



Autoroute 25, Oct 2007

Mémoire de la Coalition Verte

Green Coalition Brief

Re: **Autoroute 25 Extension**

Written by Avrom David Shtern

Transportation Issues Spokesperson

October, 2007

INTRODUCTION:

The Green Coalition is an association of many groups and individuals dedicated to the protection of our natural environment. The Green Coalition is still opposed to the construction of a 4-lane autoroute and 6-lane bridge between the 6th Avenue/Henri Bourassa Blvd E. area in Montreal and Highway 440 in Laval (Autoroute 25 extension). Unfortunately, this project has been given the green light.

As a result, the Highway 25 Extension accentuates and intensifies many issues. These include:

1) The Need To CHANGE THE BASIC REALITY:

"A solution to the nation's congested transportation system '... must be multimodal', [translation: relying strictly on the old *fly-drive system* will no longer work]." (Frank Basalucchi, Wisconsin Transportation Secretary, Railfan & Railroad, October 2006, p. 18). More highways and roads equal more cars. That is, more gridlock ... The old paradigm is stale, but it is very seductive and seems very much in vogue at Transport Quebec. Boston's unstable "Big Dig", the "bridge to nowhere" in Alaska and Quebec's proposed and hugely expensive highway to Blanc Sablon come to mind. There are 50,000 more cars in the greater Montreal area every year. The number of cars is growing 25% faster than the population growth rate. This dynamic must change if Transport Quebec truly cares about sustainable development.

2) GOVERNMENT INTERVENTION AND THE LACK OF A LEVEL PLAYING FIELD: "The free market may work for some sectors, but transport isn't one of them." (Simon Geller, Sheffield, South Yorkshire, UK, Rail, #544, July 19 – August 1, 2006, p. 45). There is an illusion of a free market, but this is virtual reality. Government funded roads are a subsidy to truckers, car companies, paving and construction concerns and especially the developer. If mass transit, rail, bicycles and other environmentally friendly alternatives were subsidized as heavily as roads, then there would be no talk of building this extension.

3) **STUCK IN THE PAST:**

Quebec still seems to be stuck in the **post World War II car-culture mentality** that highways pave the way to boom and long term prosperity. The added costs of pollution, health-care, security, waterworks, visual impacts, psychological barriers, loss of green fields and biodiversity, etc., are ignored. Like their corporate cousins, the government/highway complex externalizes these costs.

There is little or no consideration or follow-through for the following alternatives or issues:

- a) **Improved freight rail networks** with intermodal nodes/terminals;
- b) **Dedicated, reserved and separated light rail**/high frequency passenger (commuter) lines using wherever possible lightly used or dormant railway lines;
- c) **Transit Oriented Developments** (residential/commercial) which encourage transit use, discourage short haul car use and provide for pedestrian and bicycle access ways.
- d) **Integrated Living**: "***The most efficient travel kilometer is the one not traveled at all. That kilometre is 100% energy efficient.***" (David Fletcher, Green Coalition Vice-president). Keep people close to work and amenities: Encourage walking, bicycling, telecommuting and locate goods, services and food sources next to residential developments and work places. This may also lead to better physical fitness.
- e) **Prime Farmland and the Need for Local Sourcing of Food Supply** - A Finite Resource: Security of food supply is a growing concern. Some of the most fertile agricultural land in Southern Quebec will be destroyed if this project proceeds. Indeed, the loss of the **Montreal Melon** fields was as a result of unbridled, unfettered, unrepentant industrialization and materialism and irrational and rapacious development.

The price of food has been held down artificially since the early 20th Century. Costs will begin to skyrocket very soon since modern agricultural techniques, (**The Green Revolution**), is based on the oil model of petrochemically based fertilizers, pesticides, mechanized tools and other forms of machinery and the fragile 3-day "**warehouse on wheels**" method of delivery.

We may be approaching "**peak oil**" sooner than later. **Peak oil** describes the situation where oil production and discovery will stabilize and begin to decline, but the demand for it will continue to increase due to massive industrialization in Mainland China and the Indian Subcontinent. The "**globalization**" of the world economy may therefore endanger the world. Chevron's recent discovery of oil reserves in the Gulf of Mexico will only delay this day of reckoning. Deep sea, offshore wells require expensive technology, more energy for extraction and a higher price of oil per barrel. There is not an infinite supply of oil. At present, all other energy alternatives are unable to replace the relative ease of oil's supply. Also, caged methane gases at the ocean bottom may be unleashed by deep sea exploration. If 3 to 6 times the amount of carbon currently in the atmosphere were to be suddenly released by the hand of man or by an act of God (earthquake), it would probably lead to massive extinction.

Since the current methods of food production require huge quantities of oil, food supply will be under intense pressure in the near to mid-term. Instead of putting topsoil lifted from abandoned farms onto transitory suburban flower beds, Transport Quebec should re-think its policies before it encourages further erosion of the local farming economy.

f) **The Highway 25 extension will encourage sprawl and destroy greenfields.** It goes against the Government of Quebec's policy of adhering to its Kyoto commitments, brownfield redevelopment, sustainable development, energy conservation, energy efficiency, and energy self-sufficiency, reduction in hydrocarbon use and pollution mitigation.

g) **Negative impacts on the De Montigny Stream Ecoterritory:** Highway 25 will endanger the integrity of the **De Montigny Stream Linear Park** should the footings of the new bridge be planted in the rare and fragile spawning grounds at the mouth of the stream. The footings must be placed outside the ecoterritory.

The **Falaise St. Jacques Cliff/Bluff/Escarpment Ecoterritory** is a prime example of what happens when it is surrounded by the constant hum and pollution of automotive traffic 24/7. It is isolated, encircled; Access is hard to come by. It is still used as an illegal dumping ground. The remnants of the historic **St. Pierre River** are in a pitiful shape.

There is a paucity of natural space in the Montreal area and the Government of Quebec should help the region acquire more green areas, not destroy the little we have.

4) **COMPETITION WITH THE METRO AND COMMUTER RAIL:**

The Autoroute 25 extension will compete with the costly new Laval Metro extension, (almost \$1 billion!). Not only will the **Metro** be impacted, but the planned commuter rail line to **Repentigny/Terrebonne/Mascouche** will be undermined as well – especially at its eastern end. Motorists will circumvent this proposed service and take Highway 25 instead and this road will eventually become clogged with traffic -- a vicious circle.

The planned rail line to **Mascouche** is a costly endeavour. New tracks have to be laid. It is reminiscent of the Laval Metro extension. **Mascouche/Terrebonne** would be better served by the more direct CPR/QGRY (Quebec-Gatineau Railway) route via Laval. Build two commuter lines instead of one and the environment as well as the taxpayer will win. Also, electrify all diesel operated lines and increase the volume of trains.

5) **MORE TRAFFIC ONTO MONTREAL ISLAND:**

The Highway 25 extension is not a true bypass/circumferential highway or beltway. This is a misnomer since it does not circumvent Montreal Island. It feeds traffic onto one of the most congested highways in Quebec - the **Metropolitan Expressway**. Also, beltways do not solve congestion problems. They are just ambulatory measures, patchwork, **Band-Aid deferments** similar to heart bypass surgery - a reprieve, a hindrance to true progress until government finally realizes that there are less invasive alternatives. Political expediency is not the right path. Inside the **Washington, DC, Beltway**, for example, the last commercial farm disappeared in 2005.

6) **CREATE A SMALLER FOOTPRINT FOR THE AUTOROUTE 25 LINK:**

The planned reserved bus lane should be converted to a light rail line as soon as possible. Plan as if there were to be a reserved **LRT** system to begin with. Again, bus lanes are a fig leaf for Transport Quebec's "**fly-drive**" policy:

"All you want are busways. Well, people don't want buses. They don't want to ride them." (Paul Weyrich: A renowned conservative Republican in the US, President of the Free Congress Foundation, [Railfan & Railroad](#), October 20, 2006, p.18.) High frequency bus lines carry fewer riders and require more personnel to operate. Thus more costs in the long run...

