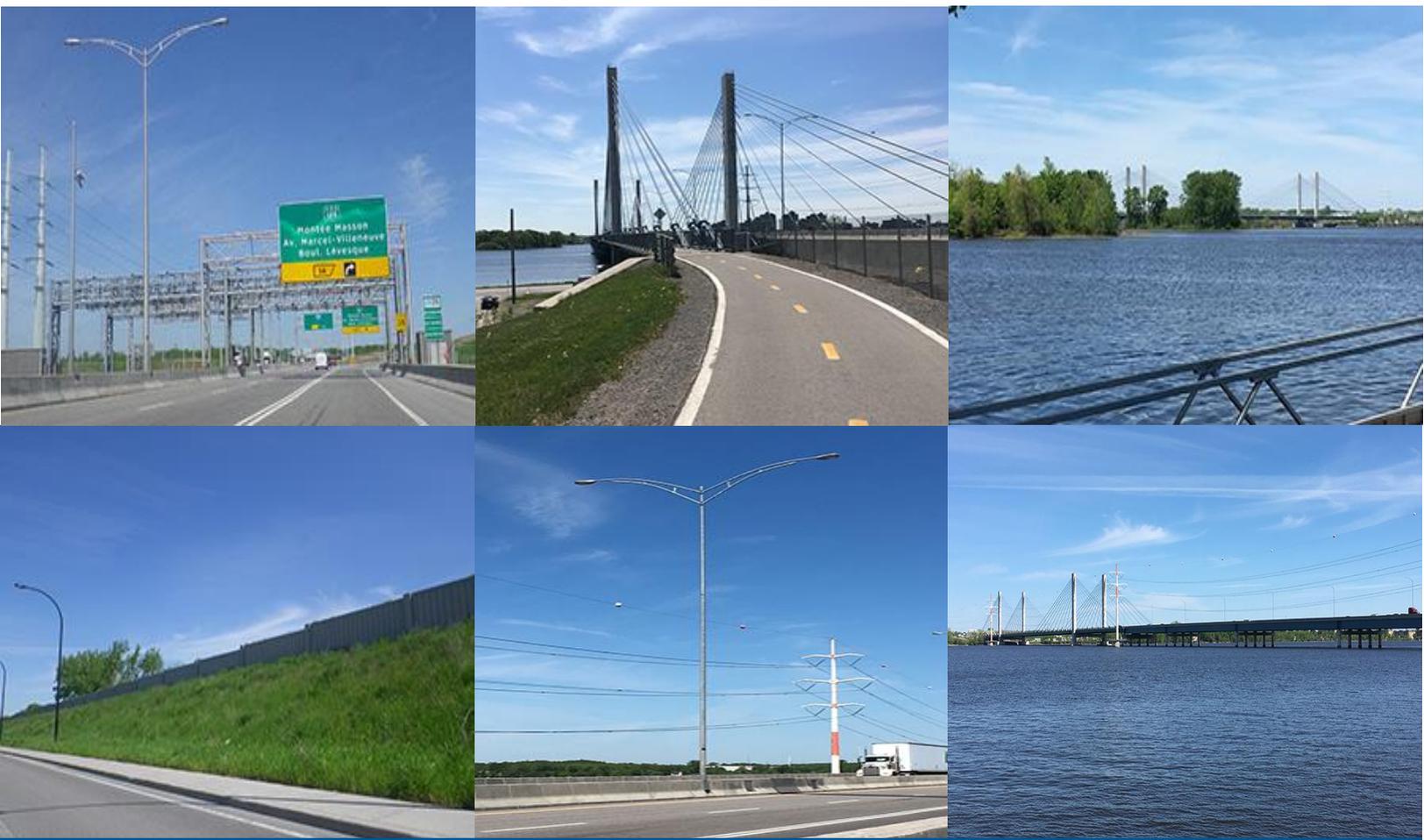


Étude sur la perception des usagers et des résidents relativement aux impacts visuels du tronçon de l'autoroute 25 en partenariat public-privé

Présentée au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports



Préparée par :

Jean-François Renaud
Analyste principal

Vérifiée par :



Mélanie Mc Cann
Spécialiste en communication

Approuvée par :



Pierre Seutin, ing., PMP
Chargé de projet du consortium CIMA+ | BPR

TABLE DES MATIÈRES

1	MISE EN CONTEXTE	5
2	FAITS SAILLANTS	6
3	MÉTHODOLOGIE DÉTAILLÉE POUR L'ÉTUDE DE PERCEPTION	7
3.1	PUBLICS CIBLES.....	7
3.1.1	Résidents et utilisateurs.....	7
3.2	TAILLE DE L'ÉCHANTILLON.....	8
3.3	QUESTIONNAIRE.....	8
3.3.1	Comparaison de deux groupes.....	10
4	PRÉSENTATION DES VARIABLES	10
4.1	PROFIL DES RÉPONDANTS.....	10
4.1.1	Répartition géographique.....	11
4.1.2	Provenance des réponses au sondage.....	12
4.1.3	Âge des répondants.....	13
4.1.4	Sexe des répondants.....	13
4.1.5	Types d'usagers.....	13
5	ANALYSE DES RÉSULTATS	14
5.1	UTILISATION DU SENTIER POLYVALENT.....	14
5.2	RÉSULTATS PAR SECTION.....	15
5.2.1	Taux de satisfaction moyennement favorable.....	16
5.2.2	Taux de satisfaction favorable.....	16
5.2.3	Taux de satisfaction très favorable.....	16
5.3	DIFFÉRENCES DES RÉSULTATS SELON LES SEGMENTS.....	16
5.3.1	Résultats par segment selon les groupes d'âge.....	16
5.3.2	Résultats par segment selon le sexe des répondants.....	17
5.3.3	Résultats par segment selon le type d'utilisateur.....	18
5.3.4	Résultats par segment selon la provenance du répondant.....	19
5.4	COMMENTAIRES.....	20
6	CONCLUSION	21

LISTE DES FIGURES

Figure 1	: Tronçon de l'autoroute 25 ciblé par l'étude.....	5
Figure 2	: Couverture géographique ciblée par le publi-postage.....	8
Figure 3	: Nombre de sections complétées.....	9
Figure 4	: Types d'usagers du tronçon A25.....	9
Figure 5	: Temps nécessaire pour répondre au sondage (en minutes).....	10
Figure 6	: Échelle de perception visuelle.....	10
Figure 7	: Répondants par région géographique.....	12
Figure 8	: Provenance des réponses au sondage.....	12
Figure 9	: Répartition de l'échantillon par groupe d'âge.....	13
Figure 10	: Sexe des répondants.....	13
Figure 11	: Moyens de transport utilisés.....	14
Figure 12	: Périodes de la journée pendant lesquelles l'A25 est utilisée.....	14
Figure 13	: Fréquence d'utilisation du sentier polyvalent.....	15
Figure 14	: Résultats par question pour la section 2.....	15

Figure 15 : Résultats par question pour la section 3	16
Figure 16 : Résultats par segment selon les groupes d'âge.....	17
Figure 17 : Résultats par segment selon le sexe des répondants.....	18
Figure 18 : Résultats par segment selon le type d'utilisateur.....	19
Figure 19 : Résultats par segment selon la provenance des répondants	19
Figure 20 : Nombre de commentaires reçus par question.....	20

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Répartition des envois et résultats obtenus selon les codes postaux ciblés	7
Tableau 2 : Proportion des questionnaires reçus et valides en fonction des variables.....	11
Tableau 3 : Résultats du test du chi carré selon les groupes d'âge	16
Tableau 4 : Résultats du test du chi carré selon le sexe des répondants	17
Tableau 5 : Résultats du test du chi carré selon le type d'utilisateur	18
Tableau 6 : Résultats du test du chi carré selon la provenance du répondant.....	19
Tableau 7 : Commentaires ressortis par question	20

LISTE DES ANNEXES

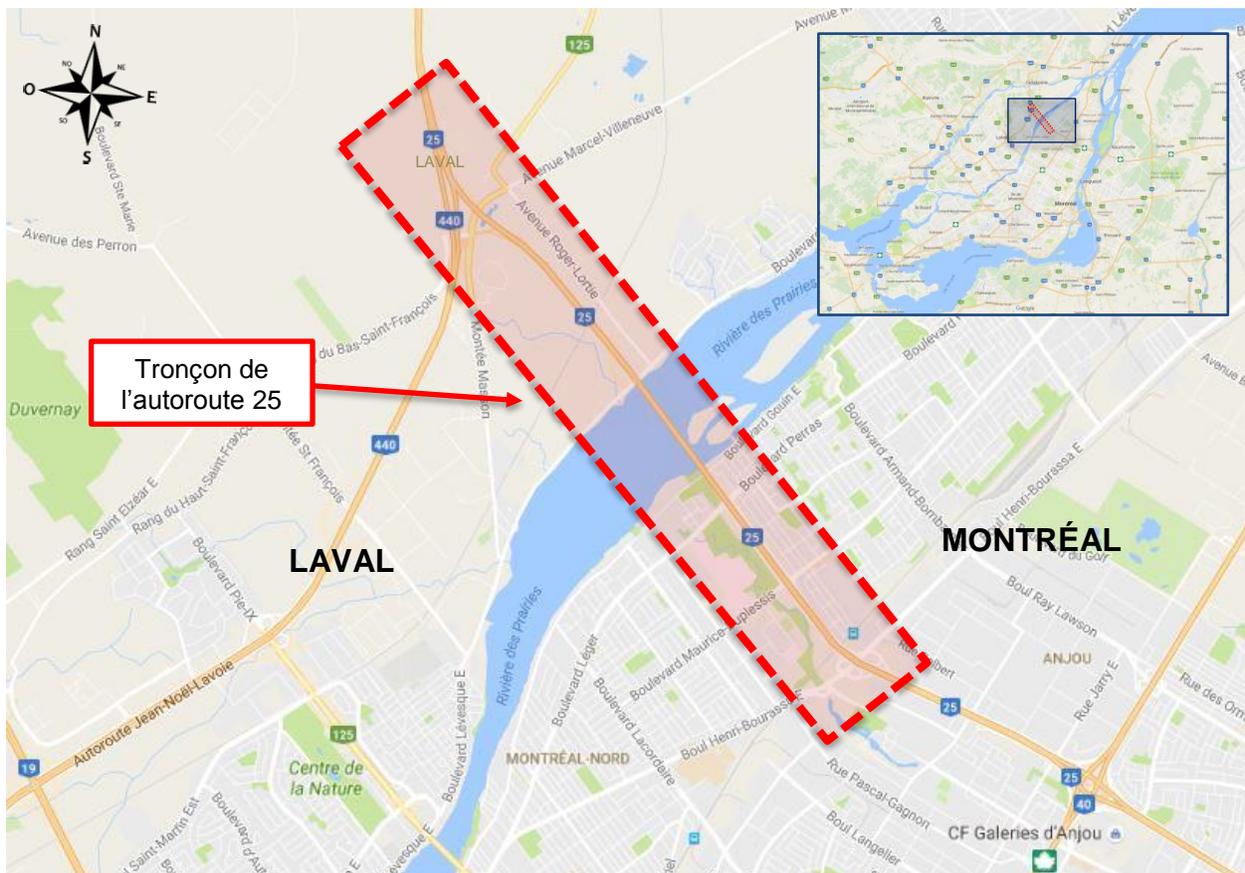
- Annexe A : Livrable 1 : méthodologie détaillée
- Annexe B : Livrable 2 : contenu du questionnaire
- Annexe C : Couverture géographique ciblée par le publipostage
- Annexe D : Carte géographique des répondants
- Annexe E : Commentaires détaillés reçus des répondants

1 MISE EN CONTEXTE

À la suite du parachèvement de l'autoroute 25 (A25) entre le boulevard Henri-Bourassa, à Montréal, et l'autoroute 440, à Laval, le ministre des Transports devait satisfaire la condition 29 *Milieu visuel* du décret 1243-2005. En effet, il fallait montrer au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) que le projet avait été harmonieusement intégré au paysage au moyen d'une étude sur la perception des usagers et des résidents relativement aux impacts visuels du pont et des infrastructures routières en milieu terrestre, et ce, cinq ans après la mise en exploitation de l'autoroute. Cette étude devait aussi être remise au MDDELCC au plus tard six mois suivant cette échéance.

Le ministre a ainsi confié au Consortium Cima+ BPR la réalisation de cette étude, qui a pris la forme d'un sondage. Le consortium a d'abord préparé un questionnaire Web par l'entremise de l'outil *Survey Monkey*. Il a par la suite réalisé un publipostage, à l'intention des usagers de l'A25 et des résidents établis à proximité des ouvrages, en plus de déployer des outils et d'analyser les informations obtenues.

Figure 1 : Tronçon de l'autoroute 25 ciblé par l'étude



2 FAITS SAILLANTS

- Le taux de satisfaction sur l'aspect visuel du pont de l'A25 enjambant la rivière des Prairies s'élève à 95,7 % (question 16).
- Le taux de satisfaction sur l'aspect visuel général de l'A25 s'élève à 92,0 % (question 17).
- Parmi les questions sur la perception visuelle (section 2), le plus haut taux de satisfaction est lié à la préservation de l'attrait de la vue de la rivière des Prairies et de l'île Rochon, soit 95,7 % (question 13).
- Le plus faible taux de satisfaction est lié à l'intégration des aménagements paysagers de l'A25, c'est-à-dire 80,9 % (question 10).
- En général, le groupe d'âge des 65 ans et plus s'est révélé davantage satisfait que les autres groupes d'âge. Les variations entre les groupes, en ce qui a trait aux taux de satisfaction (entre 90 % et 99 %), sont liées à certains aspects spécifiques, c'est-à-dire l'aménagement paysager (question 10), l'intégration aux milieux naturel et urbain (question 11), les buttes et murs antibruit (question 14) et les lampadaires choisis (question 15).
- Le taux de satisfaction des hommes et des femmes s'est avéré semblable. Le seul aspect ayant différé est celui concernant la question de l'intégration des lampadaires à l'environnement visuel (question 15). Le taux de satisfaction des hommes s'élève à 88,0 % comparativement à 95,4 % pour les femmes.
- Le taux de satisfaction en ce qui concerne l'intégration visuelle du système de péage en continu (question 7) diffère entre les usagers réguliers (96,3 %) et les non-utilisateurs (81,0 %).
- Pour ce qui est du système de péage, le taux de satisfaction des répondants sollicités par publipostage s'est avéré supérieur à celui des répondants rejoints par l'entremise du site Web du consortium Concession A25 S.E.C. (CA25). Cependant, le taux de satisfaction des répondants sollicités par publipostage s'est révélé plus faible que ceux rejoints par l'entremise du site Web du CA25 en matière d'aménagement paysager (question 10) et de murs antibruit (question 14).

FAITS SAILLANTS COMPLÉMENTAIRES

Sans toutefois être l'objet de l'étude, les commentaires reçus révèlent une insatisfaction quant aux frais de péages trop élevés ainsi qu'à un manque d'option de péage pour les utilisateurs occasionnels.

3 MÉTHODOLOGIE DÉTAILLÉE POUR L'ÉTUDE DE PERCEPTION

Les sections suivantes décrivent la méthodologie utilisée pour compléter l'étude sur la perception des éléments visuels du parachèvement de l'A25.

3.1 PUBLICS CIBLES

3.1.1 Résidents et utilisateurs

Les publics suivants ont été ciblés dans le cadre de cette étude :

- les personnes de 16 ans et plus vivant dans le périmètre de l'A25 :
 - arrondissements de Montréal-Est et d'Anjou : population estimée à 102 243;
 - codes postaux commençant par H1E, H1G et H1J.
- la population du quartier Duvernay à Laval : population estimée à 56 554 :
 - codes postaux : H7A, H7B, H7C et H7E.

Source : Statistiques Canada, données sur la population en 2011.

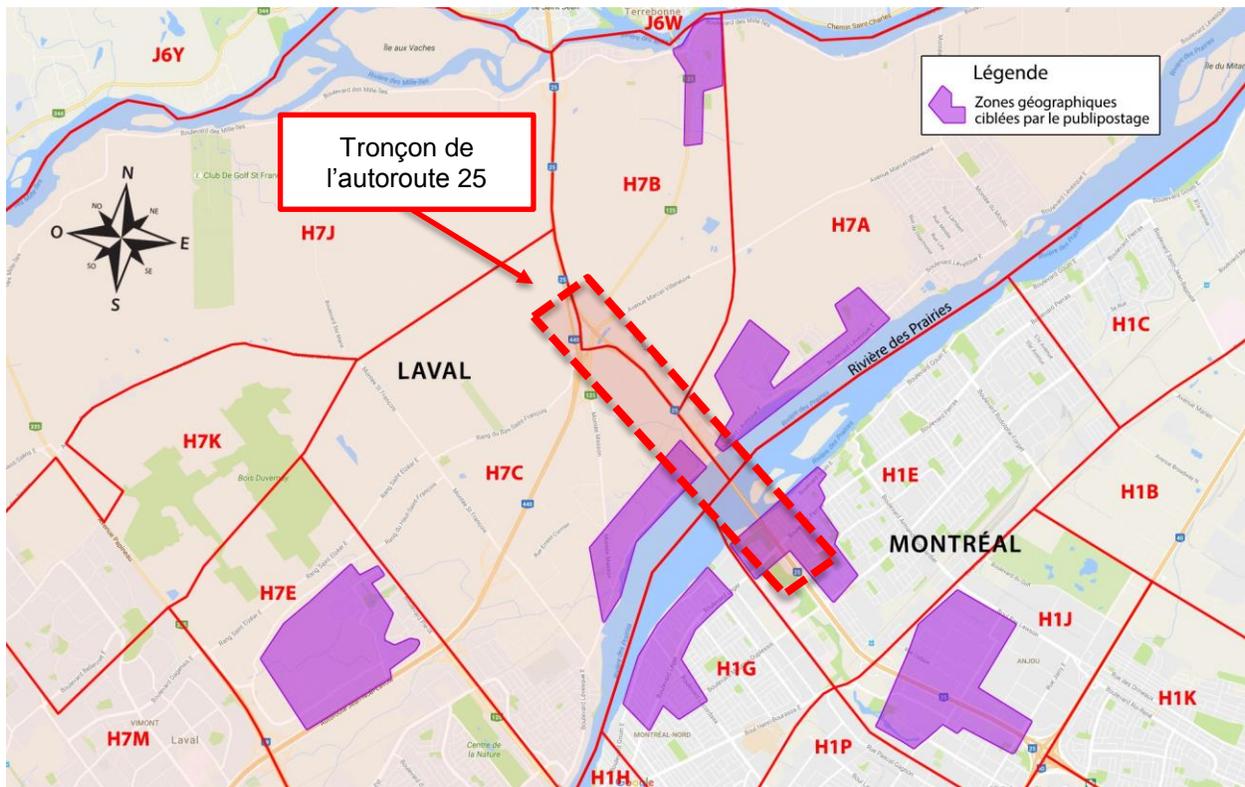
Les publics cibles pouvaient participer au sondage en remplissant un questionnaire par l'intermédiaire d'un site Web. Toutefois, les répondants ont été sollicités de deux manières, c'est-à-dire par publipostage ou par l'intermédiaire du site Web du CA25. Le Tableau 1 indique la répartition des résultats obtenus et la couverture ciblée par le publipostage.

Tableau 1 : Répartition des envois et résultats obtenus selon les codes postaux ciblés

Codes postaux ciblés	Secteurs	Nombre d'envois par publipostage	Nombre de questionnaires reçus		Nombre de questionnaires reçus et valides	
			Par publipostage	Par le site Web du CA25	Par publipostage	Par le site Web du CA25
H1E	Arrondissement d'Anjou	2 269	90	11	81	9
H1G	Arrondissement de Montréal-Est	2 540	53	4	50	3
H1J	Arrondissement d'Anjou	689	54	2	50	2
H7A	Quartier Duvernay à Laval	775	82	8	80	6
H7B	Quartier Duvernay à Laval	439	23	1	21	1
H7C	Quartier Duvernay à Laval	341	19	3	17	3
H7E	Quartier Duvernay à Laval	959	30	4	27	
Autres	Divers		9	190	9	126
Sous-Total :			583		485	
TOTAL :		8 012	360	223	335	150

La Figure 2 ci-dessous montre la couverture géographique ciblée (consulter l'annexe C pour visualiser une carte en plus grand format). Chaque rectangle violet correspond à la sélection de l'outil de publipostage. Les rues indiquées en couleur illustrent les parcours des facteurs en fonction de cette sélection. Il est ainsi possible de voir chaque secteur ciblé par code postal. La région riveraine a été priorisée en fonction des codes postaux dans les environs de l'ouvrage et de la rivière.

Figure 2 : Couverture géographique ciblée par le publipostage



*Les zones géographiques ciblées par le publipostage ne sont pas précisément à l'échelle.

3.2 TAILLE DE L'ÉCHANTILLON

Pour obtenir une marge d'erreur de 5 % et un niveau de confiance de 95 %, 385 répondants étaient requis pour un échantillon choisi de façon aléatoire. Le publipostage ayant été effectué de façon aléatoire parmi les résidents des secteurs choisis, le nombre de 385 s'avère valable. Par ailleurs, le Ministère souhaitait un minimum de 100 répondants-utilisateurs dans le cadre de cette étude.

3.3 QUESTIONNAIRE

Le publipostage aléatoire a été effectué auprès de 8 012 résidents faisant partie des groupes cibles. Le sondage a généré 583 réponses entre le 27 juin et le 23 août 2016 inclusivement.

