

Projet autoroute 25 – Consultation publique
Fiche des rapporteurs pour les tables rondes

Table # **2**

Séance : **Laval**

Animateur : **Cédric Bourgeois**

Rapporteur : **Josée Drapeau**

Participants :

Intervenant 1 (I1)

Intervenant 2 (I2)

Intervenant 3 (I3)

Intervenant 4 (I4)

Intervenant 5 (I5)

Intervenant 6 (I6)

Intervenant 7 (I7)

Thème 1 : Les impacts visuels du pont et des infrastructures routières en milieu terrestre et les mesures d'atténuation

17	Pourquoi des crans acoustiques (Montréal-Laval) ? Pourquoi on ne parle pas 'écrans acoustiques ?
17	Do côté de Montréal, en tranchée, du côté de Laval aussi ?
16	Je ne veux pas d'un beau pont, mais craint plutôt l'impact visuel, car je n'aime pas les pylônes. Que ce soit beau ou non, c'est un impact visuel qui ne m'intéresse pas
17	Je ne veux pas voir de pylônes, je propose plutôt un tunnel
16	J'ai une suggestion pour l'impact visuel, pourquoi ne pas utiliser la piste cyclable inutilisable pour en faire un parc attirant ?
16	Je vais demeurer encore 15 ans là et je veux du beau. Les alentours du pont, comme la piste cyclable, doivent être agréable et la piste doit aussi être belle.
17	Je veux une belle piste cyclable
12	Un pont avec un million de voitures, il n'y a rien que vous puissiez faire pour que ce soit plus vert. Ajoutez des espaces verts autour.
16	Le pont va servir les gens de la couronne nord. J'ai l'impression de donner un cadeau aux gens de la couronne nord et je voudrais être récompensé par un beau parc.
17	Des enceintes végétales devraient être utilisées et devraient déjà se trouver dans les devis pour diminuer l'impact visuel. Il n'y a rien du côté de Laval. Je trouve cela intéressant en tranchée et c'est aussi plus sécuritaire en hiver.
17	Est-ce que le pont va empêcher l'évolution du transport en commun comme un train de banlieue ?
17	Est-ce que quelqu'un qui prend la piste va pouvoir prendre un train ou un métro de l'autre côté ?

17	Je pense qu'on devrait obliger d'avoir un train de banlieue sur le pont.
16	Est-ce que ce pont va empêcher toutes démarches pour le développement du transport durable ?

Thème 2 : Les mesures d'atténuation du bruit et leurs impacts, dont l'impact visuel

12	Comment le son a-t-il été évalué ?
16	Je suis habituellement pessimiste. À 16 h, l'école Leblanc, il y beaucoup de trafic. Je pense qu'il y aura plus de trafic avec cette route, surtout plus de camions, beaucoup de bruit à cause des embouteillages. Le pont va aussi apporter du trafic et du bruit sur le boulevard Lévesque. Je recommanderais des murs anti-bruits dans ce secteur.
17	Je demeure sur l'avenue Perron et à 15 h 30 du côté de la prison il y a des détours jusqu'à 19 h. Il y donc beaucoup de trafic dans mon coin et ce sera pire avec le pont.
16	Le vendredi, c'est bloqué à partir de Beaubien. Le trafic est actuellement sur les rues avoisinantes, avec le pont, le bruit va être centré sur le pont.
17	Je siège sur plusieurs comités et je sais que les travaux actuels ne font pas beaucoup de bruit.
16	Les autobus scolaires sont toutes en même temps.
17	Ils détruisent une fausse à esturgeons, mais les humains ne doivent pas être affligés par le bruit.

