sud du tronçon, entre l'autoroute 25 et le boulevard Lévesque, jusqu'à la Montée Masson.

La circulation des autobus sur la voie réservée se fera uniquement vers Montréal.

La station de péage

Enfin, le projet prévoit également l'installation à la limite du pont, du côté de Laval, d'un système de péage opéré par Concession A25 S.E.C. Le péage proposé est un système en continu. Les usagers du pont passeront sous des capteurs électroniques qui détecteront le passage de chaque véhicule, soit par l'intermédiaire d'un boîtier électronique installé dans la voiture (transpondeur), soit par reconnaissance visuelle de la plaque minéralogique de la voiture.



Les automobilistes acquitteront leur droit de passage sans avoir à s'arrêter, facilitant ainsi la fluidité de la circulation. Le montant du péage dépendra du type de véhicule, de l'heure et de la direction de passage.

LE PONT

Le pont à six voies assurant la traversée de la rivière des Prairies, débutera juste après le boulevard Perras, à Montréal, passant ainsi au dessus du boulevard Gouin.

Du côté de Laval, le pont passera au dessus du boulevard Lévesque.

Le pont sera supporté par deux types de piliers.

Du côté de Montréal, le pont reposera sur neuf piles (piliers espacés de 24 mètres à 96 mètres suivant les besoins techniques) pour une longueur totale de plus de 680 mètres.



Du côté de Laval, il s'agira d'une section d'environ 512 mètres suspendue au moyen de câbles en acier appelés haubans. Deux pylônes seront nécessaires au support des haubans, espacés de 280 mètres. Cette grande distance entre les pylônes a l'avantage d'éviter de perturber une fosse à esturgeons jaunes considérée comme un habitat faunique important.

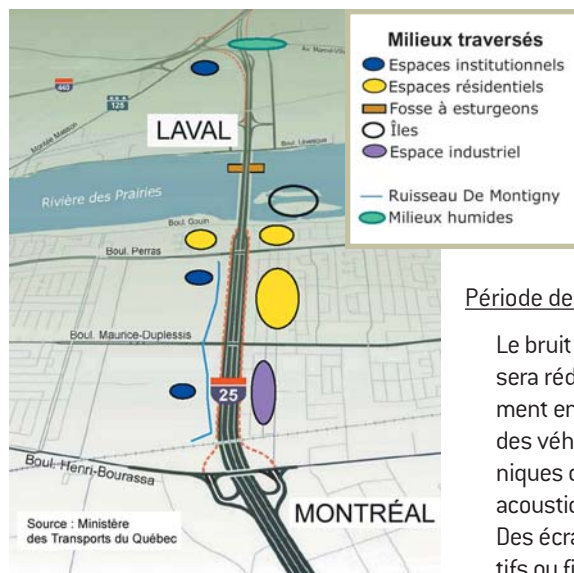


Le projet de parachèvement de l'autoroute 25 côtoie différents types de milieux : résidentiels, institutionnels, industriels et naturels. Les impacts sont donc très diversifiés. La plupart de ces impacts ont été bien définis et des mesures d'atténuation ont été proposées. Toutefois, certaines préoccupations de la population restent présentes.

Afin de prendre en considération ces préoccupations, le décret d'autorisation du projet prévoit la tenue de consultations publiques sur certains des impacts, dont le bruit, les impacts visuels, la protection et la mise en valeur du ruisseau De Montigny et la protection des milieux humides de Laval.

LE BRUIT

Actuellement, le niveau sonore moyen dans les zones adjacentes au projet est d'environ 53,9 décibels [dB] sur une période d'échantillonnage de 24 heures consécutives. Dans le secteur de Laval, les zones les plus touchées par le bruit sont celles de la Montée Masson [72,6 dB], de l'école Leblanc [61 dB], elle-même située sur ce boulevard, et du boulevard Lévesque [57,6 dB]. Dans le secteur de Montréal, les zones les plus bruyantes sont, pour leur part, celles situées aux alentours du collège Marie-Victorin [60,7 et 57,3 dB] et à proximité de l'Hôpital Rivière-des-Prairies. Les autres zones, soit celles du boulevard Duplessis et du boulevard Gouin, autant à l'est qu'à l'ouest, se situent en dessous de la moyenne, et ce, pour les 12 points de mesures du bruit ambiant analysés. Le niveau sonore maximal accepté est généralement de 55 dB, mais certaines zones, particulièrement le secteur Gouin est à un niveau maximal variant entre 60 et 62 dB.