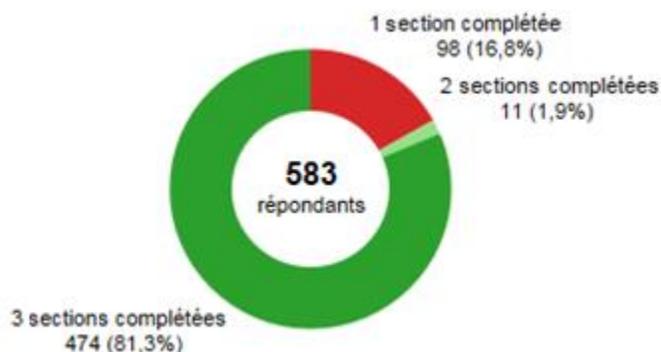
Le questionnaire était divisé en trois sections :

- section 1 : information sur le répondant;
- section 2 : questions sur la perception visuelle;
- section 3 : questions sur la perception générale du projet.

Il est à noter que certains répondants ont fermé le questionnaire avant la fin. Ceux qui n'ont répondu qu'aux questions de la première section ont été retirés de l'analyse. Tandis que ceux qui n'ont pas répondu à la troisième section seulement, les informations ont été conservées puisque ces sections portaient précisément sur la perception visuelle de plusieurs aspects. Dans ces cas-là, les réponses aux questions 16 et 17 ont été traitées comme étant « Ne sais pas / ne réponds pas ». Enfin, la conclusion et la question ouverte ne pouvaient biaiser les résultats.

La Figure 3 montre le nombre de sections complétées.

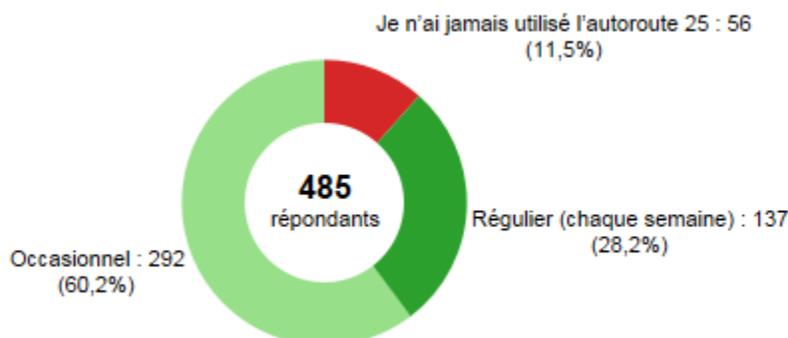
Figure 3 : Nombre de sections complétées



Les 485 répondants constituant l'échantillon valide pour le sondage ont répondu au questionnaire, ce qui a permis de satisfaire la condition voulant que 385 répondants s'avèrent nécessaires pour obtenir le niveau de confiance recherché. Par ailleurs, communiquer avec les résidents par publipostage risquait de générer des réponses de non-utilisateurs. Or, la deuxième condition pour obtenir le niveau de confiance souhaité consistait à obtenir les réponses d'un minimum de 100 répondants-utilisateurs du tronçon. Seulement 56 répondants se sont dit non-utilisateurs sur les 485 répondants valides soit 137 utilisateurs réguliers et 292 utilisateurs occasionnels. Ce nombre a permis de satisfaire la deuxième condition.

La Figure 4 montre la répartition des types d'usagers de l'A25.

Figure 4 : Types d'usagers du tronçon A25



Les deux conditions exigées ayant été satisfaites, aucun nouvel envoi par publipostage n'a été nécessaire.

La participation au sondage prenait en moyenne 8 minutes et 42 secondes par répondant. (La durée a varié entre 1 minute et 24 secondes et 6 heures, 38 minutes et 54 secondes. Voir la Figure 5). La médiane se trouve à 4 minutes et 42 secondes.

Figure 5 : Temps nécessaire pour répondre au sondage (en minutes)

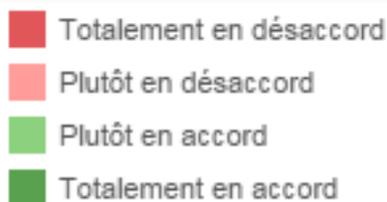


3.3.1 Comparaison de deux groupes

Des analyses statistiques ont été effectuées afin d'identifier des résultats par variable. La méthode consistait à comparer des proportions à l'aide du test du chi carré. Ce test statistique est conçu pour déterminer si la différence entre deux distributions de fréquences est attribuable à l'erreur d'échantillonnage ou si elle s'avère suffisamment grande pour être statistiquement significative.

Les réponses aux questions sur la perception visuelle étaient basées sur une échelle d'appréciation à quatre niveaux, comme indiqué à la Figure 6.

Figure 6 : Échelle de perception visuelle



Pour chacune des questions, l'option « Ne sais pas, ne veux pas répondre » était également offerte.

En combinant les niveaux « Totalelement en accord » et « Plutôt en accord » pour créer une nouvelle catégorie « En accord » et en combinant les niveaux « Totalelement en désaccord » et « Plutôt en désaccord » pour créer une nouvelle catégorie « En désaccord », il a été facile de comparer les proportions des catégories « en accord » et en « désaccord » selon les différentes variables à l'aide du test du chi carré.

4 PRÉSENTATION DES VARIABLES

4.1 PROFIL DES RÉPONDANTS

La première section du questionnaire se voulait informative sur le répondant afin de segmenter les participants au sondage et ainsi indiquer si des tendances pouvaient ressortir de ces groupes. L'échantillon obtenu est décrit au Tableau 2.

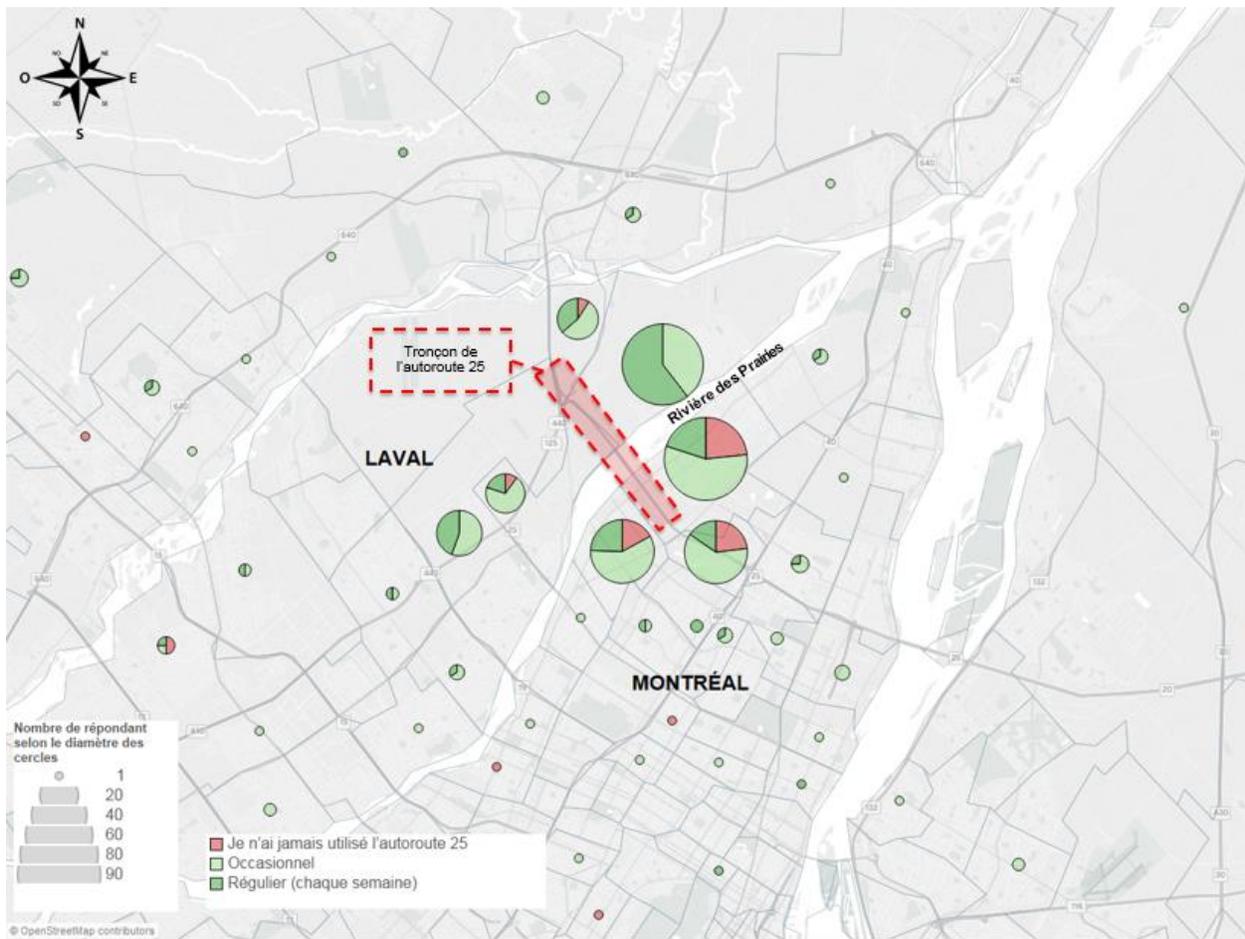
Tableau 2 : Proportion des questionnaires reçus et valides en fonction des variables

Question	Variable	Choix	Par publipostage (papier)	Par le site Web du CA25 (CA25)	Total	
1	Code postal : répartition géographique	H1E	24,2 %	6,0 %	18,6 %	
		H1G	14,9 %	2,0 %	10,9 %	
		H1J	14,9 %	1,3 %	10,7 %	
		H7A	23,9 %	4,0 %	17,7 %	
		H7B	6,3 %	0,7 %	4,5 %	
		H7C	5,1 %	2,0 %	4,1 %	
		H7E	8,1 %	0 %	5,6 %	
		Autres	2,7 %	84,0 %	27,9 %	
2	Groupe d'âge	Non répondu	0,3 %	0,7 %	0,5 %	
		16 à 24 ans	1,2 %	8,0 %	3,3 %	
		25 à 34 ans	7,8 %	20,0 %	11,5 %	
		35 à 44 ans	15,2 %	19,3 %	16,5 %	
		45 à 54 ans	24,2 %	20,7 %	23,1 %	
		55 à 64 ans	30,7 %	11,3 %	24,7 %	
		65 ans et plus	20,6 %	20,0 %	20,4 %	
3	Genre	Non répondu	0,6 %	1,3 %	0,8 %	
		Femme	41,5 %	36,0 %	39,8 %	
		Homme	57,9 %	62,7 %	59,4 %	
4	Type d'usager	Je n'ai jamais utilisé l'autoroute 25	14,3 %	5,3 %	11,5 %	
		Occasionnel	53,2 %	76,0 %	60,3 %	
		Régulier (chaque semaine)	32,5 %	18,7 %	28,2 %	
Si usager occasionnel ou régulier	5	Moyen de transport	Véhicule de promenade	98,6 %	98,6 %	98,6 %
			Autobus	3,8 %	0,7 %	2,8 %
			Camion pour le transport de marchandise ou de livraison	0,3 %	2,8 %	1,2 %
			Vélo	17,8 %	2,1 %	12,6 %
			Marche	11,8 %	1,4 %	8,4 %
			Autre	1,0 %	1,4 %	1,2 %
			6	Moment d'utilisation	6 h à 8 h 59	40,1 %
	9 h à 14 h 59	58,2 %	50,7 %		55,7 %	
	15 h à 18 h 59	60,3 %	54,2 %		58,3 %	
	19 h à 20 h 59	41,8 %	32,4 %		38,7 %	
		21 h à 5 h 59	20,9 %	21 %	21,0 %	

4.1.1 Répartition géographique

La Figure 7 montre la répartition des répondants par région géographique, où le diamètre du cercle segmenté est proportionnelle au nombre de questionnaires reçus et valides par région. La proportion de chaque cercle montre les résultats liés à la question 4 sur le type des usagers.

Figure 7 : Répondants par région géographique

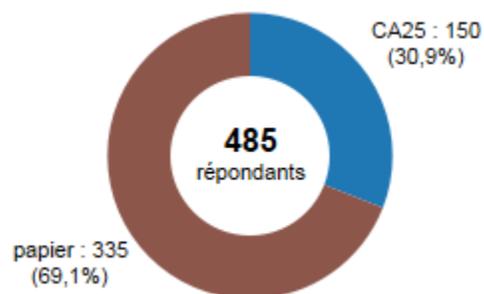


4.1.2 Provenance des réponses au sondage

Le lien indiqué dans la lettre envoyée par publipostage (papier) a été utilisé par 69,1 % des répondants, alors que 30,9 % des répondants se sont servis du lien indiqué dans le site Web du CA25.

La Figure 8 montre la répartition de la provenance des réponses.

Figure 8 : Provenance des réponses au sondage

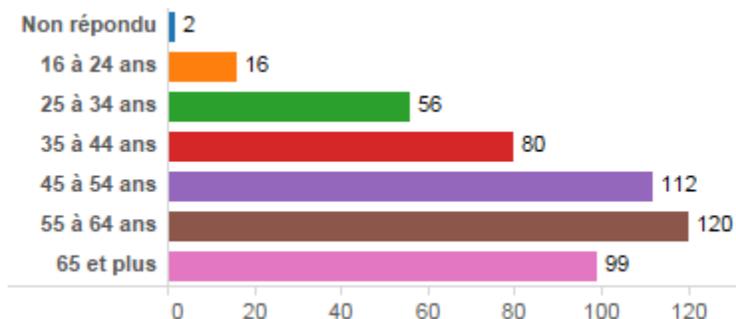


4.1.3 Âge des répondants

La question 2 du sondage s'avérait optionnelle et demandait le groupe d'âge du répondant. (Les 485 répondants au sondage ont toutefois répondu à la question.)

La Figure 9 montre la répartition des répondants par groupe d'âge.

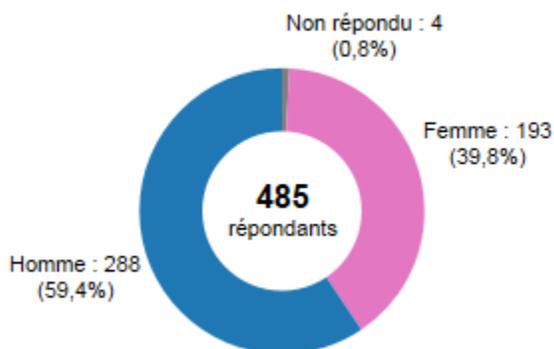
Figure 9 : Répartition de l'échantillon par groupe d'âge



4.1.4 Sexe des répondants

Bien qu'optionnelle, la question 3 permettait de connaître le sexe des répondants et la majorité d'entre eux a répondu à la question. Ainsi, 59,4 % des répondants sont des hommes, alors que 39,8 % sont des femmes (voir la Figure 10).

Figure 10 : Sexe des répondants



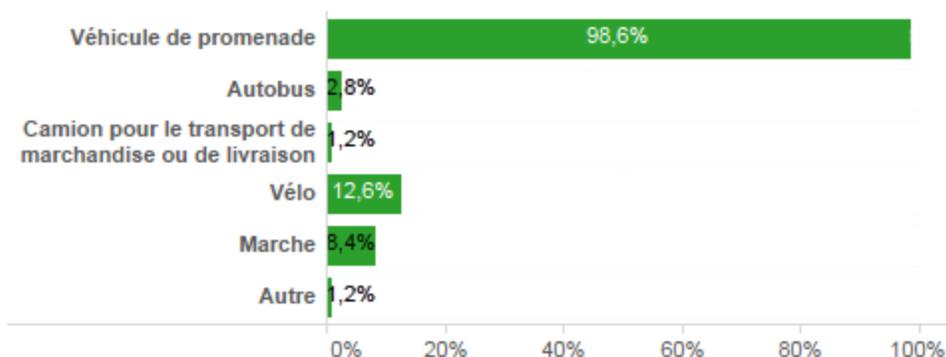
4.1.5 Types d'usagers

Pour les usagers réguliers ou occasionnels de l'A25, deux questions supplémentaires leur ont été posées, c'est-à-dire les questions 5 et 6 ci-dessous :

Question 5 : *Quels sont les moyens de transport que vous utilisez lorsque vous empruntez l'autoroute 25?*

Pour les usagers réguliers ou occasionnels, le moyen de transport le plus fréquemment utilisé est le véhicule de promenade (423 réponses à cet effet sur un total de 429 réponses. Voir la Figure 11).

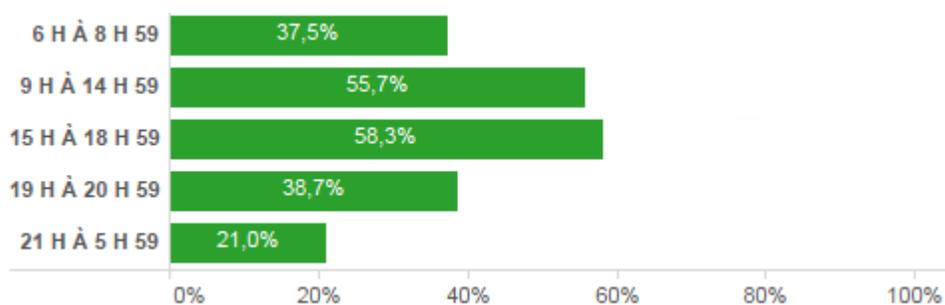
Figure 11 : Moyens de transport utilisés



Question 6 : À quel moment de la journée utilisez-vous principalement l'autoroute 25?

La Figure 12 montre les périodes de la journée pendant lesquelles l'autoroute est utilisée par les répondants.

Figure 12 : Périodes de la journée pendant lesquelles l'A25 est utilisée



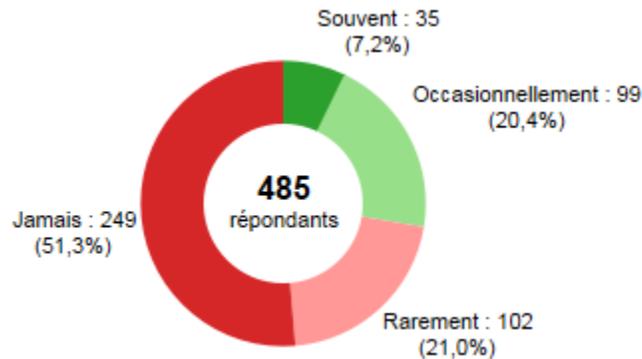
5 ANALYSE DES RÉSULTATS

5.1 UTILISATION DU SENTIER POLYVALENT

La question 8 se voulait informative et demandait la fréquence d'utilisation du sentier polyvalent. Un peu moins de la moitié des répondants utilisent le sentier polyvalent.

La Figure 13 montre l'utilisation de ce sentier.

Figure 13 : Fréquence d'utilisation du sentier polyvalent



5.2 RÉSULTATS PAR SECTION

La répartition des fréquences est démontrée à la Figure 14 et à la Figure 15. Chaque barre représente 100 % des réponses reçues par question. Les parties vertes des barres correspondent aux niveaux d'accord, tandis que les parties rouges indiquent les niveaux de désaccord. En ordonnant les résultats en ordre croissant, nous avons pu faire ressortir les taux les plus forts, de même que les taux les plus faibles.

Figure 14 : Résultats par question pour la section 2

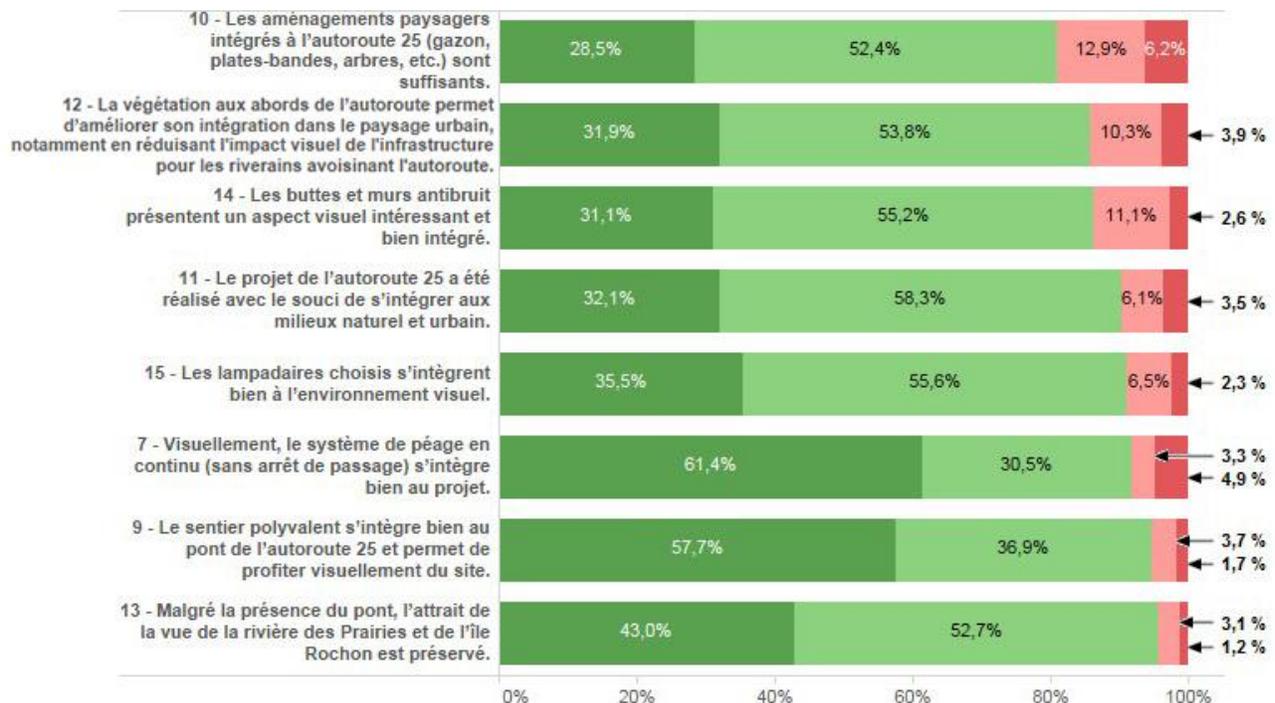
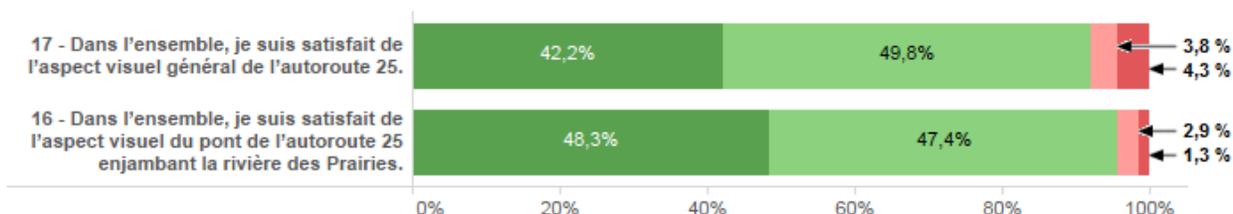


Figure 15 : Résultats par question pour la section 3



5.2.1 Taux de satisfaction moyennement favorable

Bien que les taux de satisfaction se révèlent positifs pour les questions 10, 12 et 14 concernant les aménagements paysagers (entre 80,9% et 86,3%), ces résultats s'avèrent cependant les moins favorables de l'étude. Loin de constituer un échec, ces résultats indiquent qu'une attention particulière devrait être portée à cet aspect dans le cadre des prochains projets.