Thème 3 : La protection et la mise en valeur de l'écoterritoire du ruisseau De Montigny à Montréal

12	Quels secteurs vont être zonés après le pont ?
12	À quelle distance de Roger-Lortie le pont sera-t-il construit ?
17	Le ruisseau Corbeil sera évacué, mais comment sera-t-il aménagé ?
17	Les sels de déglçage pourraient contaminer, mais en tranchée c'est mieux à ce niveau. Ceci n'est pas vrai pour les autoroutes surélevées et j'aimerais savoir ce qu'ils vont faire à ce sujet.
12	Combien de terrains le MTQ a-t-il pris de chaque côté du pont, à l'est et à l'ouest ?
12	Qu'est-ce qui va arriver aux propriétaires qui ont des terrains adjacents des deux côtés ?
12	À quelle distance se trouve A25 de la rive ? J'ai été répondu. Je suis un développeur résidentiel et je souhaite connaître les zones.

Thème 4 : L'aménagement d'une piste multifonctionnelle et son raccordement aux réseaux existants et projetés sur le territoire de Laval et Montréal

17	Peut-on faire du ski de fond la dessus et va-t-elle être praticable 12 mois ? J'aimerais avoir plus d'information sur la piste multifonctionnelle.
----	--

16	J'aime l'idée de pouvoir aller à Montréal à vélo.
17	Je suis content de cette piste pour les piétons.
16	La piste est intéressante pour les vélos de Laval. Pour les gens de Montréal ce ne sera pas intéressant car les pistes à Laval sont laides.
17	Ça va faciliter le transport à vélo et diminuer le trafic.
16	Le pont je m'en fou, mais je veux la piste cyclable.
17	La route verte ne passe pas là. Le boulevard Lévesque n'a rien et les pistes cyclables devraient être réaménagées pour se raccorder au pont.
16	Je suis très content de la piste cyclable.
17	Je me sens agressé par les camions qui vont passer à côté de la piste cyclable. Les camions vont passer à 100km/h à côté des vélos. Le vent que ça va faire et en pleine face.
16	Il faudrait une baie vitrée ou un mur entre l'autoroute et la piste.
17	Du côté de la rivière.
16	J'ai une préoccupation par rapport aux gangs de rue qui pourraient se lancer en bas du pont. Vaut-il y avoir une clôture ?
17	A-t-on pensé aux bateaux qui doivent circuler ?
16	La circulation des plaisanciers est très importante.
17	Il vaut se soucier des riverains.
17	La piste sera-t-elle gratuite ? Je me sens un peu dans le néant avec la piste cyclable. Je comprends pour le pont, mais je me sens mal informé sur la piste.

Projet autoroute 25 – Consultation publique
Fiche des rapporteurs pour les tables rondes

Table # **3**

Séance : **Laval**

Animateur : **Mélanie**

Rapporteur : **Michaël Guillot**

Participants :

Intervenant 1 (I1)

Intervenant 2 (I2)

Intervenant 3 (I3)

Intervenant 4 (I4)

Intervenant 5 (I5)

Intervenant 6 (I6)

Intervenant 7 (I7)

Thème 1 : Les impacts visuels du pont et des infrastructures routières en milieu terrestre et les mesures d'atténuation

I5	Les simulations visuelles du pont du côté du boulevard Lévesque donne une idée de ce que cela va être mais il reste difficile de se rendre compte de la hauteur exacte du pont et de l'impression que cela va donner depuis le boulevard Lévesque.
I6	Le pont doit se trouver a au moins 25 pieds de haut
I7	Les pylônes de la structure haubanée doivent avoir une hauteur d'environ 200 pieds de haut. Ils doivent être plus hauts que ceux des lignes d'Hydro-Québec mais il est difficile de se rendre compte avec les perspective des simulations »
I1	Le promoteur devrait faire des maquettes, ça permettrait de mieux se rendre compte des proportions.
I7	Les caractéristiques visuelles du pont telles que la couleur peuvent faire également une grosse différence en termes d'intégration visuelle. Le blanc serait le mieux. Hydro-Québec a fait des tests de couleur pour l'implantation de certains de leurs pylônes.
I3	En plus la dégradation des infrastructures, la rouille, etc. ont aussi un impact visuel. A quelle fréquence sera fait l'entretien et la réfection du pont ? Au 5 ans, au besoin, etc. ?
I6	Il est prévu de placer une unité d'entretien sur le bord du boulevard Lévesque pour le stockage du sel de déglçage. Il faudrait la localiser plus haut sur l'avenue Roger Lortie pour pouvoir laisser de la végétation sur le bord du boulevard Lévesque.
I7	Le concept architectural des infrastructures numéro 1 (lignes rapprochées) est plus léger que le concept 2. Les espacements plus importants entre les lignes, dans le concept 2, rappellent les designs des années 60.
I7	Le concept d'aménagement paysager naturel, qui utilise des graminées, risque de favoriser le développement de l'herbe à poux et d'autres plantes allergènes. De plus les herbes hautes