CONCLUSION - WINDS OF CHANGE:

As a society and as individuals, we require knowledge which hopefully helps promote positive action. But sometimes action requires a leap of faith. We are at one of the critical junctions in the river of time where we have to decide which path to take. We face massive and concurrent existential struggles. First, the intertwined international troubled oil economy and the resumption of the ideological struggle in the Middle East and second, the worldwide race between short-term development at all costs and long-term conservation efforts may lead to cataclysmic events.

Please begin to realize that Highway 25 is not only a local project, but has an effect on foreign policy and the future of the environment worldwide.

Montreal, October 2007.

**Mémoire du Groupe en recherche urbaine-
Hochelaga-Maisonneuve**

Présenté à Concession A25 S.E.C.

Consultations publiques
sur le projet de parachèvement de l'autoroute 25
octobre 2007

Bonjour,

Je prends la liberté de vous envoyer copie de mon mémoire présenté le 30 septembre 2006 avec la lettre envoyée au Ministre des transports de l'époque.

Cette correspondance a été favorablement reçue par le Ministère par le biais de M. Daniel Dorais (Copie incluse)

Nous trouvons malheureux que nous n'avons jamais été consulté pour participer aux modifications suggérées pour l'échangeur de l'A-440/A25 au nord de la Polyvalente que nous avons annotées sur un extrait de la configuration disponible du site du MTQ de décembre 2005 (Copie annotée incluse).

Bref, le seul document que j'ai pu consulter était le grand plan affiché en arrière de la salle de consultation qui n'est pas disponible, ni sur le site WEB du MTQ ni sur le vôtre.

En autant que certaines modifications reflètent bien notre annotation de la fin décembre 2005 sur le document du MTQ, d'autres semblent apparaître de nul part.

Donc allant de mémoire du plan affiché au mur, voici nos commentaires:

1. Nous ne comprenons pas pourquoi vous n'avez pas abordé les modifications aux aménagements du territoire dans votre présentation, surtout quand il s'agit de questions de sécurité et fonctionnalité de l'infrastructure en constante révision.
2. En autant que les bretelles M et N ont été uniformisées en courbes simples avec la bretelle N au sud de la M comme il se doit, nous étions surpris de voir que ces deux bretelles passent en tunnel en plein milieu de courbes sous l'intersection de la Montée Masson et la traverse St-François. De plus, la courbe de la bretelle N est beaucoup plus serrée que la bretelle M, contrairement à ce que nous avons indiqué sur notre plan annoté. Nous considérons cela comme un potentiel d'accidents importants, un peu comme on retrouve dans l'échangeur A-13/A-20 à Montréal avec une situation similaire d'avoir un tunnel dans une courbe prononcée en bas d'une côte.
3. Nous avons passé par le chantier vendredi pour bien voir que ces tunnels sont maintenant construits par le secteur public (MTQ) et qu'il est trop tard à modifier ce concept. Par contre, nous avons trouvée la sécurité de chantier très questionnable avec l'absence de passage protégé pour les piétons et cyclistes. (Vous êtes à côté d'une polyvalente quand même.)
4. 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 alimente un arrêt 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?
5. Sur le plan affiché sur le mur de la salle, on indique différemment la convergence de l'A-440 avec l'A-25 direction nord que sur les plans du MTQ. Pour faire cela, on semble vouloir démolir le tronçon de l'A-440 incluant le viaduc au dessus de la traverse St-François, élargir il y a peine 3 ans à coût de plusieurs millions \$. Avons-nous les moyens de continuellement construire, démolir et reconstruire des routes, juste à côté des unes aux autres?

Enfin, avec ce qu'il semble se concrétiser, 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 où il n'y a pas de raccord au boulevard Gouin et que, une fois dépassé Henri Bourassa en direction du pont, il n'y a plus de sortie 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.

De plus, nous recommandons que la convergence A-440/A-25 se fasse selon le plan originale 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.

Pour conclure, nous aimerions bien avoir copie du plan affiché en audience et que ce dernier soit disponible sur votre site WEB. Le plan du tracé que vous fournissez sur votre site WEB n'est pas déchargeable, trop lourd à 13,6 még et est erroné sans oublier qu'elle est incomplète. (A-25 direction nord indiqué sur la Montée Masson). Peut être utilisé le même graphique que les plans du MTQ qui sont beaucoup plus clairs.

Nous vous écrivons ceci en guise de notre mémoire, car, comme vous pourriez le constater et, en relançant le défi à l'animatrice de la soirée, nous vous invitons bien à consulter les différents sites WEB, pour avoir accès à nos nombreuses interventions que nous avons faites dans le passé, autant devant le BAPE qu'aux consultations de 2006.

Au Plaisir,

Pierre Brisset,

Pièces jointes: 060928 Mémoire A-25.pdf; 060930 A-25-Min.doc; 061109 Lettre Dorais.jpg; a25_laval c.jpg

Annexes

Bouclage de l'A-440 dans l'est de Laval

**Mémoire du GRUHM
présenté par Pierre Brisset directeur**

**Présenté devant le BAPE en date de juin 2005
Aux audiences tenues dans l'Est de Montréal**

Pierre Brisset, Architecte.
GRUPE en RECHERCHE URBAINE
(GRU)

**Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire**

4344 Bourbonnière, Mtl, Qc, H1X 2M4
Tel: (514)899 5314, Fax:(514)899 9226.
Courriel: gruhm@sympatico.ca
WEB: <http://gruhm.org/>



Préambule pour le bouclage de l'A-440 à Laval

Voici ce qui serait une mise à jour de la position du GRUHM sur le dossier du pont de l'A-25.

Et bien, au lieu de contester, peut être y aurait-il possibilité d'une approche de collaboration??

Si le gouvernement semble être déterminé de procéder avec ce projet de PPP, pourquoi ne pas exiger que plusieurs éléments positifs soient incorporés dans le projet afin qu'une approche d'aménagement durable soit à l'avantage de tous.

Bref, voici 4 conditions qui doivent être incorporées, si le projet de pont va de l'avance:

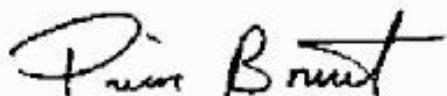
- 1- Il en suit que des voies de transport collectif (voies réservées pour autobus en site propre ou SLR) doivent être aménagées en permanence sur les deux voies centrales du boulevard Pie IX et ce, sur le parcours au complet du boulevard qui débiterait à Laval (A-440) jusqu'à la rue Notre Dame du côté de Montréal. Puisque ne serait plus vrai que le boulevard Pie IX ait besoin de ses 6 voies pour la circulation, ce serait une situation idéale pour corriger le problème de voies réservées sur cet axe, chose qui nous perplexe maintenant depuis plusieurs années. Il va de même pour l'axe Papineau. Comme ça le nombre de nouvelles voies de circulation serait optimisé entre Montréal et Laval. Aussi, des voies réservées au TC ne serait plus requis sur ce nouveau pont puisque ces dernières seraient aménagées dans des corridors peuplés à Montréal et Laval. Le directeur de circulation à Laval semble être en accord avec ce principe basé sur notre présentation que nous avons faites à l'hôtel de ville l'automne dernier.

- 2- Pour atteindre les objectifs de circulation de transport de marchandise plutôt que ceux de la circulation pendulaire du transport auto solo, la configuration des voies rapides doit être organisée en conséquence à répondre aux objectifs énumérés pour justifier le projet. Entendons nous que les objectifs anticipés pour ce projet sont bien de relier les parcs industriels de l'est de l'île de Montréal avec les marchés lucratifs de l'ouest (d'éviter la Métropolitaine selon le conseiller municipale M. Luis Miranda) ainsi que de relier le pôle industriel du centre de Laval avec le berceau économique de l'est du Québec via le tunnel Lafontaine. Si la volonté est réel de vouloir construire une deuxième axe est ouest dans la CMM afin de fonctionner en tandem avec la métropolitaine, elle doit être fait dans son entier, en passant par Laval entre l'échangeur d'Anjou dans l'est jusqu'au point de raccordement de l'A-440 et A-13 à Chomédy dans l'ouest de l'île de Laval. Précisons que le bouclage de l'A-440 ne passerait plus sur l'île Bizard mais utiliserait l'emprise de l'A-13 avec des liens directs qui seraient aménagés aux autoroutes 40 et 440.