5.2.2 Taux de satisfaction favorable

Les répondants se sont dits satisfaits de l'intégration du projet aux milieux naturels et urbains (question 11). Les résultats du sondage indiquent que les lampadaires et le système de péage en continu sont également bien intégrés au paysage. Le taux de satisfaction a en effet varié entre 90,4 % et 91,9 %.

5.2.3 Taux de satisfaction très favorable

Avec un degré de satisfaction de plus de 94,6 %, l'intégration du sentier polyvalent, ainsi que les attraits que constituent la rivière des Prairies et l'île Rochon, ont donné les taux de satisfaction les plus élevés. De plus, la question 16 sur l'aspect visuel du pont de l'A25 a donné un taux de satisfaction de 95,7 %.

5.3 DIFFÉRENCES DES RÉSULTATS SELON LES SEGMENTS

5.3.1 Résultats par segment selon les groupes d'âge

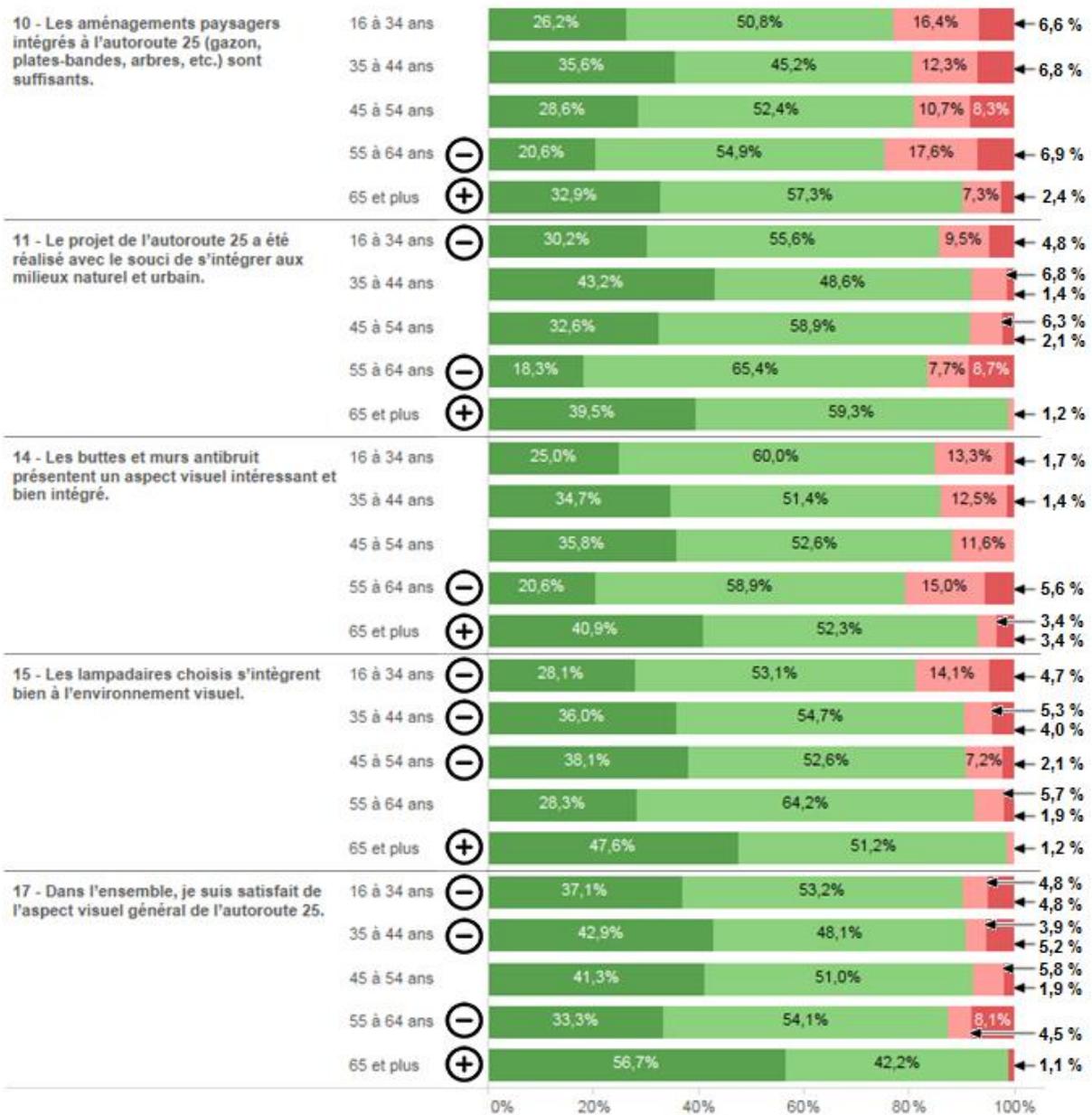
Les groupes d'âge ont été comparés groupe par groupe. Les 16 à 24 ans ont cependant été combinés aux 25 à 34 ans. Le Tableau 3 résume les résultats des tests du chi carré. Il existe une différence significative lorsque la valeur se situe sous 0,05. C'est pourquoi les valeurs sous ce seuil critique ont été mises en évidence en rouge. Sur l'ensemble des questions, le groupe des 65 ans et plus et les autres participants plus jeunes ont répondu différemment aux questions 10, 11, 14, 15 et 17.

Tableau 3 : Résultats du test du chi carré selon les groupes d'âge

	Q7	Q9	Q10	Q11	Q12	Q13	Q14	Q15	Q16	Q17
16 à 34 ans VS 35 à 44 ans	1.000	1.000	0.748	0.379	0.136	0.528	1.000	0.173	0.313	1.000
16 à 34 ans VS 45 à 54 ans	0.849	1.000	0.715	0.367	0.628	1.000	0.709	0.132	0.130	0.876
16 à 34 ans VS 55 à 64 ans	0.949	0.672	0.971	0.892	1.000	0.646	0.497	0.051	0.311	0.741
16 à 34 ans VS 65 ans et plus	1.000	0.420	0.054	0.005	0.061	0.186	0.180	0.001	0.098	0.037
35 à 44 ans VS 45 à 54 ans	0.644	1.000	1.000	1.000	0.354	0.350	0.833	1.000	1.000	0.948
35 à 44 ans VS 55 à 64 ans	0.738	0.485	0.515	0.165	0.125	1.000	0.345	0.876	1.000	0.604
35 à 44 ans VS 65 ans et plus	0.984	0.530	0.148	0.079	0.971	0.875	0.223	0.048	0.848	0.041
45 à 54 ans VS 55 à 64 ans	1.000	0.601	0.474	0.141	0.654	0.419	0.125	0.848	0.790	0.335
45 à 54 ans VS 65 ans et plus	0.860	0.363	0.139	0.057	0.189	0.099	0.393	0.040	1.000	0.067
55 à 64 ans VS 65 ans et plus	0.970	0.081	0.016	0.001	0.051	0.508	0.012	0.088	0.624	0.005

La Figure 16 montre les résultats obtenus selon le groupe d'âge. L'emphase a été mise sur les questions présentant une différence significative. Les groupes qui se distinguent des autres sont indiqués à l'aide des signes ⊕ (taux en accord plus élevé) et des signes ⊖ (taux en accord plus faible).

Figure 16 : Résultats par segment selon les groupes d'âge



5.3.2 Résultats par segment selon le sexe des répondants

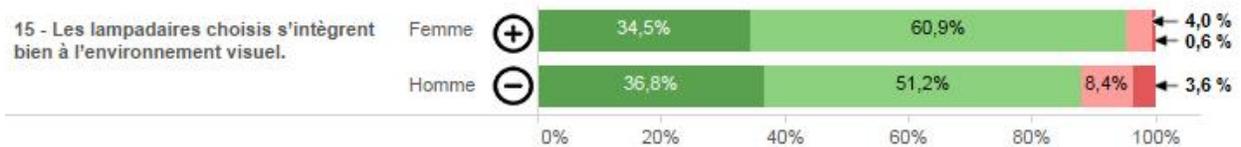
Le Tableau 4 résume les résultats des tests du chi carré. Il existe une différence significative lorsque la valeur se situe sous 0,05. Sur l'ensemble des questions, seule la réponse à la question 15 sur le choix des lampadaires est différente entre les sexes.

Tableau 4 : Résultats du test du chi carré selon le sexe des répondants

	Q7	Q9	Q10	Q11	Q12	Q13	Q14	Q15	Q16	Q17
Sexe	0.581	0.724	0.986	0.762	0.700	0.984	0.778	0.014	1.000	0.932

La Figure 17 montre les résultats obtenus selon le sexe des répondants. Les groupes qui se distinguent des autres sont indiqués à l'aide des signes \oplus (taux en accord plus élevé) et des signes \ominus (taux en accord plus faible).

Figure 17 : Résultats par segment selon le sexe des répondants



5.3.3 Résultats par segment selon le type d'utilisateur

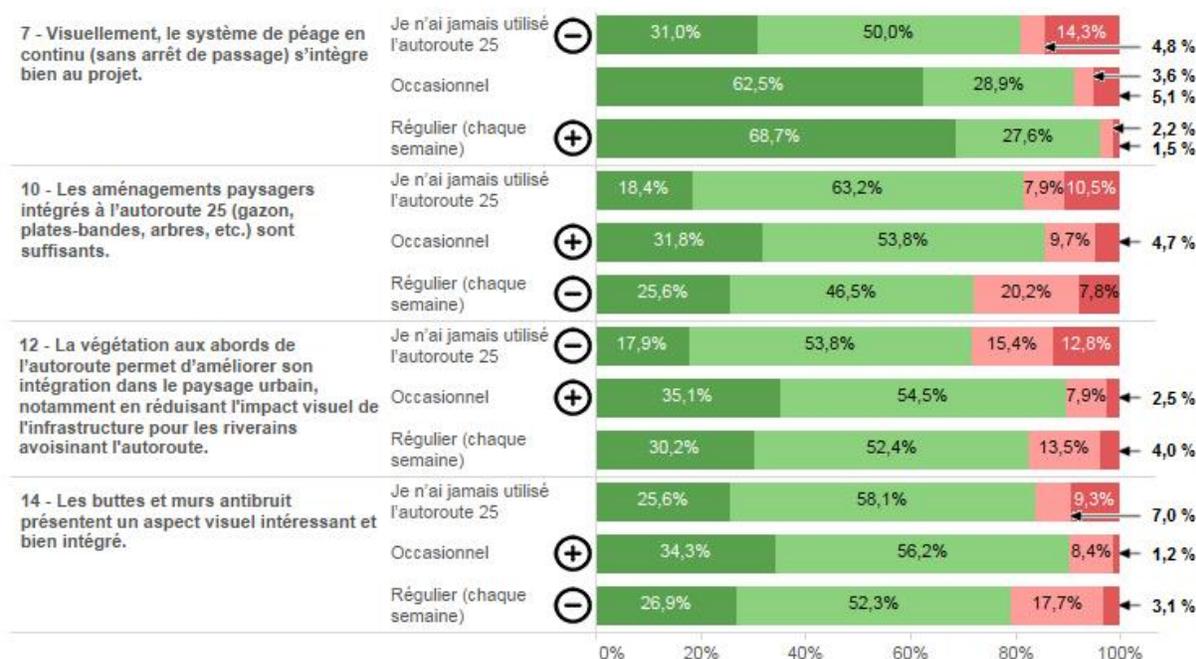
Le Tableau 5 résume les résultats des tests du chi carré. Il existe une différence significative lorsque la valeur se trouve sous 0,05. Sur l'ensemble des questions, les réponses aux questions 7, 10, 12 et 14 diffèrent selon le type d'utilisateur.

Tableau 5 : Résultats du test du chi carré selon le type d'utilisateur

	Q7	Q9	Q10	Q11	Q12	Q13	Q14	Q15	Q16	Q17
Non-utilisateur VS occasionnel	0.070	0.500	0.690	0.060	0.004	0.138	0.291	0.301	1.000	0.065
Non-utilisateur VS régulier	0.003	1.000	0.335	0.291	0.216	0.437	0.674	1.000	1.000	0.490
Occasionnel VS régulier	0.104	0.164	0.003	0.450	0.075	0.668	0.004	0.114	1.000	0.246

La Figure 18 montre les résultats obtenus selon le type d'utilisateur. Les groupes qui se distinguent des autres sont indiqués à l'aide des signes \oplus (taux en accord plus élevé) et des signes \ominus (taux en accord plus faible).

Figure 18 : Résultats par segment selon le type d'utilisateur



5.3.4 Résultats par segment selon la provenance du répondant

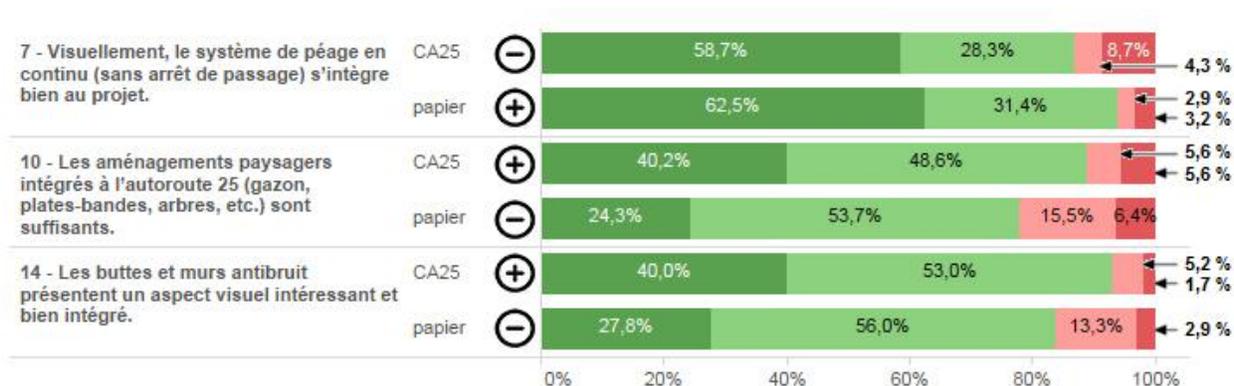
Le Tableau 6 résume les résultats des tests du chi carré. Il existe une différence significative lorsque la valeur se situe sous 0,05. Sur l'ensemble des questions, les réponses aux questions 7, 10 et 14 diffèrent selon la provenance du répondant (publipostage (papier) contre le site web du CA25).

Tableau 6 : Résultats du test du chi carré selon la provenance du répondant

	Q7	Q9	Q10	Q11	Q12	Q13	Q14	Q15	Q16	Q17
Provenance	0.020	1.000	0.023	0.286	0.090	0.077	0.022	0.980	0.229	0.558

La Figure 19 montre les résultats obtenus selon la provenance des répondants. Les groupes qui se distinguent des autres sont indiqués à l'aide des signes ⊕ (taux en accord plus élevé) et des signes ⊖ (taux en accord plus faible).

Figure 19 : Résultats par segment selon la provenance des répondants



5.4 COMMENTAIRES

Tout au long du questionnaire, les répondants pouvaient inscrire des commentaires détaillés selon leur convenance. Il était, par contre, spécifiquement demandé d'ajouter un commentaire pour toute réponse résultant d'une insatisfaction. Tous les commentaires ont été lus et regroupés en fonction des thèmes afin de faire ressortir les points récurrents.

Au total, 463 commentaires ont été reçus. La Figure 20 montre la répartition des commentaires reçus pour chaque question. Le Tableau 7 énumère les commentaires qui y sont ressortis (Tous les commentaires sont accessibles dans l'annexe E.).

Figure 20 : Nombre de commentaires reçus par question

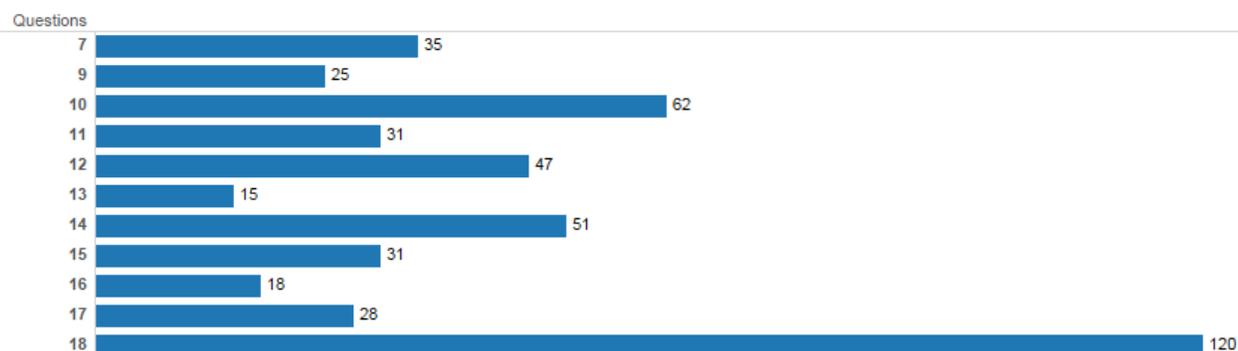


Tableau 7 : Commentaires ressortis par question

Questions		Commentaire
7	Visuellement, le système de péage en continu (sans arrêt de passage) s'intègre bien au projet.	Le système de péage a suscité des commentaires négatifs. Toutefois, la majorité des commentaires négatifs ne concernent pas l'aspect visuel, donc le sujet à l'étude. Les quelques commentaires négatifs par rapport à l'impact visuel du péage portent notamment sur sa structure imposante.
9	Le sentier polyvalent s'intègre bien au pont de l'autoroute 25 et permet de profiter visuellement du site.	Les commentaires reflètent le fait que les utilisateurs ne peuvent profiter du site à son maximum en raison d'un sentier d'un seul côté de la structure. Le grand nombre d'utilisateurs, de même que les modes de transport très variés sur le sentier polyvalent, soulèvent des préoccupations en matière de sécurité.
10	Les aménagements paysagers intégrés à l'autoroute 25 (gazon, plates-bandes, arbres, etc.) sont suffisants.	L'analyse des commentaires montre qu'il existe une insatisfaction sur le plan de l'aménagement paysager et, qu'aux yeux des répondants, l'endroit paraît dénudé d'arbres, d'arbustes, de fleurs et d'autres types de végétation.

Questions		Commentaire
11	Le projet de l'autoroute 25 a été réalisé avec le souci de s'intégrer aux milieux naturel et urbain.	L'intégration aux milieux urbains et naturels n'est pas respectée, car il manque beaucoup de verdure.
12	La végétation aux abords de l'autoroute permet d'améliorer son intégration dans le paysage urbain, notamment en réduisant l'impact visuel de l'infrastructure pour les riverains avoisinant l'autoroute.	Un manque important de végétation a été soulevé dans les commentaires. L'ajout d'arbres serait également apprécié par les répondants.
13	Malgré la présence du pont, l'attrait de la vue de la rivière des Prairies et de l'île Rochon est préservé.	Les commentaires révèlent que la vue sur la rivière des Prairies et de l'île Rochon est obstruée par la structure et que le regard est porté également vers le pont.
14	Les buttes et murs antibruit présentent un aspect visuel intéressant et bien intégré.	Comme le manque de végétation s'avère très perceptible dans les commentaires, l'aspect visuel ne semble pas être apprécié. L'ajout de végétation aiderait à améliorer l'aspect visuel.
15	Les lampadaires choisis s'intègrent bien à l'environnement visuel.	Les lampadaires répondent au besoin de luminosité, mais les commentaires reflètent un manque de modernité et de lien avec une structure récente comme celle du pont. Ils paraissent trop simples et ne se distinguent pas par un aspect « design ».
16	Dans l'ensemble, je suis satisfait de l'aspect visuel du pont de l'autoroute 25 enjambant la rivière des Prairies.	Les commentaires montrent que les répondants sont satisfaits de la structure, mais qu'elle aurait dû être illuminée et symétrique.
17	Dans l'ensemble, je suis satisfait de l'aspect visuel général de l'autoroute 25.	Les répondants semblent satisfaits de l'aspect visuel du pont en général, mais que la verdure est manquante.

Question 18

Les commentaires à la question 18 en ce qui a trait à l'aspect visuel du parachèvement de l'A25, ouverte à tous, ont révélé à la fois les forces visuelles de l'ouvrage et ses faiblesses. Pour certains, l'architecture du pont a été jugée belle et moderne, la beauté du paysage a été respectée et avantageuse pour les passants et la visibilité du paysage est assurée. Pour d'autres, le manque de végétation et la propreté douteuse portent ombrage au projet.