	retiennent les déchets volants. Le concept urbain paraît plus propre.
I2	On pourrait utiliser le concept naturel au centre des aménagements et tondre l'herbe sur une large bande tout autour.
I7	Il faudrait sélectionner les espèces de graminées afin de limiter l'herbe à poux
I3	Il va falloir mettre en place des mesures pour contrôler l'herbe à poux si le concept naturel est choisi.
I6	Le collège Leblanc compte environ 2000 élèves. Cela représente beaucoup de personnes impactées visuellement par le projet. Or les boisés situés à proximité du collège se situent principalement au sud et donc ne masquent vraiment le projet. Il faudrait végétaliser et densifier le couvert végétal du côté est du collège.

Thème 2 : Les mesures d'atténuation du bruit et leurs impacts, dont l'impact visuel

I3	La mise en place d'un boisé à l'est du collège Leblanc permettra également d'atténuer le bruit provenant du projet.
I3	Va-t-il y avoir du dynamitage à Laval, notamment vers l'échangeur nord ?
I3	Il y a déjà eu des travaux sur la montée Masson et le promoteur laissait fonctionner des compresseurs la nuit alors qu'initialement il avait été convenu qu'aucun bruit ne devait avoir lieu la nuit. La construction du projet va-t-elle engendrer également du bruit la nuit ?
I6 I3 I4	Il est question de mesures du bruit et de mesures d'atténuation à Montréal mais rien ne semble être prévu à Laval, pourquoi ?
I3 I4	Le milieu de Laval n'est pas un milieu agricole comme le prétend le promoteur. Au sud de la voie du CN du côté est et ouest du projet, les terrains sont prévus pour un développement résidentiel : le projet Val des Ruisseaux. Le projet va avoir des impacts en termes de bruit sur ces résidences.
I3	Lors des dernières consultations à Laval en 2006, le promoteur a expliqué qu'il mettrait en place des mesures d'atténuation si le bruit dépassait 55 dB. Cela signifie qu'il se base uniquement sur le dépassement d'une norme et non sur la hausse réelle du bruit. Pourtant cette hausse peut représenter un impact, détérioration du climat sonore, sans dépasser les 55 dB.
I5	Les camions vont également amener beaucoup de bruit.
I4	Il faut prendre en compte le fait que le secteur est tranquille en ce moment.
I1	En plus si des embouteillages se forment cela va créer encore plus de vibrations et de pollution.
I7 I3	Est-ce que le frein moteur sera interdit, notamment dans le secteur de l'échangeur nord ?
I7	Quel sera le type de revêtement utilisé pour la chaussée ? Cela a un impact car le ciment, bien que plus durable, est plus bruyant.
I3	Le niveau sonore sera mesuré pendant cinq années alors que les routes commencent à se

	détériorer au bout de dix ans et que cette détérioration est également un élément favorisant le bruit. Que va-t-il se passer après cinq ans ?
I5	Et pour le pont, quelles vont être les mesures concernant le bruit ?
I3	La mesure du niveau de bruit devrait être effectuée sur toute la durée de la concession, il me semble que la compagnie va faire assez de profit pour pouvoir assurer ce suivi.
I3	Le promoteur réaliser ses études du bruit sur la base d'une certaine quantité de véhicules. Quelle est la marge d'erreur qui a été considérée ? Le trafic pourrait être plus important que prévu
I7	Le péage va aider à régler le trafic.
I1	Il existe des logiciels pour calculer le niveau sonore en fonction de la circulation
I3	OK pour le logiciel mais les calculs ont été fait avec quelles données de circulation ?