- 3- Il en suit donc que le pont de l'Est doit porter l'appellation **A-440 autoroute Laval** voie de contournement afin d'aspirer la circulation de l'A-40 plutôt que l'**A-25 autoroute de Lanaudière** voie axial sur le centre-ville qui aurait pour effet d'inonder le réseau montréalais. C'est-à-dire, la configuration sur le sol doit permettre un lien direct entre ce futur pont et l'A-440 vers le centre de Laval avec raccordements en bretelles vers l'A-25 de Terrebonne plutôt que le contraire. Il est important de mentionner que l'autoroute 25 vers Terrebonne et Rawdon n'est qu'une autoroute régionale et pas nationale et donc, ne doit jamais excéder les quatre voies qu'elle occupe présentement. Présentement, l'autoroute 440 de Laval ainsi que le nouveau pont projeté est de 6 voies et, selon les configurations antérieures du MTQ, ces deux autoroutes convergeaient sur l'A-25 de 4 voies. Erreur de mathématique, non! D'ailleurs, selon certains hauts fonctionnaires du MTQ, le projet semble avoir déjà pris une nouvelle orientation dans ce sens, mais nous n'avons pas encore vu cette nouvelle configuration comme elle pourrait être appliquée sur le terrain.

- 4 Pour assurer une bonne desserte des parcs industriels de l'est de Montréal qui se trouvent, pour la plupart, en proximité de l'autoroute Lafontaine (A-25) ainsi que le port de Montréal, qui chevauche l'entrée du tunnel Lafontaine, cette dernière (A-25) doit être reconfigurée pour permettre des accès directs aux rues Sherbrooke et Notre Dame et ce, dans toutes les directions. Bref, l'échangeur Souigny doit être reconfigurée en type Artère/Autoroute avec raccordements à droite plutôt qu'Autoroute/Autoroute avec raccordements à gauche, afin de permettre ces nouveaux critères d'accès au réseau artériel. De plus, l'intégrité de l'A-25, en autoroute à 6 voies contiguës, aurait une meilleure efficacité entre le tunnel Lafontaine et la Métropolitaine.

En autant que ce pourrait paraître pour certains comme un revers majeur de notre politique sur ces dossiers, nous osons croire qu'avec ces objectifs atteints, le projet tandem A-40/A440 prendrait plus un aspect positif pour le développement durable recherché. De plus l'importance du besoin d'une autoroute sur la Notre Dame serait grandement diminuée puisque le deuxième lien commercial est-ouest recherché dans la CMM se ferait du côté Laval plutôt que celui du centre-ville, chose qu'on voit s'appliquer à Toronto avec leur couplage de l'A-401 et l'A-407 en tandem au nord de cette ville.



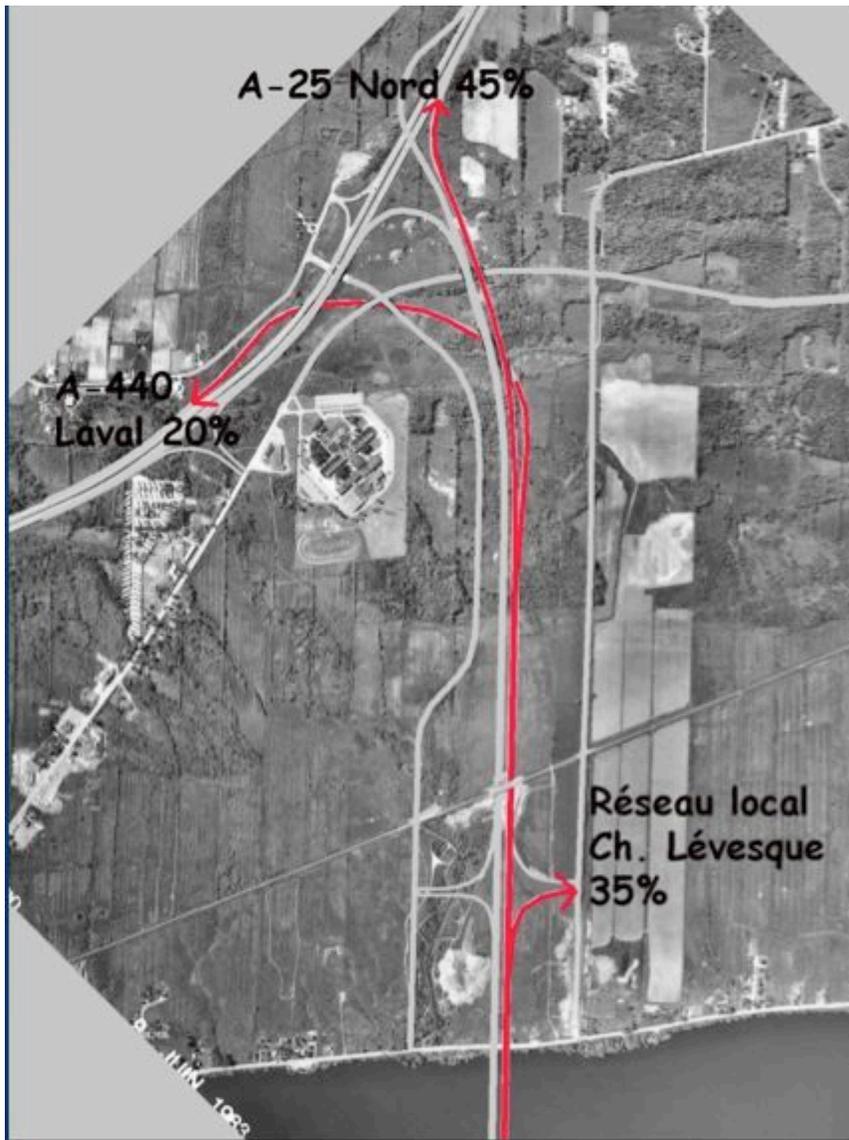
Pierre Brisset, Directeur GRUHM

Considérations pour le bouclage de l'A-440:

- 1- En considérant que la volonté du Ministère des Transports, appuyé par le gouvernement, vise l'implantation d'un pont dans l'axe de l'autoroute 25 ;
- 2- En considérant que le projet de pont de la 25 n'a été présenté que sous forme de « dessin » ;
- 3- En considérant que ce pont aura une incidence sur le trafic généré sur l'île de Montréal par un tel pont ;
- 4- En considérant que ce pont vise une amélioration du flux du trafic routier ;
- 5- En considérant l'impact particulier sur l'ensemble du réseau routier de l'Est de Montréal ;
- 6- En considérant que ce pont vise à dynamiser le développement économique de l'Est ;
- 7- En considérant que l'Est de l'île de Montréal cherche à avoir de meilleurs liens économiques avec le marché lucratif de l'Ouest ;
- 8- En considérant que la métropolitaine ne suffit pas à répondre aux exigences de circulation en provenance de l'Est pour aller dans l'Ouest ;
- 9- En considérant que le mandat du BAPE est insuffisant pour exposer et analyser les impacts autres qu'environnementaux ;

Il est recommandé que :