6 CONCLUSION

Les critères liés au nombre de réponses et d'utilisateurs ont été satisfaits dans le cadre de ce sondage. L'analyse a fait ressortir des moyennes de satisfaction dépassant 80 %, dont 92 % pour le niveau de satisfaction générale en lien avec l'A25. Malgré une différence d'opinions parmi certains groupes, la majorité des répondants ont une perception positive en ce qui a trait à l'aspect visuel de l'ouvrage.

**ANNEXE A :
LIVRABLE 1 : MÉTHODOLOGIE DÉTAILLÉE**

1.0 RAPPEL DU MANDAT

Réaliser une étude sur la perception qu'ont les usagers et les résidents relativement aux impacts visuels de l'autoroute 25 (A25), plus précisément relativement aux impacts visuels du pont et des infrastructures routières en milieu terrestre.

2.0 OBJECTIFS DU MANDAT

- Que le MTMDET satisfasse à son exigence de livrer au MDDELCC une étude sur la perception qu'ont les usagers et les résidents relativement aux impacts visuels de l'autoroute 25 (A25);
- Permettre au MTMDET de déterminer si les engagements pris au BAPE et les exigences du décret ont été livrés de façon satisfaisante pour les utilisateurs et les résidents;
- Le cas échéant, apporter/suggérer les ajustements qui s'imposent.

3.0 OBJECTIF DU PREMIER LIVRABLE

- Détailler la méthodologie à suivre pour atteindre les objectifs du mandat et obtenir l'approbation du MTMDET;
- Identifier les interactions à développer avec le partenaire privé et convenir de la stratégie d'approche auprès de ce dernier;
- Identifier certains coûts et obtenir l'approbation de les engager.

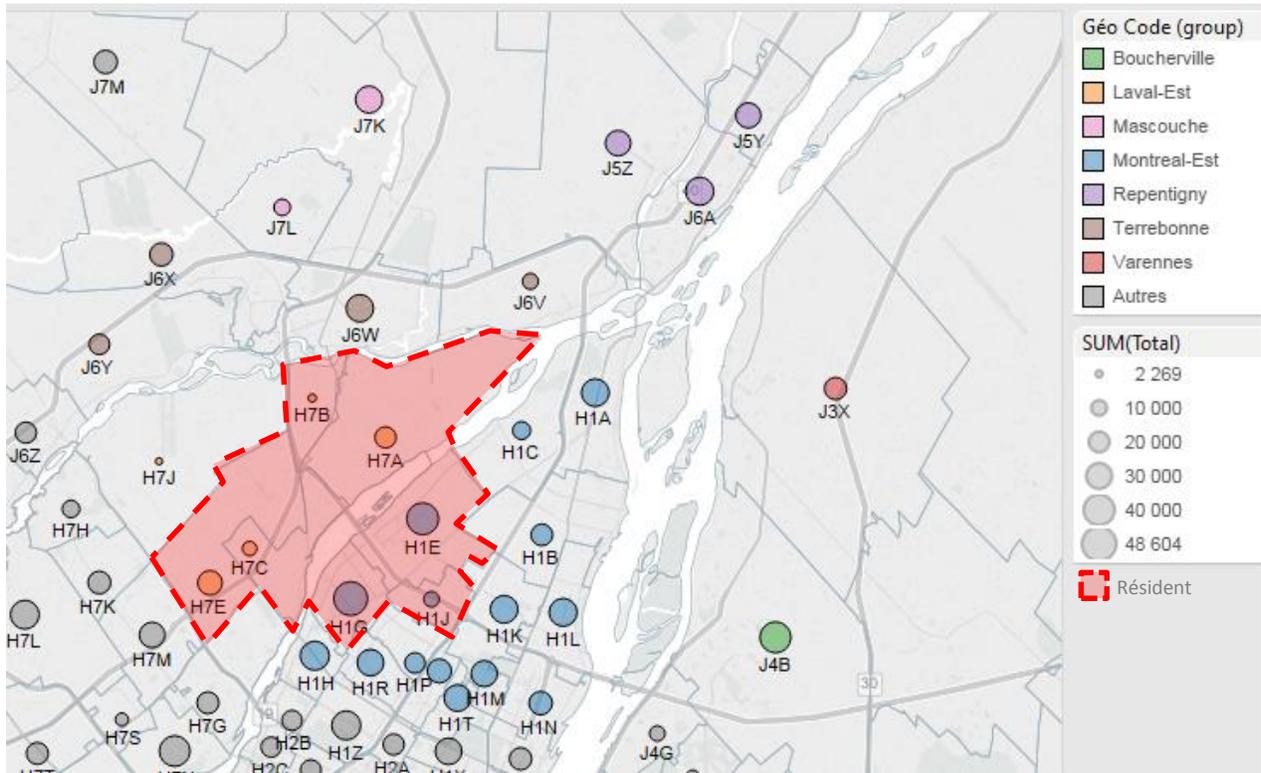
4.0 MÉTHODOLOGIE DÉTAILLÉE POUR L'ÉTUDE DE PERCEPTION

4.1 Publics cibles

4.1.1 Résidents et utilisateurs (sources : statistiques Canada, données sur la population en 2011)

- Personnes de 16 ans et plus vivant dans le périmètre de l'A25;
- Montréal Est : population estimée à 102 243;
- Codes postaux : H1E H1G H1J;
- Laval Est : population estimée à 56 554;
- Codes postaux : H7A H7B H7C H7E;

- Couverture géographique :



4.2 Taux de réponse recherché

Pour une marge d'erreur de 5% et un niveau de confiance de 95%, seuls 385 répondants sont requis si l'échantillon est pris de façon aléatoire. Puisqu'un publi-postage aléatoire est possible parmi les résidents du secteur choisi, le nombre de 385 est valable. Le MTMDET souhaite obtenir un minimum de 100 répondants utilisateurs.

4.3 Déploiement du sondage

4.3.1 Résidents et utilisateurs

Un envoi postal par publi-postage sera effectué auprès d'un regroupement ciblé invitant les résidents à répondre au sondage électronique. Un taux de réponse total pour les résidents d'environ 5% est envisageable.

En cas de besoin de rappel, une nouvelle découpe géographique serait effectuée et le processus serait répété ou modifié.

La communication faite aux résidents les invitera à se rendre sur une plateforme électronique gérée par le consortium Cima+/BPR (de type SurveyMonkey) pour y inscrire leurs réponses.

4.4 Promotion

Compte tenu des limitations d'utilisation Web du MTMDET et de la base de données du CA25, seule l'option du publipostage sera utilisée.

Angle du message : Le consortium Cima+/BPR est mandatée par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports afin de procéder à un sondage concernant la perception qu'ont les usagers et les résidents relativement aux impacts visuels de l'autoroute 25 (A25).

Votre opinion compte :

- Questionnaire français : https://www.surveymonkey.com/fr/visuel-A25*
- Questionnaire anglais : https://www.surveymonkey.com/en/visuel-A25*

*(les adresses pourront être modifiées lors de la création du questionnaire en ligne)

Les utilisateurs de téléphones intelligents peuvent sélectionner le code QR ci-dessous, correspondant à la langue désirée, pour se rendre directement à l'adresse du questionnaire :

Questionnaire français**



Questionnaire anglais**



**Codes à titre informatif, ils seront modifiés lorsque les adresses des questionnaires seront finales.

4.5 Orientation d'analyse

Toutes les données recueillies seront traitées et analysées. Les premières questions permettront de mettre en contexte certaines réponses obtenues afin de segmenter les résultats en deux catégories, soit :

- La population environnant l'ouvrage de l'autoroute 25 (résidents à l'intérieur du périmètre illustré en rouge sur la carte) :
 - utilisateurs de l'autoroute 25;
 - non-utilisateurs de l'autoroute 25.
- Les utilisateurs

4.6 Contenu du sondage

Le contenu du sondage fera l'objet du livrable 2 prévu pour mai 2016. Toutefois, certaines grandes orientations peuvent d'ores et déjà être abordées :

- Le corps du sondage sera commun à nos deux groupes cibles;
- Pour les résidents, des questions seront ajoutées afin de permettre de collecter des données particulières pour ceux touchés de façon directe dans leur quotidien par l'ouvrage;
- À la demande du MTMDET, le sondage se fera en français et en anglais. Seule la lettre de présentation du mandat sera écrite en français.

Les données sommaires recherchées sont :

- L'intégration visuelle du projet et son harmonisation avec les caractéristiques physiques et visuelles du paysage dans les ensembles suivants : la rivière des Prairies et son milieu riverain; l'éco-territoire du ruisseau De Montigny (Montréal), incluant le lien avec les îles situées en aval du pont;
- Les caractéristiques de la partie terrestre du projet afin d'en diminuer l'impact visuel pour les résidents riverains et les usagers des institutions riveraines :
 - L'aménagement paysager et un traitement particulier pour les équipements d'éclairage ou les ouvrages d'art de l'autoroute elle-même;
 - La configuration des murs ou buttes antibruit;
 - La disposition, l'orientation, l'élévation et l'intensité des équipements d'éclairage;
 - Les aménagements paysagers implantés au bénéfice des usagers de l'autoroute.

4.7 Conservation des données

Les données seront conservées par le Consortium Cima+/BPR sur des serveurs sécurisés. Au terme du projet, elles seront remises au MTMDET dans le format qui sera demandé, qu'il s'agisse d'Excel, d'Access (ACCDB) ou autres. Au moment d'archiver le projet, les données seront transférées vers des serveurs d'archive accessibles seulement aux employés qui auront signé une entente de confidentialité. Enfin, lorsque les données auront été transférées au MTMDET, elles pourront être détruites sur demande.

5.0 Prochaines étapes

- Obtenir l'approbation du MTMDET pour la nouvelle couverture géographique et les coûts associés ;
- Obtenir l'approbation finale du MTMDET sur cette approche méthodologique (livrable 1, mois d'avril);
- Obtenir l'approbation finale du MTMDET pour le questionnaire (livrable 2, mois d'avril);
- Programmation du questionnaire en version électronique (mois de mai) ;
- Envoi du publipostage pour réaliser la cueillette de données (livrable 3, mois de mai)
- Analyse des données (livrable 4 final, mois de novembre).

**ANNEXE B :
LIVRABLE 2 : CONTENU DU QUESTIONNAIRE**

1.0 CONTENU DU SONDAGE

Ce document présente le contenu du questionnaire permettant au ministère d'effectuer l'étude de perception visuelle des usagers et résidents en ce qui a trait à l'autoroute 25 (A25).

2.0 DÉROULEMENT DU SONDAGE

2.1 ENVOI

Un envoi aux résidents sous forme de lettre (route de facteur ciblée et déterminée dans le document livrable 1) qui les invitera à se rendre sur une plate-forme.

2.2 HÉBERGEMENT ET POINT D'ACCÈS AU SONDAGE

L'hébergement sera fait par le Consortium Cima+/BPR à l'extérieur de l'enseigne du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET).

2.3 CRÉATION D'UN SONDAGE

Plusieurs outils de sondage sont disponibles sur le marché. À la suite de l'analyse des possibilités, le Consortium Cima+/BPR utilisera l'outil de sondage « Survey Monkey ».

Il est cependant important de retenir que les aspects suivants ont été validés :

- la possibilité d'intégrer des images;
- la possibilité de personnaliser l'adresse Web du sondage au MTMDET.

3.0 ANALYSE DES DONNÉES

Les données pourront être remises dans le format demandé par le MTMDET, qu'il s'agisse d'Excel, d'Access (ACCDB) ou autres.

4.0 CONTENUS

Le contenu a été élaboré à partir des rapports et documents liés au projet de l'A25. Les contenus pouvant se référer aux impacts visuels du projet ont été extraits de ces documents, c'est-à-dire :

- CONCESSION A25 S.E.C., *Consultation publique, Rapport de consultation publique, Transfert Environnement*, décembre 2007, <http://www.a25.com/gestion/files/Rapport.pdf>.
- CONCESSION A25, *Projet de parachèvement de l'autoroute 25, Consultations publiques*, octobre 2007, http://www.a25.com/gestion/files/PwP_consultations_publicques.pdf.
- CONVERCITÉ, *Consultation publique, Parachèvement de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval et modifications demandées au schéma d'aménagement en vigueur sur le territoire de l'agglomération de Montréal, Rapport final présenté au Ministère des Transports*, octobre 2006, <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0934509.pdf>.
- BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT, *Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, Rapport d'enquête et d'audience publique*, septembre 2005, <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape215.pdf>.

QUESTIONNAIRE

4.1- ENVOI

Cible : Résidents et usagers

Moyen : Publipostage

Texte d'invitation :

Date

À l'attention des riverains demeurant à proximité du nouveau tronçon de l'autoroute 25 en partenariat public-privé et de ses usagers

Madame, Monsieur,

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) sollicite votre collaboration afin de répondre à un questionnaire portant sur votre perception quant aux impacts visuels du parachèvement de l'autoroute 25 entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'autoroute 440 à Laval.

À la suite de consultations publiques liées au parachèvement de ce tronçon, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) exigeait la réalisation d'une étude sur la perception des usagers et des riverains relativement aux impacts visuels de l'autoroute cinq ans après sa mise en fonction.

Dans ce contexte, le MTMDET a mandaté le consortium Cima+/BPR pour coordonner ce projet d'étude et transmettre, entre autres, un questionnaire à un échantillonnage représentatif de riverains et d'usagers. Les renseignements recueillis par l'intermédiaire de ce questionnaire seront traités de façon confidentielle et ils serviront de base à cette étude.

À titre de renseignement, les travaux pour le parachèvement de l'autoroute 25 ont débuté au mois de mars 2008 et ils se sont achevés au mois de mai 2011.

Les objectifs suivants étaient visés par la réalisation de ce projet :

- améliorer la fluidité de la circulation en période de pointe;
- raccourcir le temps et la distance de déplacement pour les usagers;
- améliorer la qualité de vie et la sécurité des riverains;
- diminuer les émissions de polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre;
- atténuer les problèmes de congestion et de débordement sur le réseau local.

Vous pouvez consulter les détails du projet de parachèvement en consultant le [site du MTMDET](#).

- Pour vous aider dans la compréhension de certaines questions, des images ont été ajoutées;
- Le questionnaire comprend 18 questions à choix multiples;
- Si vous éprouvez un problème d'ordre technique ou si vous souhaitez obtenir de plus amples renseignements sur ce sondage, communiquez avec nous en composant le 438 870-7916 du lundi au vendredi, entre 8 h 30 et 16 h.

Nous vous remercions à l'avance de votre précieuse collaboration!

– **Accédez au questionnaire en vous rendant sur le lien suivant de votre choix**

- Questionnaire français : https://www.surveymonkey.com/fr/visuel-A25*
- Questionnaire anglais : https://www.surveymonkey.com/en/visuel-A25*

Consortium Cima+/BPR

5100, rue Sherbrooke Est, bureau 900
Montréal (Québec), H1V 3R9

Pour le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Bien vouloir répondre à toutes les questions du questionnaire.

QUESTIONS D'ORDRE GÉNÉRAL AUX FINS DE CLASSIFICATION

1- Veuillez indiquer votre code postal.

xxx xxx

2- À quel groupe d'âge appartenez-vous?

- 16 à 24 ans
- 25 à 34 ans
- 35 à 44 ans
- 45 à 54 ans
- 55 à 64 ans
- 65 et plus

3- Veuillez préciser si vous êtes un homme ou une femme.

- Homme
- Femme

4- Quel type d'usager de l'autoroute 25 êtes-vous?

- Régulier (chaque semaine)
- Occasionnel
- Je n'ai jamais utilisé l'autoroute 25 => branchement à la question 7

5- Quels sont les moyens de transport que vous utilisez lorsque vous empruntez l'autoroute 25? (Cochez toutes les réponses applicables.)

- Véhicule de promenade (voiture, camionnette, motocyclette, etc.)
- Autobus
- Camion pour le transport de marchandises ou de livraison
- Vélo
- Marche
- Autre

Si vous avez coché autre, précisez le moyen de transport que vous utilisez le plus souvent.

6- À quel moment de la journée utilisez-vous principalement l'autoroute 25? (Cochez toutes les réponses applicables.)

- 6 h à 8 h 59
- 9 h à 14 h 59
- 15 h à 18 h 59
- 19 h à 20 h 59
- 21 h à 5 h 59

QUESTIONS CONCERNANT LE NOUVEAU TRONÇON EN PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ DE L'AUTOROUTE 25



Besoin d'un rappel en ce qui a trait au projet de l'autoroute 25?

Avant de poursuivre, cliquez sur un des deux liens ci-dessous pour accéder à un rappel de la présentation du projet dans son ensemble.

[Consultez la vidéo](#)
[Consultez les informations écrites](#)

Sélectionnez la réponse correspondant généralement le mieux à votre opinion sur l'affirmation énoncée.

7- Visuellement, le système de péage en continu (sans arrêt de passage) s'intègre bien au projet.

- Totalement en accord
- Plutôt en accord
- Plutôt en désaccord
- Totalement en désaccord
- Ne sais pas / Ne réponds pas



Si vous êtes plutôt en désaccord ou totalement en désaccord, dites pourquoi et précisez ce qui pourrait être amélioré.

8- À quelle fréquence utilisez-vous le sentier polyvalent?

- Souvent
- Occasionnellement
- Rarement
- Jamais



9- Le sentier polyvalent s'intègre bien au pont de l'autoroute 25 et permet de profiter visuellement du site.

- Totalemment en accord
- Plutôt en accord
- Plutôt en désaccord
- Totalemment en désaccord
- Ne sais pas / Ne réponds pas

Si vous êtes plutôt en désaccord ou totalement en désaccord, dites pourquoi et précisez ce qui pourrait être amélioré.

10- Les aménagements paysagers intégrés à l'autoroute 25 (gazon, plates-bandes, arbres, etc.) sont suffisants.

- Totalemment en accord
- Plutôt en accord
- Plutôt en désaccord
- Totalemment en désaccord
- Ne sais pas / Ne réponds pas

Si vous êtes plutôt en désaccord ou totalement en désaccord, dites pourquoi et précisez ce qui pourrait être amélioré.

11- Le projet de l'autoroute 25 a été réalisé avec le souci de s'intégrer aux milieux naturel et urbain.

- Totalemment en accord
- Plutôt en accord
- Plutôt en désaccord
- Totalemment en désaccord
- Ne sais pas / Ne réponds pas

Si vous êtes plutôt en désaccord ou totalement en désaccord, dites pourquoi et précisez ce qui pourrait être amélioré.

12- La végétation aux abords de l'autoroute permet d'améliorer son intégration dans le paysage urbain, notamment en réduisant l'impact visuel de l'infrastructure pour les riverains avoisinant l'autoroute.

- Totallement en accord
- Plutôt en accord
- Plutôt en désaccord
- Totallement en désaccord
- Ne sais pas / Ne réponds pas

Si vous êtes plutôt en désaccord ou totallement en désaccord, dites pourquoi et précisez ce qui pourrait être amélioré.

13- Malgré la présence du pont, l'attrait de la vue de la rivière des Prairies et de l'île Rochon est préservé.

- Totallement en accord
- Plutôt en accord
- Plutôt en désaccord
- Totallement en désaccord
- Ne sais pas / Ne réponds pas



Si vous êtes plutôt en désaccord ou totallement en désaccord, dites pourquoi et précisez ce qui pourrait être amélioré.

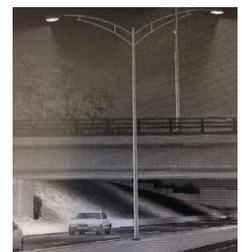
14- Les buttes et murs antibruit présentent un aspect visuel intéressant et bien intégré.

- Totallement en accord
- Plutôt en accord
- Plutôt en désaccord
- Totallement en désaccord
- Ne sais pas / Ne réponds pas

Si vous êtes plutôt en désaccord ou totallement en désaccord, dites pourquoi et précisez ce qui pourrait être amélioré.

15- Les lampadaires choisis s'intègrent bien à l'environnement visuel.

- Totallement en accord
- Plutôt en accord
- Plutôt en désaccord
- Totallement en désaccord
- Ne sais pas / Ne réponds pas



Si vous êtes plutôt en désaccord ou totallement en désaccord, dites pourquoi et précisez ce qui pourrait être amélioré.

CONCLUSION

16- Dans l'ensemble, je suis satisfait de l'aspect visuel du pont de l'autoroute 25 enjambant la rivière des Prairies.

- Totalement en accord
- Plutôt en accord
- Plutôt en désaccord
- Totalement en désaccord
- Ne sais pas / Ne réponds pas

Si vous êtes plutôt en désaccord ou totalement en désaccord, dites pourquoi et précisez ce qui pourrait être amélioré.

17- Dans l'ensemble, je suis satisfait de l'aspect visuel général de l'autoroute 25.