Thème 3 : La protection et la mise en valeur de l'écoterritoire du ruisseau De Montigny à Montréal

Tous	Nous sommes des résidents de Laval, nous ne sommes pas concernés par l'écoterritoire, même si nous reconnaissons que c'est un bon projet. Il serait plus intéressant de parler des marais de Laval à la place
------	---

Thème 4 : L'aménagement d'une piste multifonctionnelle et son raccordement aux réseaux existants et projetés sur le territoire de Laval et Montréal

I6	La piste multifonctionnelle est une très bonne idée
I5	Je ne suis pas sur qu'il va y avoir beaucoup de piétons
Tous	Le pont n'est pas très long, cela « se marche bien »
I7	Le promoteur propose une piste multifonctionnelle, est ce que les types d'utilisateurs qui emprunteront cette piste ont déjà été défini ? Tous les utilisateurs vont devoir se partager la piste : les piétons, les vélos, etc. Le problème est qu'ils ne vont pas tous à la même vitesse et que la piste va être dans les deux sens, il y a donc des risques d'accident.
I3	Qui va être autorisé à utiliser la piste ? Les VTT ne devraient pas être autorisés.
I7	Il faudrait mettre des petits poteaux à l'entrée de la piste pour limiter l'accès à certains utilisateurs
I7	Il faudrait prévoir un espace réservé aux vélos, qui se déplacent rapidement, et un pour les piétons, qui sont plus lents.
I3	En plus les vélos ne pourront pas aller sur les voies réservées aux automobiles sur le pont lorsque le trafic sera moins important car il y a muret séparant le piste multifonctionnelle des voies de circulation.
I3	Comment les vélos arrivant du pont via l'avenue Roger-Lortie vont-ils pouvoir traverser le

	boulevard Lévesque pour récupérer la voie circulation du coté de la rivière ?
17	Il n'y a pas de barrière anti-suicide entre la piste multifonctionnelle et la rivière. De plus, la barrière illustrée sur les simulations visuelles semble très basse. Il serait nécessaire de trouver une solution pour remédier à ce problème sans pour autant que les utilisateurs de la piste aient l'impression d'être dans une cage. La solution choisie doit être sécuritaire et esthétique.
13	Il est important que les ingénieurs pensent à ce point dès le départ pour être sur que le pont soit conçu de manière à pouvoir installer une barrière adéquate par la suite.
17	Ne pas utiliser de plexiglas car cela se graffigne rapidement et les jeunes l'endommagent facilement (graffitis, brûlures, etc.)
16	Ce projet va permettre de gagner du temps de transport
14	C'est vrai mais il a quand même des inconvénients.
17	Est-ce que la piste multifonctionnelle sera traitée en hiver ?
14	Il pourrait y avoir une piste de ski de fond ou alors la piste pourrait être entièrement déblayée. Par contre les engins à moteur ne doivent pas être autorisés.
16	Effectivement, il est nécessaire de faire quelque chose avec la piste en hiver sinon son utilisation va être difficile.
17	Il est important que la piste soit très bien éclairée le soir, suffisamment pour qu'on soit capable de lire un livre durant tout le trajet et cela sans avoir de zones plus sombres. Il s'agit aussi d'une question de sécurité notamment du fait de la présence de gangs.
14	C'est vrai que le pont peut devenir un lieu de rencontre idéal entre les gangs de St-François et ceux de Montréal. Il serait peut être nécessaire qu'il y ait des patrouille de police.
17	Effectivement il faudrait une présence policière.
15	Mais qui va s'en occuper ?
17	Il faudrait aussi des téléphones d'urgence en cas de détresse, si une personne se sent mal au milieu du pont. Soyons novateur !

Autres remarques :

PAR : Sur le terrain du MTQ dans la zone humide numéro 3 il y a actuellement un tas de pneus usagés. Le MDDEP a déjà été averti lors des consultations de novembre 2006 et dans un courrier envoyé récemment. Quand ces pneus vont-ils être retirés ? J'ajouterai une mention concernant cela dans mon mémoire.