- 1. Le bouclage de l'autoroute 440 soit complété dans son entier, autant dans l'ouest que dans l'est et que le raccord de cette autoroute entre l'A-13 et l'A-40 à Beaconsfield fasse partie intégrante du projet du pont de l'Est (maintenant appelé le pont de l'A-440).**
- 2. Le nombre de voies attribuées à la circulation menant vers le centre ville soient diminuées aux axes, Pie-IX et Papineau.**
- 3. L'échangeur Souigny soit modifié de façon à ce que les raccords directs menant vers le centre ville soient éliminés sur l'axe Souigny/Notre-Dame.**
- 4. Des voies en site propre, réservées au transport collectif (Bus et/ou SLR) soient aménagées aux axes Pie-IX et Papineau et ce, de l'A-440 à Laval à la rue Notre-Dame à Montréal.**
- 5. Des voies en site propre, réservées au transport collectif (Bus et/ou SLR) soient complétées sur l'axe Souigny/Notre-Dame et ce, de Pointe aux Trembles au centre-ville.**
- 6. Une commission d'enquête publique ait le mandat de procéder à des audiences publiques sur le « projet de pont de la 25 » devant tenir compte de :**
 - 1-L'impact environnemental direct de l'implantation d'un pont à l'endroit prévu ;**
 - 2-L'impact pour le développement économique de l'Est de Montréal ;**
 - 3-L'impact du trafic en provenance de ce nouveau pont sur le réseau routier de Montréal ;**
 - 4-L'impact sur le développement des réseaux de transport en commun ;**



3- Version MTQ (Côté nord-est de la polyvalente)
Révisée



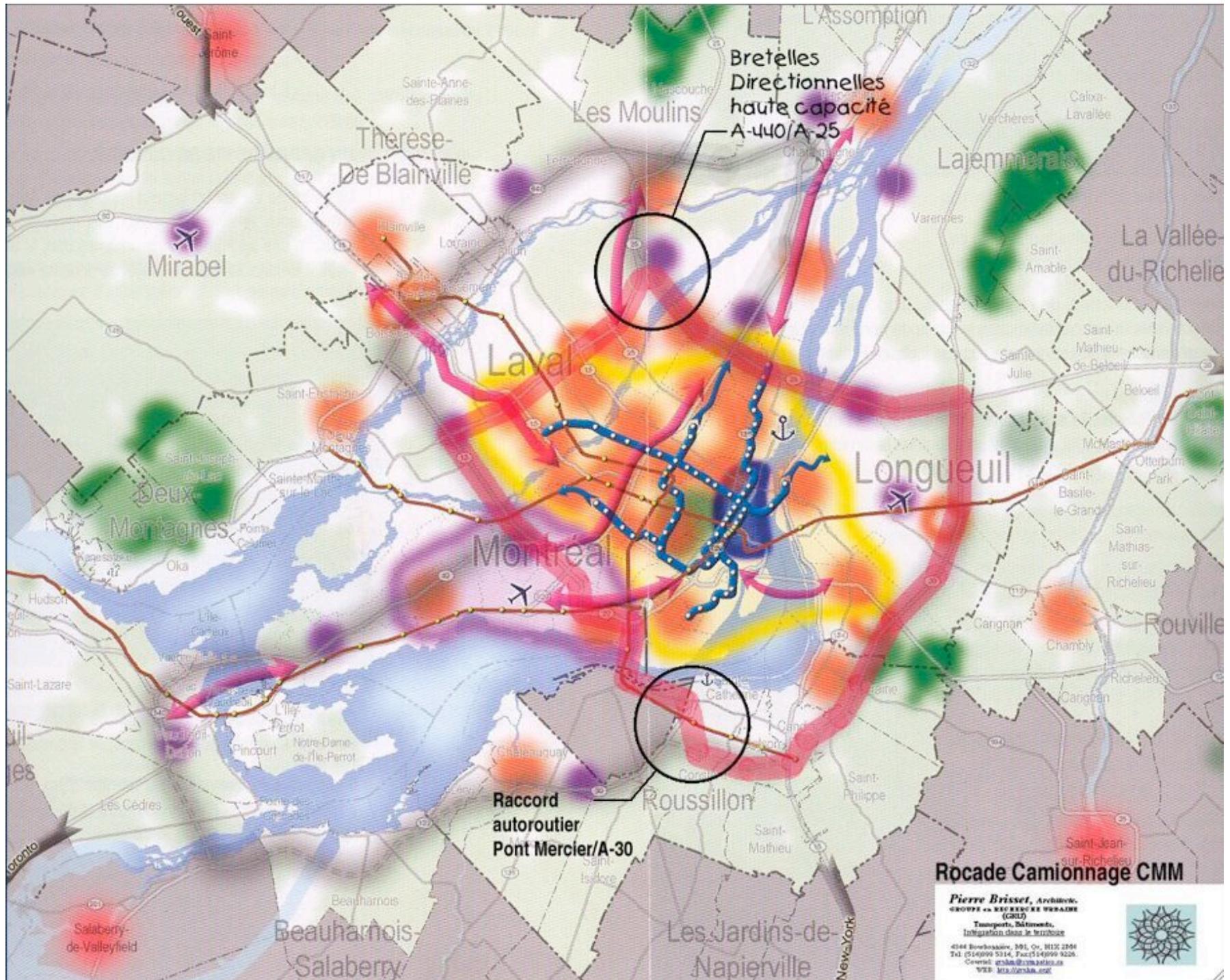
4- Version GRUHM (Côté sud-ouest de la polyvalente)
Révisée

Configuration du raccordement entre l'A-440 et l'A-25.

Pierre Brisset, Architecte.
 GROUPE DE RECHERCHE URBAINE
 (GRUHM)
 Transports, Bâtiments,
 Intégration dans le territoire

4344 Bowbonnière, Mtl, Qc, H1X 2M4
 Tel: (514)999 5314, Fax: (514)999 9226.
 Courriel: gruhm@rvm.pstico.ca
 WEB: <http://gruhm.org>







*Groupe en Recherche Urbaine -
Hochelaga/Maisonnette (GRU-HM)*

Site Web: www.gruhm.org

Monsieur le Ministre M. Michel Després,
Ministre des transports,
700, boul. René-Lévesque Est, 29^e étage
Québec, Qc, G1R 5H1

Montréal le 30 septembre 2006

Objet: Lettre relative à la consultation publique entourant la modification du schéma d'aménagement en vigueur sur l'île de Montréal permettant le parachèvement de l'autoroute 25.

Monsieur le Ministre,

Nous vous écrivons pour exprimer notre déception relative aux procédures relatives aux récentes audiences entourant le projet en question.

Pourtant, nous avons bien voulu vous tendre la main lors de nos multiples interventions en fin 2004 et 2005 pour culminer aux volumineux documents que nous avons déposés devant le BAPE en juin 2005.

Précisons que des 7 points majeurs énoncés pour justifier le projet, quatre étaient concurrents aux nôtres :

- de mieux soutenir le développement des pôles économiques de la région métropolitaine, notamment en facilitant les liens entre ceux-ci et les grappes industrielles et avec le port de Montréal;
- de réduire la circulation sur l'autoroute Métropolitaine entre les autoroutes 15 et 25;
- d'assurer la continuité du réseau dans l'axe nord-sud et ainsi d'améliorer l'efficacité du corridor interrégional Laurentides-Laval-Montréal-Montérégie;
- de réaliser une partie de la rocade autoroutière (voie de contournement par le nord via les autoroutes 25 et 440) favorable particulièrement au transport des marchandises.

Afin d'accommoder ces quatre points cardinaux, nous avons toujours prôné le concept de bouclage de l'A-440 en priori au parachèvement l'A-25 en forme de route pendulaire avec des liens secondaires reliant l'A-440. D'ailleurs, vos propres simulations confirment cette approche quand on considère leurs applications sur le terrain.