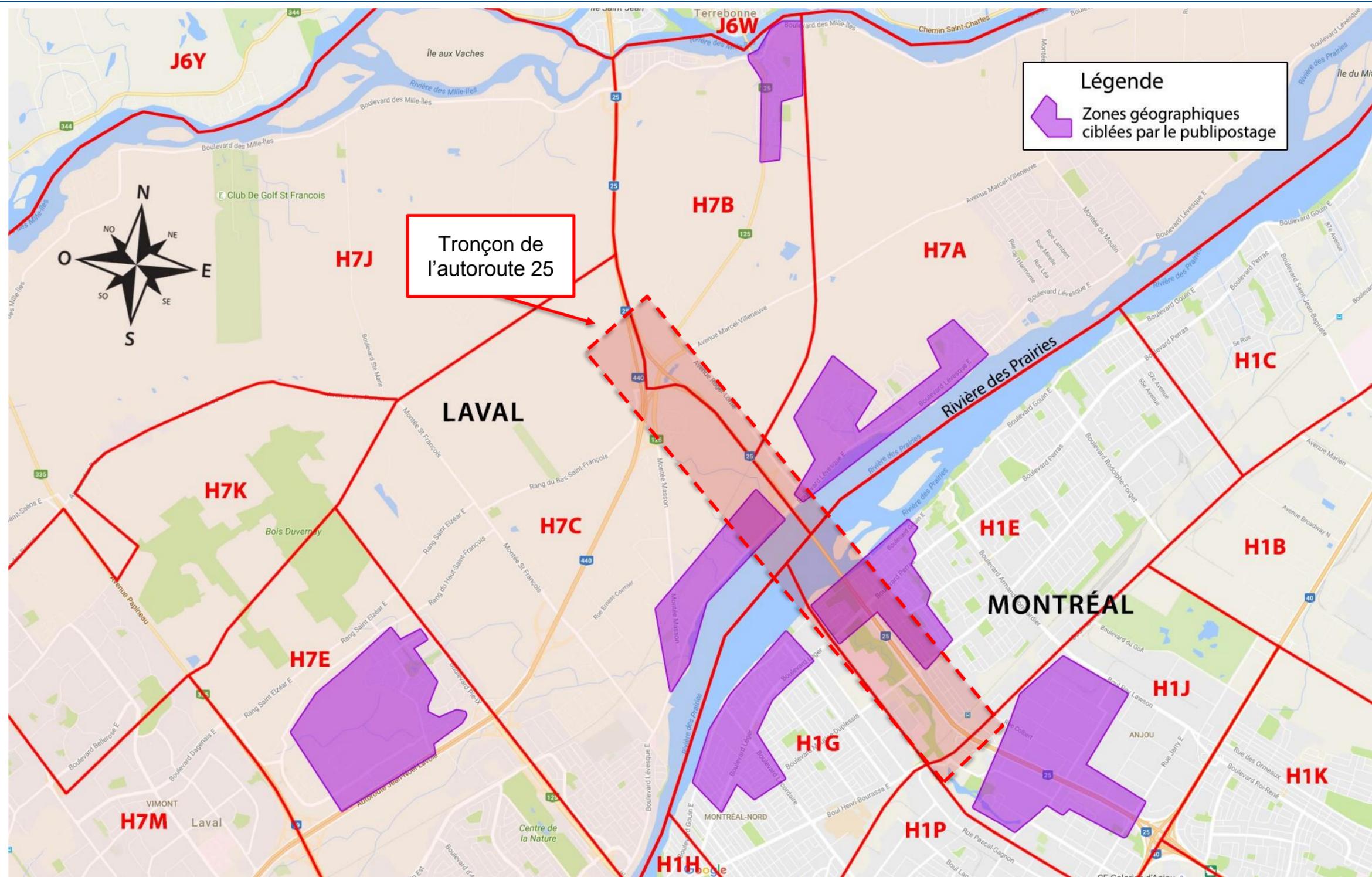
- Totalement en accord
- Plutôt en accord
- Plutôt en désaccord
- Totalement en désaccord
- Ne sais pas / Ne réponds pas

Si vous êtes plutôt en désaccord ou totalement en désaccord, dites pourquoi et précisez ce qui pourrait être amélioré.

18- Souhaitez-vous exprimer des commentaires en ce qui a trait à l'aspect visuel du parachèvement de l'autoroute 25? Utilisez l'espace ci-dessous et précisez votre avis.

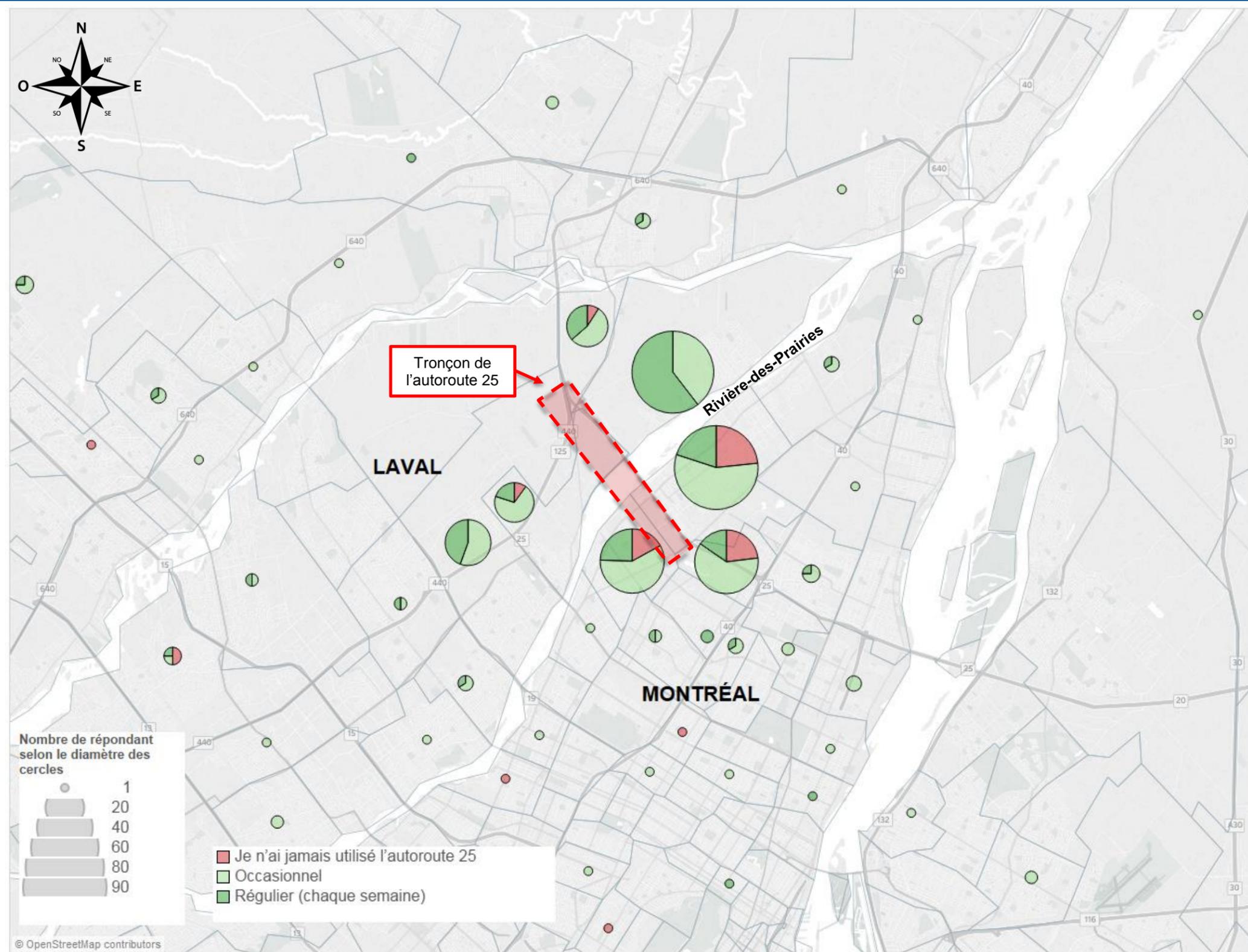
Merci de votre participation à ce sondage.

**ANNEXE C :
COUVERTURE GÉOGRAPHIQUE CIBLÉE PAR LE PUBLIPOSTAGE**



*Les zones géographiques ciblées par le publipostage ne sont pas précisément à l'échelle.

**ANNEXE D :
CARTE GÉOGRAPHIQUE DES RÉPONDANTS**



ANNEXE E : COMMENTAIRES DÉTAILLÉS REÇUS DES RÉPONDANTS

Questions	Opinions	Commentaires
7	Totalement en accord	petite suggestion:voir le système de Sydney , Australie pour paiement. C'est merveilleux et plus pratique.
7	Totalement en accord	En passant les luminaires E 31 à E 34 de la piste cyclable sont défectueux.
7	Plutôt en accord	Je suis plutôt en accord afin d'éviter l'achalandage... aux heures de pointe.
7	Plutôt en accord	C'est bien que nous n'ayons pas à arrêter pour le péage mais je le trouve très coûteux c'est la raison pour laquelle je le prend très occasionnellement et bien sur en dehors des heures de pointe. Autrement, je fais le grand détour.
7	Plutôt en accord	I agree that it is well integrated, however the noise level resulting from traffic is unacceptable. There is a strong need for sound barriers on the Montreal side near Blvd. Gouin I cannot sit in my backyard due to this noise pollution!!!!!!
7	Ne sais pas / Ne réponds pas	J'ai passé une seule fois (au début) en me disant que j'allais essayer... Je ne savais pas trop comment ça fonctionnait... Il devrait être écrit vignette obligatoire afin que l'on ne se retrouve pas avec des frais inutiles... J'ai un jour voulu acheter la vignette mais malheureusement, nous devons payer des frais mensuels en plus de chaque passage... Je l'aurais utilisé qu'occasionnellement alors les frais mensuels étaient de trop... Devrait avoir un prix pour la vignette style comme la carte Opus... Ensuite seulement des frais de passage. L, j'envisagerais d'avoir la vignette même si occasionnel ! ☺
7	Ne sais pas / Ne réponds pas	Don't use it often enough to use the service
7	Plutôt en désaccord	le système est très laid, et envahissant. Le champ visuel se trouve pollué par la masse créée par la super structure
7	Plutôt en désaccord	Structure imposante qui nuit au visuel
7	Plutôt en désaccord	Il doit y avoir un moyen d'intégrer cette structure pour qu'elle ne soit pas visible.
7	Plutôt en désaccord	Ne répond pas au besoin des usagers occasionnels
7	Plutôt en désaccord	C'est très bien d'avoir un système de paiement automatisé, mais la possibilité de paiement à un guichetier (ou par carte de crédit/débit) devrait exister comme c'est le cas pour le prolongement de A30 (aussi PPP) dans l'ouest de l'île et la plupart des autoroutes où cela existe aux États-Unis.
7	Plutôt en désaccord	La façon de prélever les passages. Impossible d'avoir des passages temporaires
7	Plutôt en désaccord	Possibilité de faire demi-tour.
7	Plutôt en désaccord	Pas très beau
7	Plutôt en désaccord	Pylône de support des caméras peu esthétique
7	Plutôt en désaccord	fees are charged for useless reasons when you already have the sticker and are registered on the system.
7	Plutôt en désaccord	There was no visible notification or warning for drivers to choose another route to prevent toll charges.
7	Totalement en désaccord	C'est le pire système à jamais avoir été conçu, c'est un vol qualifié pour les utilisateurs occasionnels. J'habite à côté et je n'ai jamais pris le pont car il ne ferait aucun sens de m'acheter un transpondeur pour le peu d'usage que j'en ferais, et que le coût sans transpondeur est absolument indécent. Pourtant, même s'il est loin de chez moi, j'ai déjà pris le pont de l'Autoroute 30. Ça, c'est un pont bien géré.
7	Totalement en désaccord	Non, je n'aime pas cela du tout. En tant qu'utilisatrice occasionnelle, je ne vois pas pourquoi je devrais payer des frais exorbitants pour les frais d'administration. J'ai voulu avoir le transpondeur, mais il faut continuellement mettre de l'argent dès qu'on est en bas de 50\$ sinon, on a des frais, c'est inacceptable!!!! J'aime beaucoup et de loin, le fonctionnement du pont de la 30.
7	Totalement en désaccord	Mon GPS m'a conduit à votre raccourci le matin de mon voyage j'étais prête pour payer mais pas de poste de payage et la je dois payer des frais, avoir su car je prends jamais a25 je me aurais organisé la veille car les frais non pas été de malveillance de ma part juste une décision de mon GPS du matin de mon voyage.merci
7	Totalement en désaccord	donner des emplois
7	Totalement en désaccord	Frais d'administration usagers

Questions	Opinions	Commentaires
7	Totalement en désaccord	LA POSSIBILITÉ DE PAYER LE (PASSAGE IMMÉDIATEMENT)POUR ÉVITER DES FRAIS D'ADMINISTRATION RIDICULE ET EXAGÉRÉS
7	Totalement en désaccord	C'est une taxe déguisée encore pour nous les contribuables. Vous faites de autoroutes neuves qu'il faut payé si on l'emprunte et on néglige les routes existantes!
7	Totalement en désaccord	Je pense que le péage actuel favorise les citoyens qui ont a l'utiliser fréquemment. Pour ceux qui habitent loin du pont je ne vois pas d'avantage. Toute la population devrait pouvoir y circuler,(sans frais d'administration supp.) comme le pont de la 30.Je crois que nous y avons tous contribué avec nos taxes.
7	Totalement en désaccord	laid, pas clair et trop cheap pour le prix qu'on paye !!!
7	Totalement en désaccord	Il pourrait y avoir un poste de paiement pour les utilisateurs occasionnels au lieu de nous facturer un gros montant...
7	Totalement en désaccord	Construire un vrai poste de péage comme dans les pays civilisés pour qu'on arrête de se faire voler par A-25 à chaque fois qu'on souhaite traverser ce pont de merde pour éviter les feux sataniques du blvd Henri-Bourassa.
7	Totalement en désaccord	Le fait de ne pas offrir un guichet pour payer une des raisons pour laquelle je n'utilise pas le pont.
7	Totalement en désaccord	Le cout de collection exorbitant chargé aux utilisateurs occasionnels les a incité à boycotter ce pont dans leurs déplacement.
7	Totalement en désaccord	Vitesse n'est pas contrôlé sur le pont et les Motos vont trop rapidement avec un bruit infernal. La vitesse devrait être contrôlé avec surveillance policière autant que pour les autos. Pollution par le bruit même la nuit ceci est inconcevable.
7	Totalement en désaccord	J'habite juste à côté du pont à rdp donc je n'ai aucun besoin de démentir une vignette pour me servir du pont. A deux repris les autobus circulant sur la voie réservée m'ont poussés sur l'accès au pont en mettant en ma vie en danger. Je prendrais la vignette si les frais adm ne seraient pas chargé. Je pourrais de temps en temps emprunter le pont si il y avait un péage ai comptant. Je ne peut pas comprendre qu'un tel projet n'ai prévu aucune sortie pour rdp/montreal-nord. Pour nous ça reste un inconvéient. Le bon dieu a commis un grave erreur quand il a fait l'âne avec une queue et de grandes oreilles puisque il y aurait bien des gens qui mériteraient de les porter Mon grand-père disait.
7	Totalement en désaccord	It's an eyesore (ugly) and shouldn't be there to start off with. I never agreed that there should be a toll. We pay enough as taxpayers!
7	Totalement en désaccord	As a not French-speaker and accidental one-time-user I did not understand the signs and was led by GPS to A25 to pass through Montreal. Only by your "avis de peage non-payé", translated to me by a friend, did I realize that I have used a toll road. If I would have known I would have chosen a different route. You can hide behind official language requirements all day long but Montreal is also a tourist magnet drawing thousands of visitors every day and when it comes to payment obligations you have to inform them in an additional language.
9	Totalement en accord	TRES BIEN
9	Totalement en accord	Par contre, j'aimerais grandement qu'il demeure ouvert TOUTE l'année.
9	Totalement en accord	Protection pas assez haute
9	Totalement en accord	Elle aimerait avoir une piste cyclable qui se rend à l'île Rochon
9	Totalement en accord	Tout simplement merveilleux. Ca serait à considérer l'ouverture à l'année et pourquoi pas des événements
9	Totalement en accord	Voir mon commentaire ci haut pour les luminaires E 31 à E 34 défectueux. Merci
9	Totalement en accord	I did not even know it was there so I can only conclude that it integrates perfectly!
9	Plutôt en accord	Il est un peu ridicule et dommage que la plate-forme «lacustre» du côté ouest sur Gouin (à Montréal) soit condamnée depuis son érection.
9	Plutôt en accord	The path is not really well made because it is shared by cyclists, runners, roller bladers & walkers. These are too many variables at the same time for such a tight passage. They should have done one side for cyclists & roller bladers, & another side for walkers & runners. This would be much safer for everyone (including the mom's pushing baby strollers.

Questions	Opinions	Commentaires
9	Plutôt en accord	The Path is amazing...except people cross it on bicycles, with their dogs, wheelchairs, etc. and sometimes it is very busy and therefore uncomfortable as we keep trying not to hit someone or avoid getting hurt by someone. Also the rails become full of spiders by the end of the summer and they are never cleaned of the spiders. They are huge and disgusting and I avoid using the path during that season.
9	Ne sais pas / Ne réponds pas	Je viens d'apprendre l'existence de ce sentier polyvalent. Peut-être que je l'utiliserai.
9	Ne sais pas / Ne réponds pas	Ne sais pas c'est quoi!!!
9	Ne sais pas / Ne réponds pas	Ne sais pas, signifie pour moi que je suis indifférente
9	Ne sais pas / Ne réponds pas	Did not use it and did not know it existed
9	Plutôt en désaccord	Profiter visuellement, pas vraiment. Qui veut arrêter sur un petit parapêt à côté d'une voie rapide? C'est sans intérêt. C'est seulement utile pour aller profiter des beaux sentiers cyclables à Laval.
9	Plutôt en désaccord	Plutôt en accord pour l'intégration mais en plutôt en désaccord pour la vue du site. La vue aurait été plus belle si la voie avait été construite sur le côté ouest pour profiter des couchers de soleil (c'est mon point de vue comme photographe).
9	Plutôt en désaccord	Étant donné qu'il n'est accessible que d'un côté, seule une vue vers le nord-est peut être appréciée.
9	Plutôt en désaccord	C'est plutôt bruyant. Peut être améliorer l'insonorisation?
9	Plutôt en désaccord	Les remparts sont très hauts, difficiles de profiter de la vue en bicycle ou à pied.
9	Plutôt en désaccord	a l'heure de pointe il y a un moment ou l'on sauve du temps pour le retour du soir .mais aussitot sorti du pont le trafic est toujours la.et on paye plus a cet heure.
9	Plutôt en désaccord	Manque de verdure
9	Plutôt en désaccord	Bicyclettes roulent trop vite.....????????? Ce n'est pas pour les piétons
9	Plutôt en désaccord	Problème avec les vélos et les marcheurs. Ont doit faire attention !
9	Plutôt en désaccord	It is difficult to enjoy the visual aspect when the noise level is overwhelming Please install effective sound barriers
9	Totalement en désaccord	C'est inutilisable l'hiver. Il est impossible de traverser le pont durant cette période pour aller prendre l'autobus à montréal.
9	Totalement en désaccord	Le muret qui sépare les piétons ou cyclistes du passage des voitures est trop haut. Impossible de voir les piétons ou cyclistes de nos voitures, ce qui réduit la sécurité des piétons et des cyclistes. Le danger de se faire agresser sur le passage piétonnier est beaucoup plus grand ainsi, puisque isolé de la vue des conducteurs de véhicules. De plus, en ayant un muret trop haut et très laid, il est impossible de voir la rivière quand on conduit, ce qui nous empêche de profiter visuellement du paysage.
10	Totalement en accord	Beaucoup de mauvaises herbes hautes, arbres chétifs (si encore vivants), manque total d'imagination...La propreté des points d'arrêt laisse aussi à désirer; bouteilles d'eau vides, tasses à café, papiers, cartons, plastiques, etc. Ilot de chaleur à cause du manque d'arbres.
10	Plutôt en accord	Le site du bureau de A25 et des équipements d'entretien est très laid. Il manque énormément d'arbres.
10	Plutôt en accord	Le dessous du pont au niveau du Boul. Lévesque pourrait être amélioré
10	Plutôt en accord	Un peu plus d'arbres ou de verdure...
10	Plutôt en accord	Manque un peu Ajouter des tables pour pic-nique Manque de finition
10	Plutôt en accord	Des sorties pour rdp/Montreal-nord!! C'est clair ?
10	Plutôt en accord	Is there any landscaping? It's only concrete anyways...
10	Ne sais pas / Ne réponds pas	Je n'ai jamais remarqué la présence de ces dits aménagements???
10	Ne sais pas / Ne réponds pas	Votre pont est super mais je cherchais le pont payage???
10	Ne sais pas / Ne réponds pas	Je n'y ai jamais porté attention.

Questions	Opinions	Commentaires
10	Ne sais pas / Ne réponds pas	Ne sais pas, signifie pour moi que je suis indifférente
10	Ne sais pas / Ne réponds pas	I REALLY DON'T CARE
10	Plutôt en désaccord	jamais remarqué, je suis trop préoccupée par vos frais exorbitants!
10	Plutôt en désaccord	Il serait bien d'en rajouter
10	Plutôt en désaccord	Cheap, loser...
10	Plutôt en désaccord	Plus d'arbres et d'aménagements naturels.
10	Plutôt en désaccord	Je crois qu'il pourrait y avoir d'avantage de verdure en particulier des arbres, conifères ou feuillus.
10	Plutôt en désaccord	À part le stationnement de l'édifice de A25, j'ai pas vu d'aménagements paysagers à cet endroit.
10	Plutôt en désaccord	Plus d'arbres
10	Plutôt en désaccord	Sous le pont, l'édifice de A25 n'est pas paysagé, pas de fleurs, arbustes ou arbres. Il ressemble a un entrepôt avec un vaste stationnement en asphate sur le côté. Il pourrait être bien aménagé (paysagé) et avoir un côté visuel agréable quand on passe sous le pont.
10	Plutôt en désaccord	Je ne trouve même pas qu'il y ai eu aménagement paysager du côté de Laval. Plus d'arbres et de fleurs serait bienvenue.
10	Plutôt en désaccord	Il est normal d'avoir moins de verdure lorsqu'une structure de ce genre est construite. Il y avait beaucoup plus d'arbres autrefois et cela me manque.
10	Plutôt en désaccord	Il devait y avoir une halte avec des tables et des accès à l'eau. Ce n'est pas encore fait.
10	Plutôt en désaccord	Du côté de Laval, du Boul Lévesque, aucun aménagement n'a été fait
10	Plutôt en désaccord	Pourrait en avoir plus
10	Plutôt en désaccord	Peu de verdure apparente.
10	Plutôt en désaccord	il pourrait y avoir encore plus d'arbre
10	Plutôt en désaccord	Il devrait y avoir l'ajout de nombreux arbres plantés le long de l'autoroute 25 à partir du boulevard Henri Bourrassa jusqu'au boulevard Gouin afin d'offrir un écran visuel pour les résidences en bordure de l'autoroute. Servirait d'écran sonore et permettrait de réduire la pollution pour les résidents.
10	Plutôt en désaccord	Le travail ne semble pas terminé...
10	Plutôt en désaccord	Il manque de verdure dans ce coin. même la concession A25 manque de verdure.
10	Plutôt en désaccord	Il faudrait beaucoup plus d'arbres sur les talus de protection sonore de part et d'autre de la partie montréalaise (il ne suffit pas de les planter : il faut s'assurer qu'ils poussent ensuite).
10	Plutôt en désaccord	Manque des arbres plus mature
10	Plutôt en désaccord	Manque d'entretien et de paysagement. Présence de fardoche et manque de fauchage.
10	Plutôt en désaccord	L'aménagement paysager aux sortie Nord et Sud du blv Lévesque pourrait être grandement bonifier
10	Plutôt en désaccord	Je n'ai jamais remarqué qu'il y avait une forme d'aménagement paysager...