Projet autoroute 25 – Consultation publique
Fiche des rapporteurs pour les tables rondes

Table # 4

Séance : **Laval**

Animateur : **Véronique Bisailon**

Rapporteur : **Stéphanie Sinaré**

Participants :

Intervenant 1 (I1)

Intervenant 2 (I2)

Intervenant 3 (I3)

Intervenant 4 (I4)

Intervenant 5 (I5)

Thème 1 : Les impacts visuels du pont et des infrastructures routières en milieu terrestre et les mesures d'atténuation

I1	Avec déjà la présence des pylônes d'Hydro-Québec, le pont ne fera pas une grosse différence au niveau visuel.
I3	En 81, on avait parlé de faire passer les fils d'Hydro-Québec sous le pont. N'y a-t-il pas un moyen d'intégrer les pylônes à la structure du futur pont? Les pylônes d'Hydro ont un impact visuel plus négatif que le pont qui sera construit.
I4	Je suis agréablement surprise de voir qu'il y a des aménagements prévus pour l'intégration au paysage. D'une manière générale, c'est un beau pont. Il faudra juste arrimer les pylônes d'Hydro à la nouvelle structure. IL pourrait être intéressant d'aller chercher des fonds chez Hydro-Québec pour l'intégration visuelle de leurs pylônes.
I2	Il faudrait penser à des mesures pour sécuriser le pont (filets anti-suicide).
I3	Sur la distance de ...entre les piliers, je ne comprends pas en quoi la présence des piliers dérangerait les poissons. Les animaux sont assez intelligents pour s'adapter à un changement sur leur milieu. La nature sait reprendre sa place alors il est parfois inutile de faire des dépenses supplémentaires pour accommoder le milieu naturel.

Thème 2 : Les mesures d'atténuation du bruit et leurs impacts, dont l'impact visuel

I2	Du côté de Laval, c'est vide partout, il n'y a pas beaucoup d'habitations proches de l'autoroute; ce qui fait que le bruit ne va pas poser de gros problèmes. Il faut être proche pour être incommodé. D'autre part on finit par s'habituer.
I4	Le bruit est inévitable avec la présence de l'autoroute, c'est un mal nécessaire. Mais c'est sûr qu'il faudra un suivi rigoureux pour être certain que ce qui est dit dans les études est respecté et que les normes ne seront pas dépassées.
Tous	Il faut s'assurer que les sous-traitants tiennent compte des normes.
I4	Est-ce qu'il y aura du dynamitage lors des travaux de construction? Parce que là il va falloir s'y préparer. Il faut qu'on soit exactement informer sur ce qu'il y a comme types de travaux. J'ai eu 18 ans pour me préparer à l'idée de la construction de la A25 (habite dans le voisinage depuis 18 ans).
I5	Sur le péage, quel est le système exact qui sera utilisé? Un des participants à la table explique le procédé de péage qu'il y aura.
I4	Trouve que ce sera cher payé, passé sur ce pont-là.
I1	Trouve le pont plutôt utile, permettra un gain de temps énorme.
I2	Le fait d'être entouré par deux murs antibruit ne va-t-il pas être incommodant pour ceux qui habitent dans les parages? La végétation sur les murs est très importante; a pu en vérifier l'efficacité en comparant les différences de perception du bruit en été ou en hiver.

Thème 3 : La protection et la mise en valeur de l'écoterritoire du ruisseau De Montigny à Montréal

I1	C'est sûr que ce ruisseau est important, il faut donc le laisser en place et le protéger
I2	Trouve bizarre d'avoir un parc au beau milieu de dizaines de voies d'autoroute. Il n'y a personne qui va s'arrêter là pour profiter de la nature.
I1	C'est utile d'avoir une zone verte en milieu urbain. Est-il possible d'avoir un stationnement, sorte de halte-routière pour donner l'occasion à plus de monde d'en profiter.