En audience, nous avons questionné à maintes reprises la validité des simulations du tronçon de l'A-25 entre Terrebonne et le nouvel échangeur devant la polyvalente, là où début le nouveau tronçon de route vers le pont. Précisons que cette route n'est qu'à quatre voies et est déjà à son point de saturation pour la plupart de la pointe matinale. *« En provenance de Terrebonne, vous indiquez une augmentation de débit de circulation de 2 170 véhicules de plus pendant la période de pointe du matin. Comment est-ce possible d'accommoder tous ces véhicules de plus si cette portion d'autoroute, ayant deux voies carrossables plus une voie réservée pour autobus, ait déjà atteint sa capacité d'environ 4 000 véhicules de l'heure? De plus, dans votre document déposé en décembre 2004 vous indiquez ce chiffre à 5 750 véhicules pendant une heure de pointe? Avec ce manque de capacité, avez-vous l'intention d'élargir ce tronçon d'autoroute de 4 à six voies en faisant sauter les voies réservées pour autobus. Autrement, ce niveau d'achalandage n'est pas possible et donc le niveau de service que vous indiquez, même au code F, est irréaliste pour ce tronçon de route. »*

QuickTime™ et un
décompresseur TIFF (non compressé)
sont requis pour visionner cette image.

Relative à la réponse donnée en audience du BAPE en 2005 pour ce sur chargement de l'A-25 entre Terrebonne et la Polyvalente nous voudrions préciser certaines anomalies :

- 1- Nous trouvons irrecevables de dépendre sur les quelque 300 contrevenants circulant sur les voies réservés pour autobus pour augmenter l'achalandage sur ce tronçon de l'A-25.
- 2- Nous n'acceptons pas la théorie de la surcapacité de voies en augmentant de 2 100 vph. à 2 300 vph sans mettre en danger la sécurité des usagers. Ce chiffre est possible si l'utilisation est réservée pour autos seulement mais précisons qu'il devait y avoir un certain pourcentage de camionnage.

En effet dans vos réponses écrites ainsi que celles qui sont données par le préposé du MTQ aux présentes audiences, il semblerait que la durée de la période de congestion de la pointe matinale serait prolongée de quelques heures sur l'A-25 en provenance de Terrebonne avec l'arrivée du nouveau pont. Pourtant, cette constatation de prolongement de l'heure de pointe de deux à quatre heures est bien contradictoire avec l'objectif de réalisation de cette nouvelle infrastructure. Donc pour cela, nous avons, à maintes reprises, insisté que l'autoroute en sortant du pont au nord de la rivière des Prairies devait être orienté vers l'infrastructure à grand nombre de voies, dont consiste l'A-440, plutôt que vers l'axe restreint de l'A-25 vers Terrebonne,

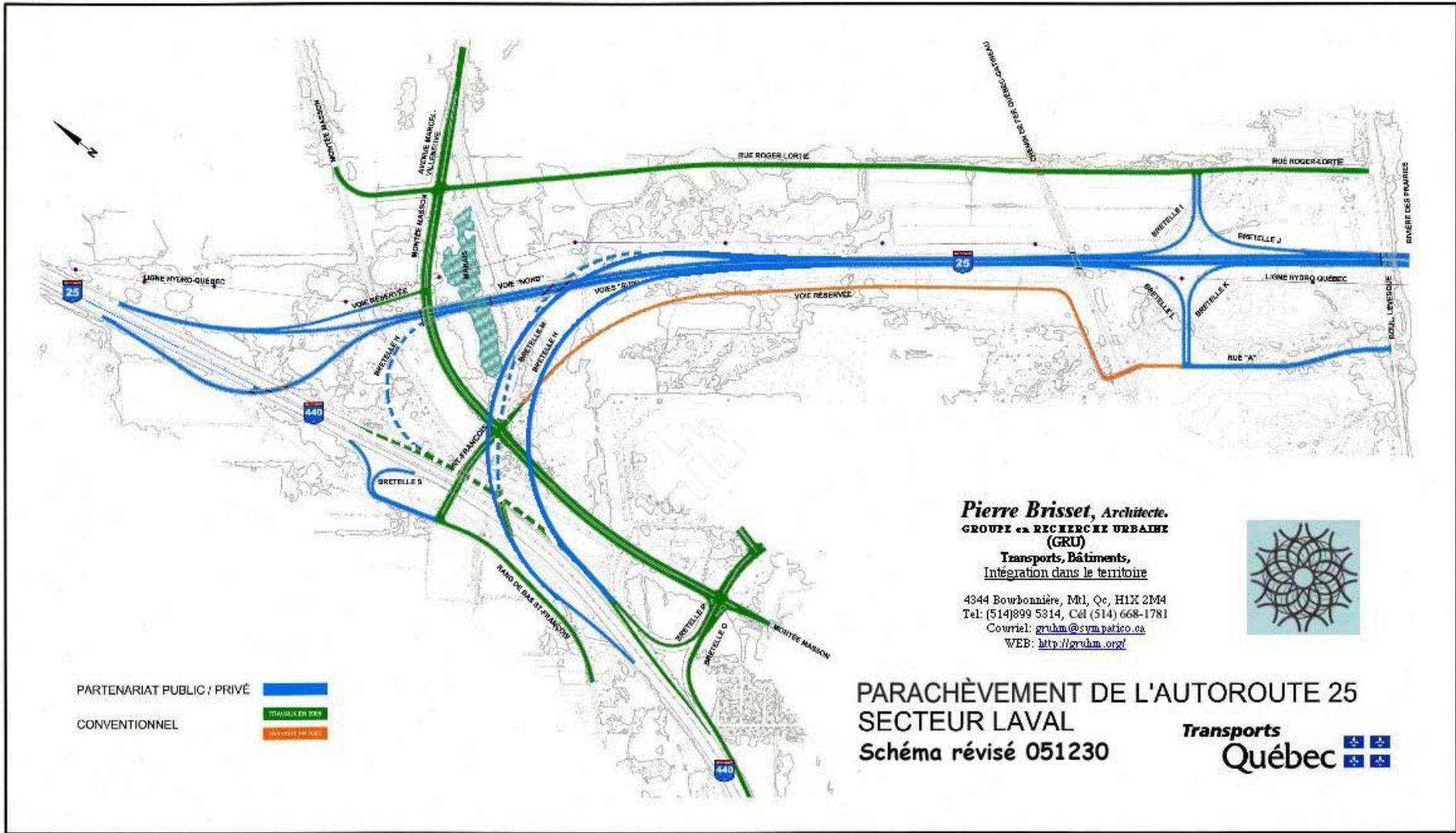
Enfin, dans son présent état, nous ne sommes pas en mesure de bonifier le projet de l'autoroute 25 en forme d'axe pendulaire tant et aussi longtemps que vos propres paramètres d'implantations ne soient respectés pour bien boucler le réseau. Nous incluons, à la présente lettre, copie d'un sommaire exécutif en forme de Powerpoint résumant nos propos de 2005 sur ce projet.

Je vous prie donc, encore une fois, de bien vouloir pondérer cette requête et demeure,

Respectueusement,

Pierre Brisset, architecte.

cc. M Henri Gilbert, Directeur de la direction de Montréal au MTQ
Convercity.



Pierre Brisset, Architecte.
GRUPE en RECHERCHE URBAINE (GRU)
 Transports, Bâtiments,
 Intégration dans le territoire
 4344 Bourbonnière, Mtl, Qc, H1X 2M4
 Tel: (514)899 5314, Cell (514) 668-1781
 Courriel: gruhm@sympatico.ca
 WEB: <http://gruhm.org/>



PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25
SECTEUR LAVAL
Schéma révisé 051230

Transports Québec

Laval, le 9 novembre 2006

Monsieur Pierre Brisset
Groupe en Recherche Urbaine
Hochelaga/Maisonneuve (GRU – HM)
4344, rue Bourbonnière
Montréal (Québec) H1X 2M4

Objet : Consultation publique entourant la modification du schéma
d'aménagement en vigueur sur l'île de Montréal
permettant le parachèvement de l'autoroute 25
Requête n° : 20061005-10

Monsieur,

Nous avons pris connaissance de votre courriel du 30 septembre 2006. Comme vous le savez, le Gouvernement a passé toutes les étapes du dossier relatives à l'obtention du Décret gouvernemental ainsi que d'un certificat d'autorisation et entend procéder au cours de l'année qui suit, à la sélection d'un partenaire privé pour la réalisation et mise en service d'ici 2010.