Questions	Opinions	Commentaires
10	Plutôt en désaccord	J' ai assisté au rencontre du BAPE avant le début des travaux et consulté les maquettes d' aménagement. - le Gazon : tonte réalisée peu souvent et ressemble plus à un champs de foin. - Arbre ; très peu et même presque inexistant. Il devrait avoir beaucoup plus d'arbres sur les talus et d'arbustes dans les parois chaque côtés de l'autoroute.....Certains arbustes ont été planté il y a 1 ou 2 ans, mais ont ne les vois pas. - Plantes-Bandes : Faibles ou presque inexistantes Lors de mes passages sur ce pont, je trouve qu'il est très beau et en direction vers Mtl....la vue est exceptionnelle sur la ville de Mtl et bâtiments longeant la Rivière des prairies. - MAIS DOMMAGE : l' Aménagement paysager devrait être amélioré (actuellement : champs de foin avant d' arrive dans la métropole).
10	Plutôt en désaccord	Il n'y a pas vraiment d'aménagement paysager à mon humble avis.
10	Plutôt en désaccord	Pour une dépense si important pour la construction du pont, vous aurais du depenser quelque dollar de plus pour aménager l'entrée et la sortie du pont!
10	Plutôt en désaccord	Plus des fleurs et d'amenagement
10	Plutôt en désaccord	Derrière les maisons à Rivière-des-Prairies, les arbres morts devrait les changer.
10	Plutôt en désaccord	Je n'ai pas remarqué
10	Plutôt en désaccord	il pourrait en avoir plus. plus de fleurs.
10	Plutôt en désaccord	Ça fait dénudé quand on circule sur la voie de service
10	Plutôt en désaccord	Again, I have lived in my present home for 30 years and since this bridge was built, I can no longer enjoy sitting in my backyard. THIS IS UNacceptable Please install SOUND BARRIERS I live on 4th Avenue and the quality of my life has been strongly impacted by the noise level
10	Plutôt en désaccord	There isn't enough greenery & they should have put up a better and longer sound proofing wall between Perras blvd & Gouin.
10	Totalement en désaccord	Il y a des aménagements paysagers? Je ne les ai jamais remarqués. C'est plutôt laid, comme endroit. Surtout prêt du bureau de l'A25, avec les cables qui traversent la voie cyclable à 2-3 mètres du sol.
10	Totalement en désaccord	arbre? quels arbres? du côté Laval, l'échanger 25-440 fait pitié tellement il manque de végétation, sans compter le côté bénéfique d'une végétation bien planifiée en hiver pour protéger de la neige.
10	Totalement en désaccord	LE GAZON N'EST JAMAIS COUPÉ SUR L'ENSEMBLE DU TRAJET. ON VOIT DES DÉCHETS À PLUSIEURS ENDROIT. TRÈS PEU D'ARBRES
10	Totalement en désaccord	C'est un champ à l'abandon autour du pont. Au prix ou nous coute ce maudit pont de voleurs, et des frais astronomiques tout en ayant un service pourri et une attitude de monopole. Ah j'oubliais, des frais qui ont augmentés en débile l'an dernier, et qui augmentent à chaque année en plus. Mon salaire lui n'a pas augmenté depuis 5 ans.... Vraiment une belle bande de déconnectés au gouvernement. Le visuel pourrait être plus beau, c'est sur, mais comme il est plus cher de traverser ce pont que le pont Washington à NewYork, je crois que l'on mérite des gazons en OR MASSIF....
10	Totalement en désaccord	plus d'arbres, plus de fleurs
10	Totalement en désaccord	Plates-bandes insuffisantes pour amortir le son des véhicules (il devrait y avoir un sondage sur cet aspect, le bruit des véhicules est élevés) Il n'y a pas d'arbres, gazon,... à proximité du pont!!! Du coté de Montréal, un parc a été débuté sur Boul. Gouin, coté Ouest du pont mais n'est toujours pas ouvert ni accessible (cela fait 5 ans)!
10	Totalement en désaccord	Plus d'arbres et refaire la chaussée elle est très mal en point
10	Totalement en désaccord	Plantez des arbres beaucoup d'arbres. Meilleurs contre la pollution, et aussi coupe bien le bruit.
10	Totalement en désaccord	Il a pas vraiment arbre , ni de gazon mais plutot de la roche ou bien de la mauvais herbe
10	Totalement en désaccord	Le terme aménagement ne s'applique pas car il s'agit d'herbes qui pousse sans aménagement et sans harmonie.
10	Totalement en désaccord	il pourrait en avoir beaucoup plus
10	Totalement en désaccord	Trop de bruit et beaucoup de poussière

Questions	Opinions	Commentaires
10	Totalement en désaccord	Pourquoi la passerelle ne sert pas sur le terrain coté ouest a montréal. Aménagement.....??????... depuis la construction du pont
10	Totalement en désaccord	Gros panneaux publicitaire avant le pond coté nord est de trop.
10	Totalement en désaccord	Il faudarait ajouter des arbres matures et ajouter un recouvrement naturel (végétation) aux murs coupe-bruits.
10	Totalement en désaccord	Il y a matière à revoir le décor, ça fait moce
10	Totalement en désaccord	Il manque des arbres du côté est de l autoroute sur la butte et en bas vers gouin.
10	Totalement en désaccord	Le parc à l'ouest du pont n'est pas terminé, le passage est fermé en plus.
10	Totalement en désaccord	What landscaping? Seriously! Work should be done under and around the entrances/ exists.
10	Totalement en désaccord	It looks like a forest. Not well maintained.
10	Totalement en désaccord	On the Laval side, we have removed the existing trees and repaved the Levesque Boulevard in patches leaving it uneven. It is awful to look at on the Laval side.
11	Plutôt en accord	Respect de l'environnement
11	Plutôt en accord	Encore trop bruyant surtout les motociclettes
11	Plutôt en accord	Noise levels from the bridge traffic can be heard constantly. Especially in the evening.
11	Ne sais pas / Ne réponds pas	Je demeure près du pont de la 25 depuis peu; je ne sais pas à quoi ressemblait le milieu avant l'arrivée du pont.
11	Ne sais pas / Ne réponds pas	I REALLY DON'T CARE
11	Ne sais pas / Ne réponds pas	It's a bridge made of concrete and steel...no need to integrate it into the natural environment.
11	Plutôt en désaccord	Une infrastructure de ce genre ne s'intègre jamais bien avec la nature, notamment avec la perte de boisés, etc.)
11	Plutôt en désaccord	si je suis en accord avec l'intergration au tissus urbain, l'intégration au milieu environnemental est très faible, et pas seulement sur le plan visuel, mais aussi sonore.
11	Plutôt en désaccord	Aux heures de point am et pm il y a souvent de la congestion causée par 25-30 voitures en ligne qui attendent toutes pour tourner prendre le pont. Selon moi, il y aurait dû avoir de feux de circulation qui pourront être modifiés : Réguliers aux hrs de pointe et avec oeil magique le reste du temps. L'arrêt obligatoire brise la fluidité de la circulation. En fin de journée, sur. boul lévesque vers l'est on est parfois pare choc à pare choc pendant un bon 15 minutes. Des lumières rendraient le tout fluide, moins de perte de temps, frustration
11	Plutôt en désaccord	Un effort supplémentaire aurait dû être pensée afin que les marcheurs soient isolés des vélos. De plus, certain scooter et motos passent sur le sentier, ce qui est dangereux pour la sécurité des marcheurs.
11	Plutôt en désaccord	Malgré le mur anti-bruit, la circulation est bruyante pour les résidents demeurant à 2 ou 3 rues plus loin et les courses automobiles/motocyclettes nocturnes sont très dérangeantes... Pas de police???
11	Plutôt en désaccord	Partout dans le monde, les piliers de structure dans le genre du pont de la 25 sont illuminés. C'est triste que ce ne soit pas fait ici.
11	Plutôt en désaccord	Suggestions: - Prolonger platebandes anti-bruit sur le coté Montréal pour améliorer qualité environnement 'bruit' pour les riverains - Finaliser le parc coté ouest du pont (Montréal) - Piste cyclable / piétonnière aurait idéalement pu être des 2 cotés du pont mais peut-être trop couteux
11	Plutôt en désaccord	Les riverains de Montréal particulièrement ceux de RDP, doivent utiliser la voie de service pendant plusieurs km pour aller vers le sud ou pour revenir vers le nord.
11	Plutôt en désaccord	Même que précédemment.
11	Plutôt en désaccord	Je serai en accord si ma suggestion au point 10 était réalisée dans le cadre de ce projet.
11	Plutôt en désaccord	Une autoroute demeure une autoroute. Mais le pont est visuellement beau.
11	Plutôt en désaccord	Manque de verdure

Questions	Opinions	Commentaires
11	Plutôt en désaccord	Il a plutôt augmenter le trafic.
11	Plutôt en désaccord	Mentioned in previous number.
11	Plutôt en désaccord	See answer in 10. No attention was given on the Laval side.
11	Totalement en désaccord	C'est inacceptable d'avoir éliminé les accès en direction sud pour la population de Montréal-Nord, et d'obliger de se rendre jusqu'à la rue Bombardier pour prendre l'autoroute (tronçon qui était public, auparavant). De même, c'est inacceptable de faire sortir les gens en direction nord à la hauteur de Bombardier, et de les faire prendre la voie de service jusqu'à Léger. La population de Montréal-Nord obtient tous les désagréments de ce projet mal conçu, mal géré et pas réfléchi, et aucun des bénéfiques. Les habitants de Terrebonne eux, sont bien contents.
11	Totalement en désaccord	Je ne vois pas comment le projet s'intègre aux milieux naturel et urbain. On a exproprié des gens, une terre cultivée, on a détruit forêt et champs, maison ancestrale et champ cultivé pour construire du béton et un système autoroutier inefficace (le trafic est pire depuis que le pont est construit) et inutilisé dans certaines sections. Les bâtiments de la concession A25 sont monstrueux et ne s'intègrent aucunement au bâti traditionnel du quartier.
11	Totalement en désaccord	Problème majeur sur le boul.Gouin: augmentation démesurée de la circulation dans un secteur résidentiel. Depuis l'ouverture de ce pont, le boulevard Gouin direction ouest, entre 6h30 - 8h30, et direction est, entre 15h30 et 18h, est devenu un véritable boulevard. Les banlieusards qui l'empruntent sont de plus en plus nombreux et dangereux. Ils se fou des limites de vitesse et n'hésitent pas les dépassements, quand certains osent respecter la limite de vitesses 50 km. Véritable pollution du bruit et de l'air. C'est devenu insupportable: tranquillité impossible et dangerosité bien présente pour les personnes habitant entre les rues Osias Leduc et boul.Langelier où se trouve la plus grande concentration de personnes âgées. Je marche soir et matin sur le boul.Gouin et je suis témoin ,au quotidien, de scènes incroyables: les gens sont téméraires, imprudents et dangereux (aucun arrêt aux zones piétonnières, dépassement à gauche mais aussi à droite sur la piste cyclable). Solution très simple qui ne coûterait vraiment pas chère et facile à réaliser avec de la bonne volonté: mettre certaines parties de ce boulevard à sens unique.
11	Totalement en désaccord	Au point de vue visuel le pont et son environnement , cela est satisfaisant, par contre au niveau sonore cela est tout a fait inacceptable. Lorsque les vents sont prédominant de l'ouest le niveau de bruit augmentent grandement jusqu'au point de ne pas vouloir rester a l'extérieur si l'on désire le tranquillité.
11	Totalement en désaccord	Le nettoyage du fond de la rivière n'a pas été bien nettoyé après les travaux.
11	Totalement en désaccord	Le fait que l'autoroute est plus basse que le niveau du sol aide à diminuer l'impact visuel du trafic; par contre, la circulation sur les routes secondaires et sur les voies de services détériorent le paysage urbain. Le tronçon d'autoroute entre le boulevard Perras et la 40 n'est pas accessible à la circulation locale (île de Montréal - Montréal-Nord). C'est une autoroute exclusivement dédiée aux lavalois qui laisse la population grandissante de Montréal-Nord n'utiliser que les voies de services sur plusieurs kilomètres, détériorant ainsi le paysage de par la hausse de trafic généré.
11	Totalement en désaccord	A été réalisé avec le souci de faire le plus d'argent possible
11	Totalement en désaccord	On devrait mettre l'effort pour un aménagement plus vert avec un beau décor, une grosse lacune à mon avis, plutôt faire de l'argent vite et au diable le reste, pour ma part je préfère prendre le pont Pie IX, l'entrée est sublime avec un très joli décor en plus de la fameuse roue, et pour le comble le pont est gratuit.
11	Totalement en désaccord	Lorsqu'on prends l'A25 sud à partir de Perras, c'est très long avant de pouvoir entrer sur l'autoroute. On roule sur une voie de service longtemps. Pourquoi?
11	Totalement en désaccord	Overwhelming NOISE POLLUTION
12	Totalement en accord	Je suis d'accord avec l'énoncé no 12, mais cela aurait pu être mieux réalisé (voir questions no 10 et 11)
12	Plutôt en accord	IL FAUDRAIT QU'IL EST DE LA VÉGÉTATION.
12	Plutôt en accord	En accord avec l'affirmation . Mais je trouve que la végétation n'est pas nécessaire.
12	Plutôt en accord	Suggestion: Des végétaux comestibles auraient été bien. (fleurs comestibles, petits fruits)
12	Ne sais pas / Ne réponds pas	Voir encadré numéro 10.
12	Ne sais pas / Ne réponds pas	Ne sais pas, signifie pour moi que je suis indifférente

Questions	Opinions	Commentaires
12	Ne sais pas / Ne réponds pas	Question is not clear... What plant material ?
12	Ne sais pas / Ne réponds pas	I don't care how it looks, I care that the noise level restricts my access to my backyard. This is terrible
12	Ne sais pas / Ne réponds pas	I REALLY DON'T CARE
12	Ne sais pas / Ne réponds pas	Again, concrete and steel is urban...no need to hide it.
12	Plutôt en désaccord	voir la réponse plus haut
12	Plutôt en désaccord	Laquelle? Celle aux abords du pont n'est pas tellement évidente,
12	Plutôt en désaccord	il devrait y en avoir plus
12	Plutôt en désaccord	Je ne vois rien de spécial qui ait été fait.
12	Plutôt en désaccord	Trop de ciment
12	Plutôt en désaccord	pas du côté de Laval
12	Plutôt en désaccord	Avec tout ce béton, nous subissons des travaux pour le bassin de rétention depuis des années sur le boulevard Perras!!! Pas le temps de remarquer la végétation !!!
12	Plutôt en désaccord	Même si je n'habite pas à la lisière de la structure, cela ne se camoufle pas facilement! Ils ont tout de même effectivement fait un bel effort pour garder le plus de verdure possible, mais il serait encore possible d'en ajouter selon moi.
12	Plutôt en désaccord	Manque d'arbres et de vegetation
12	Plutôt en désaccord	Il faudrait davantage de verdure.
12	Plutôt en désaccord	Végétation et pelouse peu entretenus.
12	Plutôt en désaccord	Pas du côté de la Laval! Boul. Levesque
12	Plutôt en désaccord	Il manque d'arbres ou de verdure apparente (mis à part le gazon)
12	Plutôt en désaccord	il pourrait y avoir encore plus d'arbre
12	Plutôt en désaccord	Plantez des arbres beaucoup d'arbres. Meilleurs contre la pollution, et aussi coupe bien le bruit.
12	Plutôt en désaccord	Je serai en accord si ma suggestion au pt. 10 était réalisée dans le cadre de ce projet
12	Plutôt en désaccord	manque de verdure
12	Plutôt en désaccord	Voir réponse 10.
12	Plutôt en désaccord	Je crois qu'il pourrait y avoir plus d'arbre du côté de Laval sur les montagnes derrière le local de l'a25
12	Plutôt en désaccord	L'aménagement paysager aux sortie Nord et Sud du blv Lévesque pourrait être grandement bonifier
12	Plutôt en désaccord	Je ne vois pas beaucoup de végétaux ! S'il y en a ... Pas assez pour être remarquer
12	Plutôt en désaccord	Pour la raison precedente
12	Plutôt en désaccord	Devrait en ajouter, manque de verdure.
12	Plutôt en désaccord	manque d'arbre, aménagement naturel, nous voyons que clotures et béton.....

Questions	Opinions	Commentaires
12	Plutôt en désaccord	Plus d'arbres matures et de parcs devraient être plantés.
12	Plutôt en désaccord	c'est une structure de béton.....sur le coté sud...je ne vois pas de végétation....
12	Plutôt en désaccord	Il faut ajouter des arbres et svp ouvrir le sentier qui passe par dessus le marais en bas. Ce serait intéressant de compléter ce sentier. Vous avez fait un beau petit pont qu'on regarde de loin. En surplus les bicyclette pourrait traverser par ce sentier plutôt que traverser en haut. Vous saviez qu'un petit garçon est mort en haut à l'entrée de la bretelle Perras. Merci
12	Plutôt en désaccord	Could have done more to off-set the "concrete" esthetic/look
12	Totalement en désaccord	Quelle végétation? À part du gazon, il n'y a rien.
12	Totalement en désaccord	Voir réponse à la question précédente... même chose!
12	Totalement en désaccord	La végétation?? Vous voulez dire le gazon, j'imagine? Des arbres indigènes du lieu pourrait améliorer l'impact visuel, notamment je vous suggère de planter des saules noirs, une espèce d'arbre qui pousse dans la région, aux abords de la rivière et qui est de moins en moins présent.
12	Totalement en désaccord	Autour du bâtiment administratif, il faudrait améliorer l'aménagement ainsi que le long du Sentier qui mène au pont. Heureusement qu'il y a la verdure naturelle le long de la rivière.
12	Totalement en désaccord	Manque d'aménagement paysagé !!!
12	Totalement en désaccord	il en a vraiment pas assez
12	Totalement en désaccord	pas d'amélioration visible dans la partie précédente le boulevard H, Bourassa
12	Totalement en désaccord	La nature n'a pas été la priorité.
12	Totalement en désaccord	Again, on the Laval it is poor.
13	Totalement en accord	En accord et je peux dire que de plus le pont les met en valeur
13	Plutôt en accord	Cela m'importe peu. quoique la vue est correcte.
13	Plutôt en accord	La dame fait du kayak sur l'île
13	Ne sais pas / Ne réponds pas	I REALLY DON'T CARE
13	Plutôt en désaccord	La vue depuis le rivage sud à l'ouest du pont sur les îles est maintenant obstruée.
13	Plutôt en désaccord	Absolument en accord lorsqu'on est sur le pont, mais de ma maison...je ne vois plus l'île!!!
13	Plutôt en désaccord	Ce n'est pas un laid pont, mais on ne peut pas dire qu'il gagnera des concours d'architecture.
13	Plutôt en désaccord	Manque d'arbres les animaux sont plus rares
13	Plutôt en désaccord	Le Pont cache la vue de l'île
13	Plutôt en désaccord	Notre regard est plus porté à voir le pont.
13	Plutôt en désaccord	It's presence is still overwhelming and obvious
13	Totalement en désaccord	une fois sur les îles ou sur l'eau, le pont nous cache de la vue sur le ciel tout en nous faisant subir le bruit continu des autos.
13	Totalement en désaccord	Malheureusement pour la vue de la rivière, c'est râté, vue du pont et vue de la rive. Pour ce qui est de la vue l'île Rochon, c'est aussi râté, on ne la voit pas du tout.
13	Totalement en désaccord	L'île Rochon est obstruée.