Thème 4 : L'aménagement d'une piste multifonctionnelle et son raccordement aux réseaux existants et projetés sur le territoire de Laval et Montréal

I4	Aime bien l'idée, cela sera pratique pour prendre une bonne marche pour aller à Montréal.
I1	Il serait intéressant d'avoir un ou deux belvédères le long de la piste, ça pourrait être un bon endroit pour permettre d'admirer le paysage.
I4	Quelle est la largeur de la piste?
I2	Comment se fera la cohabitation entre les différents usagers de la piste? Est-ce qu'il y aura une ligne séparatrice? Quelle sera la hauteur du muret? IL faut bien sécuriser la piste surtout pour les personnes qui ont le vertige.
I1	Concevoir un bon système d'égouts pour éviter des inondations sur l'autoroute.
I2	En hiver, comment cette piste sera utilisée? Est-ce qu'on pourrait en donner l'accès pour le ski de fond ou à des skidoos. Ça serait bien de pouvoir utiliser la piste en hiver également.
	fin

Projet autoroute 25 – Consultation publique
Fiche des rapporteurs pour les tables rondes

Table # 5

Séance : Laval

Animateur : François Pelletier

Rapporteur : Danny King

Participants :

Intervenant 1 (I1)

Intervenant 2 (I2)

Intervenant 3 (I3)

Intervenant 4 (I4)

Intervenant 5 (I5)

Thème 1 : Les impacts visuels du pont et des infrastructures routières en milieu terrestre et les mesures d'atténuation

I5	Une certaine crainte concernant l'éclairage du pont. Se demande comment seront agencées les lumières.
I1	Un éclairage tamisé pourrait être intéressant.
I4	Des faisceaux concentrés (jet de lumière) permettraient de diminuer la pollution lumineuse.
I3	Il serait intéressant d'avoir une surface réfléchissante sur la chaussée pour augmenter la luminosité au niveau du sol.
I1	La couleur blanche de la structure est très intéressante visuellement, mais il y a une crainte que la couleur ne reste pas (rouille, saleté, etc.).
I5	Végétation requise afin de dissimuler les entrées du pont.

Thème 2 : Les mesures d'atténuation du bruit et leurs impacts, dont l'impact visuel

I5	Il serait bien de connaître les données db dans le secteurs Laval.
I3	Est-ce que les mesures de bruit inclus tout type de véhicules (ex. Frein Jacob).
Tous	La majorité croient qu'il y aura une problématique pour le bruit.
I1	Vont-ils utiliser une autre route que le boul. Lévesque, parce que présentement déjà beaucoup de camion et donc beaucoup de bruit.
I4	Va-t-il y avoir des murs temporaires de construction à Laval comme à Montréal. Les véhicules lourds utiliseront-ils les voies sous emprises su ministère des Transports pour atténuer le bruit ?
Tous	Limiter la machinerie à l'emprise ?

14	L'horaire de travail ? 7/7, 24/24.
15	C'est mieux d'avoir un talus qu'un mur.

Thème 3 : La protection et la mise en valeur de l'écoterritoire du ruisseau De Montigny à Montréal

Tous	Peu de connaissance sur le sujet.
14	Ce qui a été présenté c'est qu'il y aura une amélioration de l'écoterritoire Possibilités touristiques..
Tous	Bonne idée de détourner vers les pylônes la circulation (concentration de la circulation à la même place).
15	Surpris qu'il n'y a pas de voies réservées pour autobus.

Thème 4 : L'aménagement d'une piste multifonctionnelle et son raccordement aux réseaux existants et projetés sur le territoire de Laval et Montréal

11	Doute sur la sécurité sur l'accès au boul. Lévesques (sécurité des cyclistes)
12	Une voie spéciale pour les cyclistes et les piétons ?
13	Une piste cyclable devrait être isolée.
15	Faire des corridors piétons vs cyclistes
Tous	Que veut dire « piste multifonctionnelle » (devrait être appelée « multifonction »)
15	Qui a accès à la piste ?, à quel coût ? Y aura-t-il une protection contre le vent ?
12	S'attend à ce qu'elle soit ouverte à l'année (beaux paysages en hiver)
15	Est-ce que de la glace peu tomber des cables ? (piétons, skieurs, etc.)
Tous	Peu d'impacts visuels attendus