En raison de l'état d'avancement du dossier, plusieurs éléments dont vous faites mention sont caducs, mais soyez assuré que certaines idées émises dans votre document feront l'objet d'analyses dans le cadre de la planification du Ministère.

Veillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

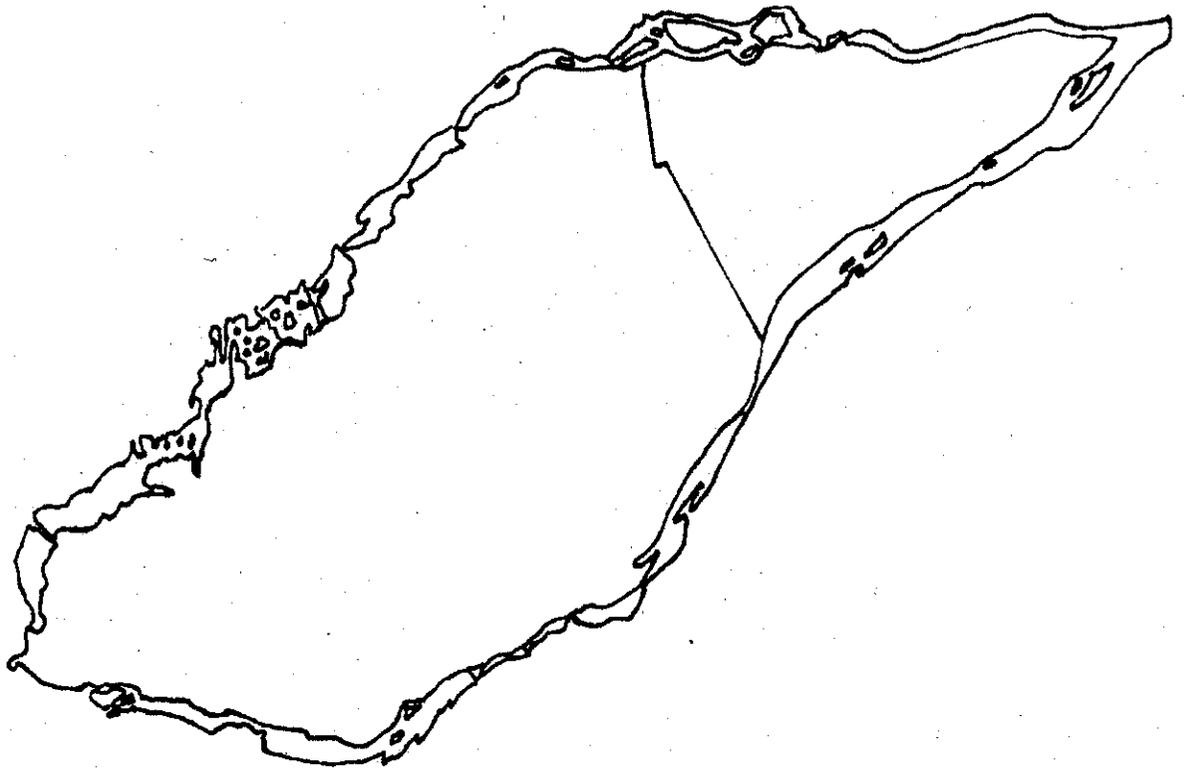
Le directeur,



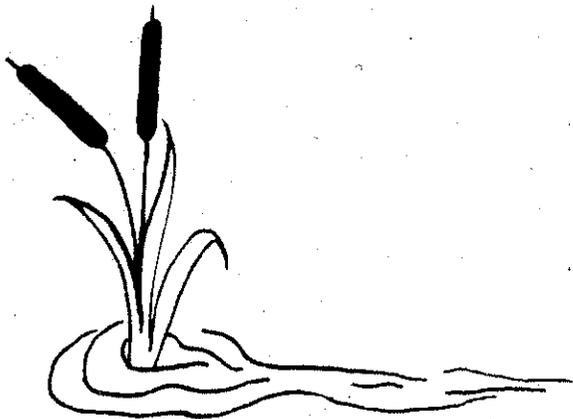
Daniel Dorais
DD/JV/jj

Comité de Protection de l'Environnement
De
St-François

*Comité de Protection de l'Environnement
St François*



Mémoire

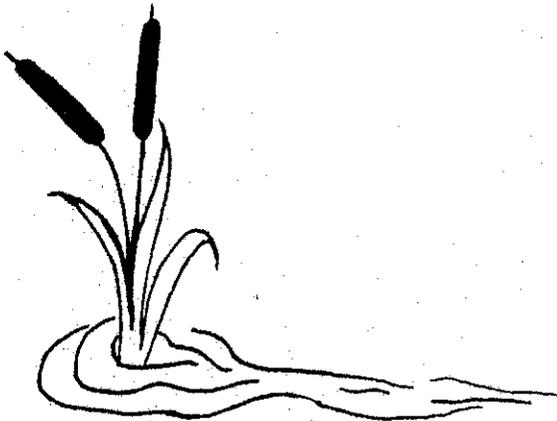


*Comité de Protection de l'Environnement
St François*

**MÉMOIRE SOUMIS
AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
ET CONCESSION A 25, S.E.C.**

**RELATIVEMENT À LA CONSULTATION PUBLIQUE DU
MINISTÈRE SUR LE PARACHÈVEMENT
DE L'AUTOROUTE 25 ENTRE MONTRÉAL ET LAVAL**

Référence : AVIS PUBLIC du 9 octobre 2007.



LAVAL, LE 2 NOVEMBRE 2007.

- 1- Attendu que : les milieux humides remplissent de multiples fonctions, notamment sur le plan écologique, biologique, hydrologique, et procurent de nombreux avantages pour la collectivité;
- 2- Attendu que : les milieux humides exercent des fonctions de filtre contre la pollution, de rempart contre l'érosion et de rétention de sédiments en permettant entre autres de prévenir et de réduire la pollution en provenance des eaux de surface et l'apport des sédiments provenant des terres;
- 3- Attendu que : les milieux humides exercent des fonctions de préservation de la richesse biologique, en offrant nourriture, protection et habitat à de nombreuses espèces fauniques et floristiques, ces milieux offrant un environnement particulièrement riche sur le plan biologique;
- 4- Attendu que : la valeur énergétique des milieux humides perturbés par ces travaux est importante et que la destruction du couvert végétal du site causera des impacts significatifs sur la diversité biologique et l'hydrologie du secteur;
- 5- Attendu que : il est important de maintenir la biodiversité naturelle de ces milieux humides et le réseau hydrologique existant;
- 6- Attendu que : ces milieux humides (zone 1 à 5) sont voués à une détérioration prématurée, voire à une destruction, étant donné l'ampleur des travaux et la perturbation due au contexte routier majeur dans lequel ils se retrouveront;
- 7- Attendu que : cet ensemble de milieux humides (zone 1 à 4) se retrouveront dans une aire d'affectation industrielle, tel que prévu en 2006 dans le projet de schéma d'aménagement révisé de la MRC de Laval;
- 8- Attendu que : cette aire industrielle générera une plus importante concentration de véhicules lourds dont les polluants et les contaminants affecteront la survie des milieux humides spécifiés;