Questions	Opinions	Commentaires
13	Totalement en désaccord	Fini la tranquillité pour les gens qui vive a Rivière-des-Prairies en face de l'eau, avant nous étions a la campagne en ville, ceci n'est plus le cas.
14	Totalement en accord	J'imagine que c'est le cas...je ne les ai jamais remarqués.
14	Totalement en accord	Il faudrait mettre plus de murs antibruit bruit car c'est le vrai problème principal du pont
14	Plutôt en accord	seulement du côté de Montréal
14	Plutôt en accord	Le niveau sonore provenant du ont et de la circulation est tout a fait inacceptable. Lorsque les vents sont prédominant de l'ouest le niveau de bruit augmentent grandement jusqu'au point de ne pas vouloir rester a l'extérieur si l'on désire le tranquillité.
14	Plutôt en accord	Murs antibruit : devrait avoir plus d'arbustes et d'aménagement paysager Buttes : devrait avoir plus d'arbres
14	Plutôt en accord	There isn't enough greenery (trees flower beds) & they should have put up a better and longer sound proofing wall between Perras blvd & Gouin.
14	Plutôt en accord	Good try, but they are surely not effective for the noise barrier. We still hear the traffice from 3 blocks away.
14	Ne sais pas / Ne réponds pas	Puisque je ne circule pas sur le nouveau pont, je n'en ai pas eu connaissance.
14	Ne sais pas / Ne réponds pas	dans notre coin H7A2Z6 il n'y a pas de mur antibruit et il y a beaucoup de bruits et des courses de moto sur le A25
14	Ne sais pas / Ne réponds pas	Ne sais pas, signifie pour moi que je suis indifférente
14	Ne sais pas / Ne réponds pas	I REALLY DON'T CARE
14	Plutôt en désaccord	C'est fonctionnel. Sans plus.
14	Plutôt en désaccord	Pas très joli.
14	Plutôt en désaccord	manque de végétation
14	Plutôt en désaccord	Planter des arbres en plus grande quantité et ne pas attendre dans 10 ans.
14	Plutôt en désaccord	Je trouve ces murs étouffants mais j'en vois leur utilité. L'essentiel pour moi n'est pas le " look " mais bien l'effet pratique de la route, fluide, sans circulation me faisant économiser du temps.
14	Plutôt en désaccord	comme la coupe du gazon semble inexistante, l'aspect vivuel semble plutôt délabré
14	Plutôt en désaccord	À l'instar de Copenhague ou Stockholm. Des œuvres d'art auraient améliorer l'aspect visuels des murs antibruits.
14	Plutôt en désaccord	Bien intégré visuellement, oui, mais on entend trop les bruits des autos qui circulent sur le pont dans le secteur de Laval, principalement le matin vers 8h, malgré la distance entre l'autoroute et le secteur résidentiel.
14	Plutôt en désaccord	mettre des arbres
14	Plutôt en désaccord	Quand on peut les apercevoir sans mauvaises herbes.
14	Plutôt en désaccord	Manque d'arbre pour aider les animaux et les oiseau
14	Plutôt en désaccord	Ça serait intéressant d'y planter des arbres.
14	Plutôt en désaccord	Aspect fort banal.
14	Plutôt en désaccord	Inexistant!
14	Plutôt en désaccord	Du béton et du gazon : Rien d'extraordinaire. Un mur de verdure pour cacher le béton (comme cela se fait ailleurs à LAval) aurait été plus intéressant.
14	Plutôt en désaccord	Je serai en accord si ma suggestion au pt. 10 était réalisée
14	Plutôt en désaccord	Oui, mais cela pourrait être mieux aménagé pour améliorer l'attrait visuel.

Questions	Opinions	Commentaires
14	Plutôt en désaccord	Voir réponse 10.
14	Plutôt en désaccord	Des murs de béton restent du béton
14	Plutôt en désaccord	Serait plus esthique de faire comme sur la 440 ouest hauteur boul. De laurentide avec vitre integrer
14	Plutôt en désaccord	Manque d'amménagement paysagé !!!
14	Plutôt en désaccord	Manque un peu de verdure, les buttes ne sont pas continues.
14	Plutôt en désaccord	Marques arbres
14	Plutôt en désaccord	mettre de la couleur, vert car le gris du béton est trop voyan.
14	Plutôt en désaccord	voir plus haut
14	Plutôt en désaccord	Très ordinaire et fade.
14	Plutôt en désaccord	How about planting shrubs or flowers along ugly cement?
14	Plutôt en désaccord	Too Much Noise Ineffective Sound Barriers
14	Plutôt en désaccord	They are still "walls" for a highway that overall isn't very popular and/or used, especially given that local residents have to access to it unless paying to reach Laval. Local residents can only access the service road.
14	Plutôt en désaccord	Sound walls show as heavy obstructing non-natural barriers.
14	Totalement en désaccord	PAS D'ARBRES ET TRÈS MAL ENTRENU
14	Totalement en désaccord	Au lieu de faire des murs antibruit, il aurait été préférable de faire des haies anti-bruit. Pour améliorer, l'aspect désertique du lieu, je vous suggère de planter des haies devant les murs et de planter des arbres.
14	Totalement en désaccord	Aucun idée nous les Montréalais nous avons pas le droit d'accéder à cette voie rapide sauf pour prendre le pont! Nous sommes pris en otage par ce pont. Le matin, nous sommes en file indienne pour essayer d'entrer, 3km plus loin à Anjou!!!, sur la voie rapide pour arriver au Métropolitain. Sans compter que le soir, la voie de droite pour prendre la dernière sortie avant votre fameux pont, est congestionné dès la sortie de Métropolitain, c'est dangereux, on risque de se faire entrer dedans!!! C'est pas grave nous on est juste des Montréalais !!!
14	Totalement en désaccord	Très peu entretenu.
14	Totalement en désaccord	Plantez des arbres beaucoup d'arbres. Meilleurs contre la pollution, et aussi coupe bien le bruit.
14	Totalement en désaccord	Motocyclettes font des courses tous les soirs et la police n est jamais présenté. Également beaucoup de petites machines de course font également autant de course et de bruit.
14	Totalement en désaccord	D'un 14ième étage on entend le bruit des véhicules passant sur le pont.
14	Totalement en désaccord	Svp ajouter des arbres sur les buttes du côté est. Merci
14	Totalement en désaccord	Oui, mais planter de nombreux arbres
14	Totalement en désaccord	they are not taken care of...
15	Totalement en accord	Voir réponse numéro 14.
15	Totalement en accord	Trop de lampadaires, et lumières dans les tunnels beaucoup trop
15	Plutôt en accord	L'Important c'est le résultat... Est-ce que l'on voit adéquatement? Je pense que le résultat est bon.
15	Plutôt en accord	Les lampadaires du côté de Montréal sont très bien mais dans le reste c'est plutôt ordinaire.
15	Plutôt en accord	Svp faire réparer les luminaires E 31 à E 34 merci

Questions	Opinions	Commentaires
15	Ne sais pas / Ne réponds pas	Bof
15	Ne sais pas / Ne réponds pas	Ne sais pas, signifie pour moi que je suis indifférente
15	Ne sais pas / Ne réponds pas	No different from any other highway.
15	Plutôt en désaccord	Rien de spécial.
15	Plutôt en désaccord	c'est pas les même que partout sur le réseau du ministère?
15	Plutôt en désaccord	Très standard et ennuyant pour un nouveau projet de cette envergure, mais ils font la job.
15	Plutôt en désaccord	Êtes-vous sérieux !!! C'est des lampadaires bien ordinaires!!!
15	Plutôt en désaccord	Tant qu'à construire un nouveau pont, j'aurais opté pour un nouvel éclairage. Certes ce type de lampadaires est fréquemment utilisé, mais je suis certaine qu'ils auraient pu trouver quelque chose de visuellement plus joli.
15	Plutôt en désaccord	Très ordinaire.
15	Plutôt en désaccord	Sa fait vieux et pas au del
15	Plutôt en désaccord	pas très beau, mais correct
15	Plutôt en désaccord	Trop simples pour une ouvrage de tel envergure!
15	Plutôt en désaccord	Probablement une question de coûts, mais ce sont des lampadaires de bases. On aurait pu choisir un modèle plus jolie.
15	Plutôt en désaccord	pas tres jolie vous auriez pus faire beaucoup mieux
15	Plutôt en désaccord	Rien de spécial, comme les autres.
15	Plutôt en désaccord	les lampadaires aurait du etre plus moderne
15	Plutôt en désaccord	Well... You have high mast lighting and Hydro Quebec pilons competing for attention. Not very environmentally appealing.
15	Plutôt en désaccord	Does not blend in well with the visual environment.
15	Plutôt en désaccord	I personally think that a somewhat more architecturally-pleasing style of light fixtures would have complemented the bridge better.
15	Totalement en désaccord	Aurait pu etre moderne
15	Totalement en désaccord	Ils représentent les lampadaires standards du Québec présents partout sur nos routes. Encore ici, ils auraient être plus personnalisés. (par exemple, panneau solaire).
15	Totalement en désaccord	Trop lumineux. Pollution lumineuse.
15	Totalement en désaccord	Avec un beau pont à hauban comme celui-là les lampadaires auraient pu être inspirés, modernes et recherchés à la place de choisir le modèle 1970 qu'on trouve partout.
15	Totalement en désaccord	Ordinaire comme design
15	Totalement en désaccord	De simples poteaux sans aucun aspect de design.
15	Totalement en désaccord	nicer light polls, more modern and LED should have been used. the polls/lights used are the same look that were used over 30 yrs ago.
16	Totalement en accord	Les lignes électriques aurait du être aménager en dessous du pont avec accès. Cela aurait été plus beau visuellement, et plus facile pour Hydro-Q a entretenir ses lignes électriques.
16	Totalement en accord	Le design du pont est exceptionnel.....merci

Questions	Opinions	Commentaires
16	Plutôt en accord	Pourquoi poser toutes ces questions sur l'aspect visuel??? Vous avez fait un bon travail sur ce projet.
16	Plutôt en accord	mais beaucoup de bruits concernant la circulation. Je demeure à 2 km du pont. Rien n'a été fait à Laval Est pour diminuer le bruit.
16	Plutôt en accord	Mais complètement en désaccord concernant le 'bruit' et je comprend que ce n'est pas le but de ce questionnaire.
16	Plutôt en accord	Il aurait été intéressant de l'illuminer
16	Plutôt en accord	Il serait encore plus beau avec les aubants illuminés le soir
16	Plutôt en accord	si les cordes en acier serait illuminée le soir,
16	Ne sais pas / Ne réponds pas	It is visually appealing, however it is overwhelmingly noisy Especially from Monday to Saturday
16	Ne sais pas / Ne réponds pas	I REALLY DON'T CARE
16	Plutôt en désaccord	Devrait y avoir, du côté de Montréal, les fils d'aciers comme du côté de Laval
16	Plutôt en désaccord	Selon moi j'ai participé dans ma carrière en construction à la construction de structures plus belles et élégantes. Le tablier est trop proche de l'eau, on aurait pu le faire quelque mètre plus haut, pour donner une vue plus ardue et une silhouette plus architecturale, en même temps on aurait économisé sur les déblais sur la rive de Montréal et descendre à proximité du pont du chemin de fer. C'est mon point de vue
16	Plutôt en désaccord	Let's deal with the real issue...what it costs the users!
16	Totalement en désaccord	Une plaie dans le paysage qui profite à la banlieue mais qui est d'une utilité quasi-nulle pour les habitants du quartier.
16	Totalement en désaccord	On pourrait améliorer l'aspect visuel du pont en le rendant symétrique, c'est-à-dire en ajoutant des piliers et haubans sur la partie sud du pont. On pourrait améliorer l'aspect visuel du pont en permettant d'y voir les automobiles et les piétons passer, en ayant un plus large corridor cycliste et piétonnier avec vue sur la chaussée et la rivière.
16	Totalement en désaccord	La partie Laval est belle, la partie de rivières des prairies est visuellement laide et ressemble à un tas de ferrailles
16	Totalement en désaccord	voir réponse ci-haut
16	Totalement en désaccord	Voir commentaires sur la circulation locale.
17	Totalement en accord	Super belle construction
17	Plutôt en accord	Je poursuis ma pensée.... sur l'aspect visuel. L'important est de savoir si le pont est utilisé sur le mandat original!
17	Plutôt en accord	Oui quand même une belle structure et toujours propre
17	Plutôt en accord	Augmenter la verdure (dit précédemment)
17	Plutôt en accord	Plantation d'arbres et arbustes, ainsi que réalisation d'aménagement paysager requis
17	Plutôt en accord	Uniquement visuel
17	Ne sais pas / Ne réponds pas	I REALLY DON'T CARE
17	Plutôt en désaccord	On pourrait embellir par des fleurs en pots immenses! Vu en partout en Europe, enlève un peu de grisaille sur le béton.
17	Plutôt en désaccord	Je serai en accord si ma suggestion au pt. 10 était réalisée
17	Plutôt en désaccord	Une autoroute demeure un axe bruyant et bétonné.
17	Plutôt en désaccord	Manque de parc, de verdure, d'aménagement paysagé, j'aimerais retrouver un marécage pour les grenouilles!
17	Plutôt en désaccord	La partie sous la responsabilité de la MTQ sur l'île de Montréal fait dur!
17	Plutôt en désaccord	For the same reason, I mentioned in the last number. Users are being told a lot of nonsense...like increasing the toll due to too many users..REALLY?!!!
17	Plutôt en désaccord	the price has gone up quite high in a short period of time from the initial price that was set, no one anticipated this and it feels like a scam
17	Plutôt en désaccord	Visually I am satisfied....financially not at all. Especially when there are 4 drivers using the bridge in 1 household.

Questions	Opinions	Commentaires
17	Plutôt en désaccord	Missing an Exit to Boul Perras going North
17	Plutôt en désaccord	Not very useful and/or practical for local Montreal riverside residents. Most people living in the area still opt to take the Pie-IX crossing as it's much more convenient for traveling to Laval and/or North Shore areas that are actually populated and offer services/businesses whereas the 25 crossing brings you too far east and is costly.
17	Plutôt en désaccord	the toll payment is too expensive....
17	Totalement en désaccord	Une autoroute, c'est jamais beau. Rendez-la au moins utile pour les habitants du quartier qui en subi les conséquences. Surtout quand c'est un quartier pauvre qui aurait bien besoin des bienfaits économiques qu'un accès rapproché à une autoroute majeure apporter.
17	Totalement en désaccord	Il est primordial d'ajouter une entrée vers le sud et une sortie vers le nord le plus près possible de la rivière, afin de desservir les citoyens de Rivière-des-Prairies qui sont pris en otage par ce pont. En plus de subir cet îlot de chaleur, ils ont perdu l'accès à la voie rapide.
17	Totalement en désaccord	Autoroute typique.
17	Totalement en désaccord	voir réponse ci-haut
17	Totalement en désaccord	Voir commentaires sur la circulation locale.
17	Totalement en désaccord	the only entrance into the A25 is south of Henri Bourassa, this means people living on Gouin must use service road or boulevards to get into the A25 southbound. Also the last exit northbound is south of Henri Bourassa which is inconvenient for those living close to Gouin. The service lanes are 50 km/h zones with no residents yet there are multiple police operations for speeding. We rather stay on the highway with more entrances southbound direction and exits northbound direction.
17	Totalement en désaccord	Sound Barriers Sound Barriers Sound Barriers
17	Totalement en désaccord	There should be at least one additional exit after Henri Bourassa when heading north, as well as one before Henri Bourassa when heading south. This would reduce traffic and pollution due to constantly having to deal with unnecessary traffic and lights. This opinion is shared by all that I have surveyed. We believe the cost would be minimal as the highway is already leveled to the service road. We had better access to and from highway 40 before the highway 25 project completion.
17	Totalement en désaccord	I agree with the Montreal side but not for Laval.
17	Totalement en désaccord	For People living near Gouin Blvd in Montreal , i myself find unable to get on the expressway till just before Armand Bombardier annoying , where i have to drive from Gouin all the way south on the service road at 50 Km per hour ,with traffic lights , and that mostly every car bunches up on that left lane near bombardier to get on the expressway . I find All those cars and trucks stop and go , wasting gas and polluting the air , not good for our environment. Maybe an entrance to Autoroute 25 well before Bombardier would do everyone less frustration so people would get to their destination much more quickly.
18		Je crois que j'en ai assez dis dans les questions précédentes. Mais de manière sommaire: ce projet est une insulte à la population de Montréal-Nord.
18		Il serait intéressant qu'un sondage soit fait sur l'impact sur la circulation. L'aspect visuel est plutôt réussi, mais ce n'est pas la même chose pour la circulation.
18		Yo estoy satisfecho con su servicio y con el aspecto visual..

Questions	Opinions	Commentaires
18		L'aspect visuel est correct...poursuivons...sur ce qui est IMPORTANT et sur mes commentaires concernant le service rendu. J'ai eu l'opportunité d'utiliser le pont... On m'a demandé un paiement de 50\$ pour l'ouverture...puis à chaque fois que je prenais le pont un montant devait être déduit dépendant de l'heure où je passais. Jusque là, j'étais d'accord avec votre politique d'utilisation. Un jour, j'appelle pour avoir ma balance au compte et on me dit qu'il y a des frais d'administration mensuels... mais que je pouvais remédier à ces frais en désactivant mon compte et que je pourrais le réactiver lorsque je repasserais sur le pont. A ce jour, j'ai une balance de 14\$. Je viens de changer ma voiture et je voulais faire le changement de voiture... on m'a dit qu'il y avait des frais de 15\$... alors j'ai dit avec une irritation que je voyais tous ces frais comme étant du vol légalisé!!!! Je suis dépassée par tous ces frais exigés... J'ai demandé à Mme Belinda, qui a été très courtoise malgré mon état d'irritation, de fermer mon compte. Elle m'a informé que si j'ouvrais un autre compte, je devrais payer un autre 50\$... Quelle fraude, je le répète... c'est du vol déguisé. Je suis bien prête à payer les frais de passage mais à quel prix!!! J'espère que vous saurez comprendre que parfois si j'utilise un service payant occasionnellement, c'est pour urgence, et vous gonflez les prix si on n'a pas de carte d'accès... je considère ceci comme étant de l'abus auprès de gens et travailleurs. Si vous avez besoin d'information concernant cette plainte, vous pouvez me rejoindre au no. 514-742-2532 ou par courriel: niclauzier@yahoo.ca Dans l'attente de votre réponse. Merci. Nicole Lauzier 67, 37e Avenue #103 Blainville (Qc) J7C 5Z4
18		Je la prend à l'occasion très satisfaite
18		Manque de fluidité côté rive nord vers Terrebonne
18		Ce que je n'aime pas voir est la circulation causée en fin de journée pour les pauvres personnes qui vont prendre la 25 Nord. Cette configuration m'a jetée par Terre Sérieusement ? Une voie ? Les automobilistes sont très frustrés et je les comprends. Moi, je suis chanceuse, je sors au boulevard Lévesque. Suggestion qui est hors-sujet mais je me permets quand même. Il devrait y avoir un tarif mensuel pour les gens qui empruntent le pont soirs et matin de façon régulière plutôt que de payer à chaque passage. Plusieurs endroits avec ponts payants ont cette possibilité qui est appréciée de tous. Il faudrait vraiment venir voir le nbre de voitures sur boul. Lévesque vers l'ouest qui attendent pour prendre le pont. Parfois, le "trafic" va jusqu'à la rue "Tangara" c'est insensé ! Ce n'est pas normal que 25-30 voitures avancent à pas de tortue. l'arrêt obligatoire n'a pas sa place, nous avons besoin de feux de circulation. Je réitère cependant qu'en dehors des heures de pointe, il faudrait que ces feux fonctionnent avec un oeil magique et tournent au vert lorsqu'une voiture doit passer afin d'éviter d'être arrêté au "rouge" alors que nous sommes le seul véhicule à l'intersection. Il faut vraiment revoir cet aspect. Merci N'hésitez-pas à communiquer avec moi Sophie Trottier 438 969-3900
18		Non
18		Lorsque le paiement de notre facture, est payé par carte de crédit, et qu'il est accepté par votre service de facturation. Un # numéro d'acceptation devrait être inscrit sur votre document "accepté" pas tout le monde qui a un imprimante. Merci de votre attention.
18		L'aspect visuel est très bien, cependant, la diminution des polluants ainsi que le temps de déplacements locaux auraient pu être grandement amélioré en donnant plus d'accès au tronçon de cette autoroute entre Gouin et le boulevard Métropolitain; on doit se taper plein d'arrêt et de lumières inutiles alors que la A25 aurait pu grandement amélioré la fluidité tout en réduisant la pollution
18		Il s'agit d'un pont qui rend énormément service aux citoyens, principalement ceux habitants à l'est de l'île de Montréal mais aussi les usagers venants de la Rive sud et Rive nord. Il permet de fluidifié la circulation en évitant bien des détours et des encombrements au niveau des autres ponts. Il me semble tout de même qu'il est moins fréquenté par les usagers en comparaison avec les autres ponts (Pont Pie IX - Pont 19-Pont 13..etc) la raison est à mon sens due au péage surtout pour les utilisateurs Occasionnel (2 à 5 fois / Mois) qui ne serait pas intéressé par un abonnement et préfèrent faire un détour par d'autres ponts. À cet effet, je suggère de permettre une option de pré-paiement en ligne (achat de passage en insérant son numéro d'immatriculation), allant de 1 à 10 passages mensuellement par exemple, pour ce type d'usagers. je suis certains que cela rapportera plus de revenu à la compagnie de gestion du pont que les contraventions, souvent destinées aux gens non avisés ou par inattention, qui dans bien des cas, ne referont plus l'erreur d'emprunter le pont une fois la contravention reçu ce qui peut provoquer une constante baisse des revenus En dernier, je souhaite voir le sentier réservé aux piétonnier ou cyclistes rester ouvert plus longtemps, avec des périodes de fermeture moins longue (Exemple du 1 Janvier au 15 Mars) au même titre que les autres ponts ouverts à l'année