L'évaluation des impacts sonores est basée sur l'approche de planification intégrée telle que définie dans la *Politique sur le bruit routier* du ministère des Transports du Québec, selon deux scénarios, soit l'autoroute avec ou sans système de péage.

L'augmentation du bruit causé par le projet se situe en moyenne à 6,6 dB par rapport à la situation actuelle pour le scénario sans poste de péage et à 5,4 dB pour le scénario avec système de péage. Les zones les plus touchées par l'augmentation sont celles situées à Montréal, près du collège Marie-Victorin [12,9 à 14,2 dB] et du boulevard Gouin, autant à l'est [8,2 à 9,7 dB] qu'à l'ouest [7 à 13 dB], ainsi que dans les secteurs de l'Hôpital Rivière-des-Prairies et du parc linéaire De Montigny. Concernant le secteur du boulevard Duplessis, les impacts sonores seront considérés comme moyens.

À Laval, la plus grande augmentation est évaluée à 3,6 dB. La plupart des résidences avoisinant la future autoroute 25 subiront un niveau d'impact sonore allant de « nul » à « faible ».

Les mesures d'atténuation prévues afin de respecter un niveau d'impact sonore acceptable dans les zones les plus sensibles sont les suivantes :

Période de construction

Le bruit des outils et de la machinerie sera réduit autant que possible, notamment en limitant la marche au ralenti des véhicules et en utilisant des techniques d'insonorisation ou des écrans acoustiques pour tous les équipements. Des écrans antibruit temporaires portatifs ou fixes seront aussi mis en place lorsque cela sera possible.

Période d'exploitation

Des écrans acoustiques permanents seront installés le long des zones les plus sensibles, soit dans les milieux résidentiels et institutionnels, de même qu'à l'écoterritoire. Ces écrans seront préférentiellement des talus végétalisés lorsque l'espace le permet, sinon des murs de béton. Ces murs respecteront le concept visuel des autres infrastructures et pourront parfois être végétalisés.



Un programme de suivi du climat sonore sera mis en place afin de vérifier l'efficacité des mesures utilisées (murs, talus) pour, le cas échéant, ajouter des mesures supplémentaires.

LES IMPACTS VISUELS

Des impacts visuels toucheront aussi les résidents et les gens de passage à proximité du projet.

Pour Montréal et Laval, les impacts visuels seront principalement dus à la présence de l'autoroute, des voies de desserte, des viaducs et des échangeurs, de même que des murs et des talus antibruit. Le secteur de la rivière des Prairies sera surtout affecté par la présence du pont qui sera visible de loin du fait de l'ouverture visuelle créée par la rivière. Les piliers du pont auront aussi un impact direct pour les riverains résidant et



circulant à proximité. La population la plus touchée

sera celle située en bordure de la rivière, notamment les tours d'habitations riveraines du côté de Montréal.

Afin de minimiser ces impacts, toutes les mesures seront prises pour intégrer les installations aux milieux où elles seront implantées. De plus, des options seront proposées pour choisir le meilleur concept visuel pour les aménagements paysagers, pour la finition architecturale des viaducs et pour les murs antibruit.

Intégration visuelle : Côté Montréal

- Pour les riverains demeurant à l'est du projet, les buttes antibruit et la végétation déjà en place masqueront partiellement le projet. L'ajout de végétation supplémentaire sur des murs antibruit et le long des barrières de sécurité réduira les percées visuelles vers l'autoroute.
- Du côté est du nouveau tronçon de l'autoroute 25, la présence de l'écoterritoire crée une barrière naturelle. Les murs antibruit ajoutés le long de l'écoterritoire seront végétalisés ou masqués par des plantations similaires à celles de l'écoterritoire.
- Pour les riverains du boulevard Gouin au-dessus duquel passera l'autoroute, la plantation d'arbres masquera partiellement la structure du viaduc de l'autoroute.
- En bordure du boulevard Gouin et sous le pont, un aménagement minéral sera réalisé rappelant le lit de la rivière. La zone verte du parc sera quant à elle réaménagée et les berges seront revégétalisées.
- Pour les automobilistes circulant sur l'autoroute, le concept général et la finition des diverses infrastructures rappelleront l'ensemble des autres ouvrages. Lorsque cela sera possible, une végétation cachera une partie des ouvrages. Les abords de la route seront végétalisés.