- 9- Attendu que : les sels de déglacement sont reconnus toxiques par Environnement Canada pour les milieux humides. Ces sels peuvent détruire graduellement l'ensemble d'un milieu humide;
- 10- Attendu que : les sels de déglacement provenant de l'autoroute 25 (PPP) surplombant le milieu humide en zone 2, occasionneront une importante perte de milieu humide. Or, le tracé de cette nouvelle route, en zone milieu humide 2, n'a pas été comptabilisé par le MTQ comme perte de milieu humide, puisqu'un pont d'une seule travée traversera ce milieu;
- 11- Attendu que : le MTQ s'est engagé en 2006 à protéger et à mettre en valeur des milieux humides à Laval;
- 12- Attendu que : Ville de Laval s'est publiquement engagée en 2004 à maintenir ou à augmenter la superficie totale des milieux humides sur son territoire;
- 13- Attendu que : la MRC de Laval s'est prononcée dans son projet de schéma d'aménagement révisé de juillet 2004, à maintenir une distance minimale de 400 mètres entre tout bâtiment résidentiel et le centre de l'autoroute 25, afin de s'assurer que le bruit perçu à l'intérieur des nouveaux logements situés dans un voisinage non développé ne soit pas supérieur à 55 dBA en bordure de l'autoroute et de son prolongement projeté, le cas échéant;
- 14- Attendu que : le MTQ s'est engagé, en novembre 2006, à élaborer d'ici le 30 novembre 2007, avec des spécialistes du MDDEP, des mesures de préservation, de compensation et de mise en valeur des milieux humides en fonction des superficies affectées;
- 15- Attendu que les propriétés du MTQ adjacentes à l'autoroute 25 offrent de bons potentiels comme aires d'aménagement de mesures compensatoires (document MTQ nov. 2006);
- 16- Attendu que : les travaux de l'autoroute 25 réalisés en PPP et en mode conventionnel auront affecté spécifiquement le « Secteur Est » de Laval.

En conclusion, le comité de Protection de l'Environnement de St-François demande au MTQ et /ou au MDDEP, selon le ministère concerné :

A) Compensation :

Qu'il y ait compensation en superficies de milieux humides équivalent aux pertes nettes réelles, actuelles et futures, en superficie et en qualité, à même les espaces libres propriétés du MTQ dans l'emprise de la 25, ou dans un autre emplacement à l'Est de la 25.

B) Mise en valeur :

B-1 de préciser et de faire connaître les actions concrètes et les mesures prévues pour la mise en valeur des milieux humides, afin d'en permettre l'accès et l'interprétation pour la population;

B-2 de nettoyer le dépôt sauvage de ± 200 pneus localisé sur le terrain du MTQ, côté nord du milieu humide, zone 2, tel qu'il apparaît sur la photo ci-jointe, datant du 21 octobre 2007, (dépôt signalé au MDDEP par le CRE Laval en 2006, et au MTQ le 22 octobre 2007)

C) Préservation :

De préciser et de faire connaître les actions concrètes et les mesures prévues pour la préservation à perpétuité des milieux humides visés, restaurés et/ou compensés;

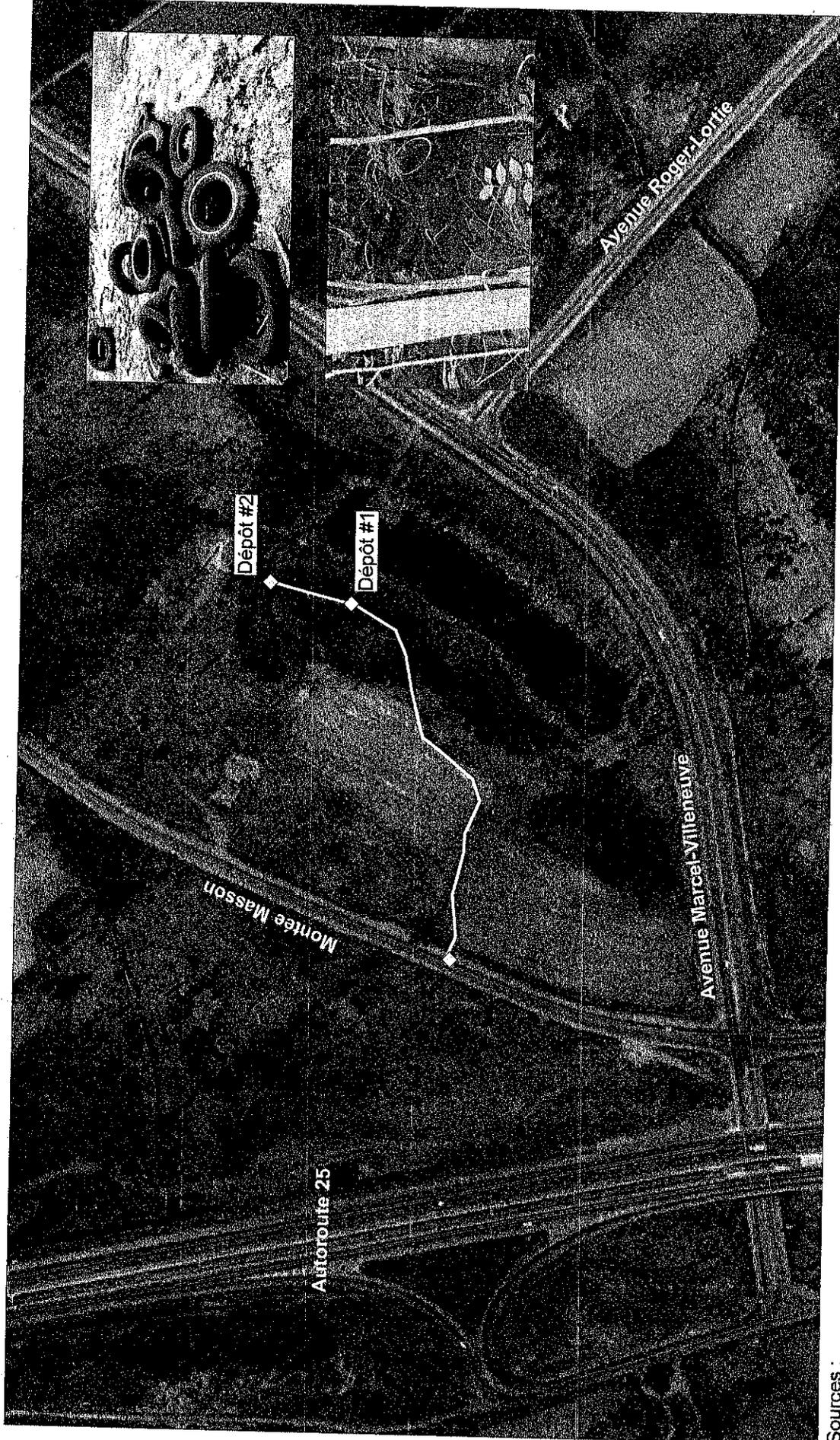
D) Bruit :

De 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 la 25 pour la future zone résidentielle.

Post-Scriptum :

Le CPESF aimerait connaître la ou les réponses écrites à ses préoccupations, notamment sur l'entente intervenue entre le MTQ et le MDDEP, relativement aux mesures concernant les milieux humides de Laval.

Dépôts de pneus



Sources :

BDTQ 1994

Orthophoto au 1: 40 000 (MRNFQ 1999)

Réalisation :

Stéphanie Bourgault

Coordonnées

Projection MTM fuseau 8, NAD 83

Dépôt #1 : X 293 766,0 m ; Y 5 057 256,5 m

Dépôt #2 : X 293 777,9 m ; Y 5 057 306,0 m

Les écrans acoustiques en saule, une option verte et efficace.

Mémoire présenté au
Consortium Concession A25 S.E.C

Présenté par



Le 8 novembre 2007

1. Mise en contexte

Récemment au Québec, nous avons vu l'émergence de murs antibruit végétaux permettant de réduire la pollution sonore des résidants en bordure des infrastructures routières. Ces technologies permettent de conserver un aspect visuel en harmonie avec l'environnement. Les murs sont principalement composés de tiges de saule, d'une structure en bois et d'un isolant acoustique permettant d'absorber le bruit. Les murs végétaux en saule offrent une alternative aux murs de béton et bénéficient d'un fort taux d'acceptabilité auprès des citoyens.

2. Description Agro Énergie

Agro Énergie est une entreprise spécialisée dans la production de tiges de saules à croissance rapide. Son principal marché est orienté vers la production de biomasse à des fins énergétiques. Nous produisons annuellement plusieurs millions de boutures. Cependant, un marché semble prendre forme autour des applications urbaines du saule à croissance rapide. Les saules peuvent former rapidement des écrans visuels et sont intégrés dans la construction de certains modèles de murs acoustiques verts. Nous visons donc à travailler en partenariat avec les promoteurs de ces murs en tant que fournisseur de tiges. Pour plus d'information sur notre compagnie, visitez notre site internet au www.agroenergie.ca.

3. Description des technologies

3.1 Avantages généraux

- Parois d'environ deux mètres et demi qui se verdit entre 4-6 semaines
- Installation simple facilement montable et démontable.
- Se transforme au gré des saisons
- Entièrement recyclable
- D'une durée de vie de 20-30 ans

3.2 Isolation à base de terre

Les murs acoustiques végétaux installés au Québec, notamment à Laval, ont initialement été développés en Allemagne. L'institut de recherche en biologie végétale (Jardin Botanique de Montréal) a ensuite testé le concept dans les conditions québécoises.

Le principe du mur consiste à ériger une structure en bois qui sera emplie de terre ou de sable entre deux membranes géotextiles. De part et d'autres du mur seront installées des tiges de saules sans racine d'une hauteur d'environ 3m. Ces tiges formeront une couverture verte en moins d'un mois.

Le saule agit uniquement à titre d'écran visuel donnant ainsi l'aspect végétal au mur. Toutefois, une fois les tiges bien enracinées, elles offriront un élément structurel supplémentaire à l'écran. Dans ce modèle, c'est la terre qui permet l'atténuation du bruit. Contrairement aux murs en



béton qui réfléchissent les ondes sonores, ces types de mur vont plutôt absorber le bruit grâce à la propriété isolante de la terre.

L'utilisation de la terre comme isolant acoustique peut être considérée comme avantageuse. Cependant, celle-ci comporte quelques éléments contraignants. Puisque des quantités considérables de terre sont utilisées, la structure doit être suffisamment solide pour soutenir le poids de celle-ci. Ceci a donc un impact direct sur le coût des matériaux utilisés et sur le temps de fabrication de la structure. De plus, ce concept est difficilement applicable lorsque les zones d'insertion sont restreintes.



Figure 1. Photos de murs à base de terre.

3.3 Isolation à base de laine de roche

En Europe, un autre concept de mur acoustique est développé. Le concept a été développé par la compagnie Environmental Tree Services Ltd (ETS) au Royaume-Uni. Ci-joint à ce mémoire est annexé la fiche technique de ce mur. La compagnie propose deux types de murs, soient les murs vivants en saule, ou les murs en osier.

L'atténuation acoustique est faite grâce à un isolant en laine de roche Rockwool. Cet isolant a des propriétés acoustiques reconnues. Cependant chaque situation doit être analysée de manière globale et personnalisée.

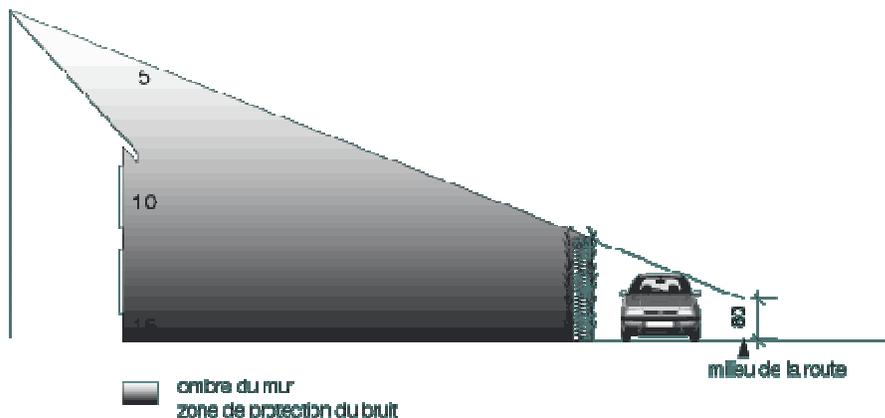


Figure 2. Protection sonore de l'écran

Bien que chaque situation soit différente, voici un exemple de cas concret d'atténuation du bruit (ref. Saultech) :

- Axe de la route à une distance de 6 mètres de la paroi antibruit
- Hauteur du mur antibruit: 2 mètres
- Type de source de bruit: trafic routier
- Distance de la façade de la maison à la paroi antibruit : 10 mètres
- Hauteur du milieu de la fenêtre du rez-de-chaussée : 1,5 mètres
- Hauteur du milieu de la fenêtre du 1er étage: 4.3 mètres
- Hauteur du milieu de la fenêtre en toiture des combles: 5,5 mètres

Les résultats d'atténuation phonique théoriques calculés sont les suivants:

Rez-de-chaussée: environ 13 dB

1er étage: environ 5 dB

Combles: environ 1 dB

Puisque ce type d'isolant est léger, la structure du mur n'est pas aussi imposante que les murs utilisant la terre. Les murs sont donc composés de sections de tiges de saules entre lesquelles les isolants sont insérés. Chaque côté du mur est relié avec des tiges d'acier. Chaque section du mur est soutenue par deux morceaux de bois ancrés au sol. Ces murs peuvent atteindre une hauteur de 2,5 m. Advenant des tiges de saules de plus grosses dimensions et une structure plus robuste, la hauteur pourrait certainement être augmentée. La durée de vie annoncée de ces murs est d'environ 25 ans. Ici au Québec, les murs construits ont 5 ans. Cependant, des études ont prouvé que le saule pouvait avoir une longévité de près de 20 ans dans nos conditions. De plus, le saule est très résistant aux conditions plus difficiles, notamment l'exposition aux épandages salins sur les routes en saison hivernale. Le saule est d'ailleurs utilisé pour la décontamination de plusieurs types d'eaux usées.



Figure 3. Modèle développé par la firme ETS

4. Entretien

Afin d'assurer une bonne reprise des tiges, il est important d'irriguer la plantation les deux premières années. Une fois le système racinaire bien implanté, il ne sera plus nécessaire d'irriguer. Si le mur est sur un talus, il faudra concevoir celui-ci de façon à ce que l'eau puisse rester au pied des plants. De plus, l'entretien est un aspect important pour ce type de mur. Comme toute haie, si l'aspect visuel doit être conservé, il est conseillé d'effectuer un entretien annuel et de tailler les tiges. Dans la construction du mur, un contrat d'entretien devra être inclus.

5. Changement climatique

Par ailleurs, les murs en saules, en plus d'être une alternative végétale, ont la propriété d'absorber une grande quantité de CO₂. Chaque kilomètre peut absorber annuellement près de 6,8 tonnes de CO₂ (Labrecque et al.)

6. Conclusion

L'option végétale à partir de saule à croissance rapide mérite d'être explorée et comporte plusieurs avantages. Ces techniques sont de plus en plus répandues en Europe et cette expertise pourrait facilement être importable ici au Québec. Par ailleurs, certaines firmes québécoises travaillent également à développer de tels concepts. L'approche à partir de saule constitue une alternative verte, efficace, et plus économique que les murs traditionnels. Nous croyons donc que le consortium A25 devrait considérer cette approche et nous sommes ouverts à collaborer dans un éventuel projet avec vous.

7. Références

Labrecque M., T.I. Teodorescu, 2004, Des murs végétaux : une solution environnementale aux problèmes de pollution liée au transport. Rapport final. Institut de Recherche en Biologie Végétale 13p.

Environmental Tree Services Ltd
<http://www.etsluk.com>

Saultech
<http://www.saultech.com>

Freitag Weidenart
<http://www.freitag-weidenart.com/>