Intégration visuelle : Côté Laval

Le nouveau tronçon de l'autoroute 25 à Laval traverse un paysage agricole et un milieu agroforestier. La faible quantité d'observateurs sur ce territoire limite les impacts visuels du projet. Les mesures d'atténuation mises en place seront les suivantes :

- Au complexe scolaire Leblanc, la végétation existante empêchera de voir l'autoroute. Cette végétation sera densifiée au besoin.
- Pour les résidences situées sur le boulevard Lévesque à proximité du pont, des arbres seront plantés de chaque côté du boulevard et sur les appuis du pont pour protéger la vue des résidences proches.
- Le parc situé en bordure du boulevard Lévesque et le dessous du pont bénéficieront d'agencements de pierres et d'un aménagement paysager.
- Les aménagements paysagers le long de l'autoroute seront conçus de manière à assurer une intégration harmonieuse au caractère champêtre et forestier du milieu.



Intégration visuelle : la rivière des Prairies



La rivière des Prairies offre un point de vue naturel et apprécié, notamment avec la présence des îles Rochon, Lapierre et Gagné.

Pour minimiser l'impact visuel, le pont sera conçu de manière à s'intégrer à l'environnement.



Pour ce faire, son concept, le nombre de piliers, leur espacement, la hauteur du pont et les pylônes, l'épaisseur du tablier et les autres éléments ont été étudiés pour que le pont s'harmonise le plus possible au paysage. Ainsi, la faible hauteur du pont permettra que celui-ci se confonde avec la ligne d'horizon depuis la plupart des points de vue.

Pour les automobilistes, le pont offrira un point de vue intéressant de la rivière. Les arrivées du pont du côté de Montréal et surtout du côté de Laval donneront, dans un sens, une identité visuelle propre aux entrées de villes, et dans l'autre sens, elles mettront en valeur les lignes du pont.

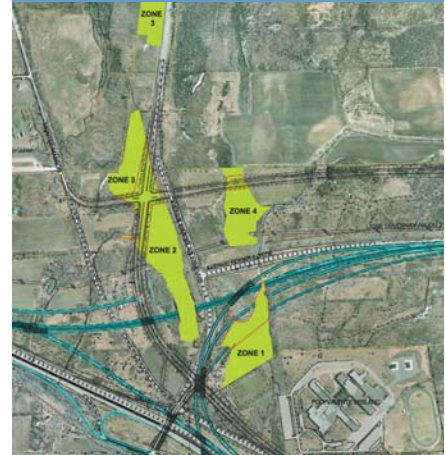


Les techniques de stabilisation des berges prévues de part et d'autre des rives du pont, permettront de conserver leurs aspects naturels. De plus, les herbiers aquatiques perturbés lors de la construction des piles du pont du côté de Montréal seront remplacés de façon à recréer un milieu similaire.

LES MILIEUX HUMIDES – LAVAL

Le projet de parachèvement de l'autoroute 25 aura un impact particulier sur plusieurs milieux humides situés au nord du tronçon de Laval. Sur une superficie totale de 140 270 mètres carrés de milieux humides présents dans cette zone, 28 740 mètres carrés seront touchés par le projet. Une perte de 11 040 mètres carrés est prévue. Des mesures compensatoires seront mises en place pour les 17 700 mètres carrés restants.

CARTE DES MILIEUX HUMIDES - LAVAL



Les mesures de protection des milieux humides sont les suivantes :

- Réalisation d'un pont au-dessus du marais. Ce pont, constitué d'une seule longue travée, évitera d'empiéter sur la zone protégée;



- Système de drainage des eaux de ruissellement provenant du réseau routier à proximité des zones humides;
- Murs anti-éclaboussures pour intercepter les sels de déglacage et les embruns produits par la circulation sur le pont surplombant le marais;
- Programme de surveillance, dont les résultats seront transmis au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, et évaluation des performances des mesures de protection mises en place.