Questions	Opinions	Commentaires
18		Oui, il aurait été intéressant pour les résidents de RDP et Montreal d'intégrer une voie d'accès au parquage de l'autoroute 25. En ce qui concerne l'aspect visuel, il serait également intéressant d'ajouter des abris d'autobus pour aider les utilisateurs des transports en commun. Il est malheureux qu'aucune voie cyclable n'a été pensée et qui aurait pu relier le pont et le nord de Maurice Duplessis. Le cégep est tout près et plusieurs étudiants utilisent le vélo pour s'y rendre mais c'est à leur risque et péril!!!!!! Finalement, l'accès à la gare du train de Mascouche n'a pas été pensé pour bonifier tout le parquage de cette autoroute 25! Nous avons encore une mentalité de travailler en silo, un concept à la fois au lieu d'un projet qui regroupe la collectivité des transports!!!
18		Non
18		L'accès à l'autoroute 25, direction sud, à la hauteur de Bombardier, est beaucoup trop éloigné pour les résidents qui demeurent entre Gouin et Maurice-Duplessis. Des embouteillages aux heures d'affluence sont causés par cette configuration douteuse qui regroupe au même accès à l'autoroute les automobilistes provenant des boulevard Gouin, Perras, Maurice-Duplessis, Henri-Bourassa et Bombardier. Le même problème survient dans l'autre direction avec la dernière sortie beaucoup trop éloignée du pont.
18		Le seul désagrément, les piétons et les vélos sur le pont se retrouvent parfois dans des situations dangereuses, malheureusement il y a des cyclistes qui se croisent seuls ou bien il manque de la signalisation qui concerne les piétons. Ou bien ajouter une limite de vitesse pour les cyclistes.
18		en direction de Terrebonne, trop de circulation et une seule voie
18		Votre questionnaire est incomplet et aurait dû inclure des questions sur la fluidité de la circulation. Votre sondage porte principalement sur l'aspect visuel du pont (qui est très beau à mon avis), mais le pont de la 25 n'atteint pas selon moi, et plusieurs de mes collègues qui empruntent le pont quotidiennement, son objectif principal en terme de fluidité et raccourcir le temps de déplacement. Premièrement, il arrive fréquemment en période de pointe en fin de journée en direction nord, que la circulation déborde jusqu'au début du pont. C'est que vous avez créé un entonnoir pour les usagers du pont de la 25, ceux qui paient, et ceux qui prennent l'autoroute 440, pour accéder à la 25 direction Terrebonne. C'est d'autant plus frustrant quand l'utilisateur veut prendre la sortie de l'autoroute 440, mais doit quand même se retrouver dans le flot de circulation de ceux qui veulent rester à l'A25. La sortie est pourtant à quelques centaines de mètres, c'est frustrant de perdre autant de temps pour une distance si petite. Et je ne parle pas de ceux qui doivent rester sur la 25 direction nord vers Terrebonne, c'est un vrai stationnement. Solution : pourquoi ne pas prolonger à 3 voies la portion entre la sortie Lévesque et la sortie de l'autoroute 440? Cette voie serait obligatoirement pour prendre la sortie de l'autoroute 440. Vous avez le terrain en bordure pour le faire. Deuxièmement, l'accès pour prendre l'A25 direction sud de Laval tôt le matin est à revoir. Je parle de l'entrée par le boulevard Lévesque (on doit passer sous le pont et tourner à droite pour accéder à la rampe du pont) J'habite dans un rayon très près du pont, et certains matins, ça peut me prendre jusqu'à 5 minutes seulement pour accéder au pont, car le trafic est trop grand pour cette portion du boulevard Lévesque. C'est inadmissible, est-ce que quelqu'un a fait des projections sur l'augmentation de l'achalandage suite à l'installation du pont? Plusieurs nouveaux condos et maisons sont encore en construction dans le secteur de Laval, près du pont. Solution : pourquoi ne pas copier ce qui est déjà en place un coin de rue à côté (Lévesque et Roger-Lortie) qui split la voie en 2 arrive à l'arrêt. Une voie de gauche pour continuer tout droit et une voie à droite pour tourner à droite et accéder au pont. Pour terminer, je dois admettre que sur le plan visuel, le pont est une réussite et également sur son intégration, mais vous manquez votre cible en ce qui attrait à la fluidité, raccourcir le temps, la diminution des émissions polluantes et atténuer les problèmes de congestion. Vos modèles de projections d'achalandage étaient clairement sous-estimés (ou c'était voulu pour augmenter les coûts par passage du pont) mais des solutions s'offrent cependant à vous pour les améliorer. Il n'est pas trop tard.
18		Avec tout l'argent amassé, lorsque le Pont sera payé, s'il ne l'est pas déjà, vous devriez arrêter les frais et non pas les augmenter
18		L'aspect végétatif demande un sérieux travail. Il n'est pas agréable de voir une végétation à l'abandon aux abords de l'autoroute (bretelles de sortie), l'absence d'arbres, la poussière qui s'élève par manque de "pelouse" ou couvert végétal déprécie grandement le paysage visuel. Les "platebandes" sont tellement envahies par les mauvaises herbes que les arbustes, fleurs et autres végétaux décoratifs ont du mal à pousser... très laid à cause du manque d'entretien. La conservation du paysage de l'île est bien, mais encore faut-il pouvoir l'apprécier depuis le pont (voie de circulation); la bande de ciment est trop élevée et l'on ne peut qu'apercevoir le dessus des arbres. Les déchets font aussi parti du paysage... Éducation à faire auprès des automobilistes, cyclistes et autres utilisateurs et un peu de ramassage ferait aussi le plus grand bien. Bref, il y a un manque flagrant d'entretien et cela déprécie autant l'aspect visuel du pont que ses rives.

Questions	Opinions	Commentaires
18		LES 5 OBJECTIFS VISÉS N'ONT PAS ÉTÉ ATTEINTS; 1 C'EST CONGESTIONNÉ À TOUS LES JOURS 2 LE TEMPS D'ATTENDE EST CONTINUELLE À CHAQUE JOUR 3 AVEC LA CONGESTION VOUS PRODUISEZ PLUS D'ÉMISSIONS DE POLLUANTS 4 LES PROBLÈMES DE CONGESTION ET DE DÉBOURDEMENT N'ONT PAS ÉTÉ ATTEINTS. C'EST UN ÉTRANGLEMENT PASSER LE VIADUC. ON PASSE DE 5 VOIES À 2 VOIES. VOUS CROYEZ QUE C'EST UNE AMÉLIORATION. PAS MOI
18		Le visuel n'est pas LA problématique de ce pont. Le prix est prohibitif. La circulation bloque tous les soirs vers Terrebonne, parce que ça a été mal conçu. 3 voies qui se rétrécissent dans 1 voie pour Terrebonne. Impossible de passer par la 440 EST le soir pour prendre la bretelle 25SUD en provenance l'ouest... Il faut attendre le trafic en direction de Terrebonne, qui encore une fois passe de 3 voies à une seule c'est génial, MADE IN GENIE Québec. Des frais d'administrations prohibitifs, Des couts de payage Ridicules! 150\$ par mois de pont, juste pour aller au CÉGEP - École Nationale d'Aérotechnique. Autobus 925 Inutilisable après 18:39 pas de service. Ah oui les intelligents de Montréal ont mis les quais d'embarquement 52 et 252 sur le bord de la rue, avec un terminus couvert à Henri-Bourassa condamné. Alors on se fait arroser tout l'hiver, et mouiller quand il pleut. Le pont est beau!!!! YES mais faire un toit pour les autobus et la voie ferrée Anjou, non ça coute trop cher!!!! Ah j'oubliais, j'ai une amie qui a eu le malheur de manquer le renouvellement de sa carte de crédit... On l'a avisé par la poste quelquefois plus tard, avec 30\$ de frais de recouvrement pour chaque passage. Les frais d'administration mensuels ne couvrent pas les frais de postes...C'est écoeurant Mais le Pont est beau, Bien intégré à l'environnement! C'est ce qui est important, pour tout le reste il y a MasterCard!!!! Ou le ministère de la Justice ou la Sureté du Québec pour envoyer des amendes. Est-ce que je vous l'ai dit, je trouve ça important que le pont soit beau. Je ne comprends pas quelles sont vos priorités. Vraiment vous n'avez pas le sens de la réalité à la bonne place! Aussi, en direction nord, on ne peut même pas voir la rivière, du pont, le mur de béton étant trop élevé. et 15\$ pour une vignette nouvelle quand tu changes d'auto. Pour les frais d'administration!!! en plus de la 1.07\$ par mois. On ris de nous autre en pleine face, et bien sur, si tu n'est pas content tu peux passer par pie-ix... 13km de marde, de lumières non synchronisées 30 minutes de pollution et de perte de temps supplémentaire. Mais le pont est tellement beau!!!! C'est ce qui est important. Le reste ça n'a pas d'importance. Je paye des taxes de transport en commun, sur le permis de conduire, l'immatriculation, les taxes municipales et sur l'essence, comme le reste des Montréalais, et des gens de Laval et de terrebonne, Mais On est les SEULS CONS à payer pour CES TARIFS d'utilisateur en PLUS des autres taxes. C'est drôle, qu'il n'y ait pas de sondage pour cela!!!! Mais est-ce que le foin du pont est beau et s'intègre bien à l'environnement? Est-ce que les murs antibruits sont efficaces? non pas vraiment du coté est du pont Mais il est tellement beau ce pont!!!! Et tellement Efficace! Circulation fluide vers terrebonne aux heures de pointes pour un MINUSCULE FRAIS d'utilisation. Bravo à toute l'équipe Merci de poser les BONNES Questions!!!!
18		C'est bien épouvantable de faire payer les gens pour passer sur un pont aussi peu esthétique, peu agréable (sans vue sur la rivière et les piétons ou cyclistes qui y circulent) et aussi inefficace pour réduire le trafic sur la 25. On songe à construire un beau pont pour remplacer le pont Champlain. Pourquoi n'a t'on pas eu cette vision pour l'est? Décevant.
18		Espérant que les coûts ne continueront pas à augmenter. Il y a de plus en plus d'utilisateurs, de plus en plus de bruits et de développements côté Laval, plus de pollution. Ne pourrait on pas utiliser ces profits pour limiter ces effets négatifs, soit le bruit et la pollution occasionnés par le pont. Merci
18		L'aspect visuel a beau être important à vos yeux sauf que nous en payons les frais pour cela !!!! Un passage unique qui revient à près de 8\$ c'est du vrai vol ! Je suis un étudiant qui a pris la 25 par erreur car mon GPS m'a dirigé par ce chemin et avec résultat une facture de 7,58\$ juste pour un aller, c'est vraiment ridicule !
18		Le pont n'est pas assez nettoyé avec le balai de rue.
18		Il serait bien de mousser la publicité sur l'utilisation de ce pont et les forfaits pour les utilisateurs plus intéressants. Merci. Mme Beaudoin
18		L'aspect visuel est ok. Vous devriez cependant prendre en considération d'extentionner sinon de rendre accessible le passage piétonnier et de vélo. Plusieurs ce rivent le nez pendant la saison morte. Aussi la tarification est démesurée. À mon avis, tous les ponts ayant accès à l'île de Montréal devraient être payant ou pas du tout. Le nouveau pont Champlain est un bel exemple d'injustice pour les citoyens. Aussi, l'entretien en hiver est excessif comparativement à d'autres ponts. Ceci pourrait réduire les coûts et permettre une tarification à la baisse.
18		Le problème ne se situe pas au niveau de l'apparence. Mais BIEN que pour nous les gens de Rivière des Prairies. C'est extrêmement déplaisant de ne pas avoir de sortie d'autoroute pour le Boul. Maurice-Duplessis et Perras. C'est l'enfer à ce niveau là. Merci Sophie Gosselin
18		J'aurais aimé qu'il y ait plus d'arbres à l'arrière de la rue Gertrude Gendreau. Le bruit est constant aux heures de pointe et il y a beaucoup de poussière partout dans la maison. Le fait d'avoir construit le pont, n'a pas désengorgé l'autoroute 40 et 25. Au contraire il y a encore plus de trafic qu'avant la construction. Maintenant la Métropolitaine est souvent bloqué et cela à différentes heures de la journée. Pas seulement aux heures de pointe.

Questions	Opinions	Commentaires
18		La végétation ajoutée est loin de compenser pour tout ce béton et la pollution qu'elle apporte. Afin de compenser pour la chaleur dégagée par ces infrastructures, il faut augmenter l'indice de la canopée et planter beaucoup d'arbres, ce qui augmenterait en même temps la qualité de l'air.
18		C'est dommage que ce questionnaire ne parle que de l'impact visuel. Peut-être un autre questionnaire pour le côté plus "pratique"? C'est bien beau être visuellement joli, mais est-ce que les riverains trouvent utiles ce nouveau pont? Après tout, c'est eux qui l'utilisent à tous les jours et non pas les gens qui ont permis sa construction...
18		Je trouve l'architecture du pont très belle et moderne.
18		Il devrait avoir le même nombre de sortie en allant vers Laval comme en allant à Montréal Vers Montréal Sortie Perras Sortie HB Sortie Bombardier Vers Laval, il devrait y avoir la même chose. Il y a une sortie (Perras, MD, Henri Bourassa) avant le péage, Perras devrait être une sortie et Maurice Duplessis devrait aussi.
18		Non pas visuel. .mais j'avais espoir que celui ci me sauverais du temps et de l'essence une fois terminer. .mais avec les hausses je continue à faire plus de kilométrage. .en plus aucune incitatif pour voiture hybride.
18		Non, Merci
18		Non mais j'aurais aimé répondre à un questionnaire portant sur l'engorgement sur l'autoroute 25 entre le pont et le tunnel LH Lafontaine, occasionné par ce nouveau pont et que subissent maintenant les Montréalais d'Anjou!
18		Je trouve le projet très bien réussi et répond au besoin initial. Merci
18		J'habite Rivière-des-Prairies depuis deux ans et je ne me vois pas vivre sans la 25 et le pont! Ça donne beaucoup plus de choix dans nos déplacements nord sud est ouest! J'emprunte le tronçon au sud du pont 4 fois par jours, la limite de vitesse sur la voie de service pourrait facilement être 60km/h même 70 km/h mais à 50km/h ça fait une bonne trappe à tickets. Merci!
18		Dessous du début du pont côté Laval, un peu d'originalité ! Des arbustes! Arbres, vivaces! Sur Boul. Levesque. Merci
18		Illuminer les aubants, il serait très beau
18		C'est un bel ouvrage, esthétiquement plutôt réussi. De notre condo au 4e étage, nous avons une très belle vue directe sur le pont et tout Montréal: le pont s'intègre bien au paysage. Bravo! En espérant que les tarifs n'augmenteront pas aussi vite que l'an dernier!
18		Au point de vue visuel le pont et son environnement, cela est satisfaisant, par contre au niveau sonore cela est tout à fait inacceptable. Lorsque les vents sont prédominant de l'ouest le niveau de bruit causé par la circulation augmentent grandement jusqu'au point de ne pas vouloir rester à l'extérieur si l'on désire la tranquillité. Cela représente une très grande déception pour notre environnement sans mentionner la poussière générée par les voitures.
18		Travail très bien exécuté cependant, avec les nombreux accès menant à la 25, il y a toujours congestion, il y a plus ou moins 6 voies menant à deux fois plus une de service..... Merci
18		Rien à dire concernant l'aspect visuel... C'est l'aspect "fonctionnel" qui, à mon avis, est plus important. Donnez-nous plutôt ce type de questionnaire et il nous fera plaisir d'y répondre.
18		l'aspect visuelle c'est ok. mais j'ai mentionner plus haut .que le trafic reviens aussitôt sorti du pont et on paye pour ça .et je trouve personnellement que c'est un peu cher le tarif et pourquoi payer des frais à chaque tranche de 50\$. des frais une fois par année ces suffisant .me semble.....la je rajoute 50\$ à mon compte .et verrai après si je continue.merci
18		un peu plus de trafic et de bruit la semaine, qu'avant la construction Aime beaucoup la construction, mais ne conduit pas Répondu au téléphone avec le service technique.
18		Aime beaucoup l'architecture du Pont Répondu au téléphone avec le service technique
18		Plus de circulation et un peu de bruit mais en général la construction est très bien faite.
18		Il aime beaucoup le sentier pédestre Très belle construction, commentaires très positifs Répondu au téléphone avec le support téléphonique
18		Le plus gros problème de ce pont c'est qu'il manque une sortie entre Henri Bourassa et l'accès au pont. Laval n'a pas ce problème juste avant d'accéder au pont l'automobiliste a le choix de sortir. Pour les résidents de Rivières des Prairies le passage de la 25 est sur la voie de service.
18		Non
18		Rien sur cet aspect mais j'en aurais d'autres sur la gestion et des frais afférents reliés à l'usage de ce pont. Cependant, on n'ose pas nous consulter sur ce sujet mais l'utilisateur comme moi prend quand même le temps de répondre à votre sondage Heureusement, il y a les recours collectifs pour nous appuyer.
18		Il devrait y avoir une entente avec le ministère du transport pour qu'ils élargissent l'autoroute 25 vers Terrebonne afin de réduire les bouchons et les accidents car il y a 4 voies qui se joignent à 2 voies. De plus, la voie réservée aux autobus ne devrait pas exister sur une autoroute car il y a si peu d'autobus qu'ils utilisent. Aussi, cette voie réservée qui sert au pressé pourrait être partagée avec la circulation ce qui ferait 3 voies au lieu de 2 A vous de juger le bon sens et de corriger cette lacune

Questions	Opinions	Commentaires
18		Aspect visuel, rien à redire mon insatisfaction est plutôt l'obligation de payer des frais mensuels obligatoire alors que comme retraité, je prendrai peut-être le pont 4 à 5 fois par année et cela me coûterais au moins \$12. + taxe, annuellement en frais administratif Alors même si je demaure pres du pont, je préfère faire un grand détour par le pont pie-ix même si ca me coûte plus cher en essence, question de principe NOTE: pourquoi l'admisistraton n'enlèverait t'elle pas les frais mensuel pour les personnes d'age d'or, ils ne travaillent plus, ils pourraient prendre le pont q-q fois à l'occasion.. En floride, si j'ai \$50 dans mon compte pour le payage et que je ne m'en sert pas, l'année suivante, j'ai encore \$50 Jacques tardif 7502 levesque
18		Pourquoi c'est le seul pont qu'on doit payer à Montréal? C'est très frustrant pour les Angevins.
18		La dame minimise l'utilisation car c'est trop cher Frais de retard de paiement trop élever et même recours collectif en cours Serait très intéressé à utiliser si moins couteux Support téléphonique pour répondre au sondage
18		non
18		Pour ma part, il aurait été beaucoup plus pertinent de sonder les usagers et habitants concernant l'utilité, l'efficacité et les coûts reliés à l'utilisation du pont plutôt que de les sonder concernant l'aspect visuel. À mon avis, l'aspect visuel est de loin le dernier de mes soucis en comparaison avec les autres aspects que je viens d'énoncer.
18		Je trouve les frais mensuels plutôt dispendieux et non nécessaires, considérant que je donne déjà une charge de 5\$ (en moyenne) par jour... J'aimerais qu'on puisse obtenir plus facilement le montant total annuel dépensé pour le pont A25, pour des fins fiscales. Pour terminer, j'aimerais souligner que j'apprécie énormément tous le temps que je sauve par ce pont..
18		La seule chose, c'est qu'il manque de sortie avant d'arrivé sur le pont direction Laval. Une sortie pour Henri Bourassa, Maurice Duplessis et Perras est insuffisante et occasion des problèmes lorsque nous manquons cette sortie ! Dois passer sur le Pont à deux occasions pour revenir !
18		Très belle structure (pont), mais la Plantation d' arbres et arbustes ainsi que la réalisation d'aménagement paysager longeant l' autoroute, augmenterais grandement l'ensemble de de ce tronçon d' autoroute en Aut. 440 (Laval)à Boul. Henri-Bourassa (Mtl). Merci
18		C'est beau et utile.
18		la passerelle qui relie boulevard Lévesque et la A25 vers le sud, le congestionne dans les heures de pointes il préférable d'avoir une deux voix sur le boulevard pour éliminer la congestion (une voix pour le boul. Lévesque et la deuxième pour les gens qui prend la passerelle vers la A25 sud) Merci de prendre en considération ce point car ca va faciliter la vie des gens.
18		Vous n'avez pas posé aucune question a savoir si les usagers son a l'aise avec le péage. Moi j'ai arreté mon compte parce-que il est trop cher pour un pont dont la circulation va se jeter dans un point mort a l'échangeur Anjou, toujours congestionné. La plus part des usagers on essayé et il sont retourné au pont Pie IX, mémé s'il y ba un peu d'attente le matin et soir. En effet le nouveau carrefour Pie IX/Bourassa, selon moi a été conçu avec le but d'envoyer le monde vers le pont de l'A-25, tellement est compliqué a le traverser, avec un feux de circulation(n'est pas concevable que en sortant d'une autoroute on se trouve face a un feux de circulation) mais a mon avis c'est la mode actuel(voir l'ex maire du Plateau)de décourager les automobilistes d'aller a Montréal en voiture, en pensant de les obliger a prendre le transport en commun, mais c'est un rêvé en couleur, on habite pas tout le monde sur le Plateau!!!!!!
18		Il y aurait amélioration à apporter à la 25 sud direction Terrebonne à la sortie du pont. L'heure de pointe de fin de journée sur semaine congestionne l'autoroute 440 vers l'est...un ajout d'une voie vers Terrebonne dégagerait complètement ce trafic. Bravo pour le pont je le trouve magnifique dans le paysage. J'habite tout près et j'ai la chance de le voir tout les jours
18		Réaménager les espaces libres en espaces verts, parc et point d'eau. J'aimerais voir un mini central park.
18		S/O
18		Arbres devraient être plantés pour améliorer l'esthétique des aires gazonnées dans les zones coupe-bruit du côté de Montréal
18		En période de pointe le bruit des autos est infernal, il devrait avoir analyse pour remédier à la situation. Sondage remplie au téléphone avec Mélanie
18		Très beau pont avec une belle visibilité

Questions	Opinions	Commentaires
18		Ce ne sont pas des commentaires face à l'aspect visuel mais puisque j'ai une opportunité de vous faire part de mes commentaires, je vais le faire. Je suis résidente de RDP. Ce pont nous avait été présenté à l'effet que celui-ci développerait le nord-est de la ville ce qui était pour ma part une priorité. Le résultat est tout autre. Ce pont a été créé pour les gens de la rive-nord uniquement. Mise à part beaucoup plus de trafic, les résidents du nord-est de la ville n'ont absolument rien gagné avec ce pont. On doit prendre la 25 vers le sud au même endroit et on doit en sortir (vers le nord) au même endroit qu'avant la construction de ce pont avec en prime, beaucoup plus de trafic. Je travaillais sur la rive-sud avant la construction de ce pont et aussitôt que je sortais du tunnel, les voies étaient totalement dégagées. Avec ce pont, le trafic est jusqu'à la 40 et souvent jusqu'à Bombardier. Conclusion: le nord-est a été oublié
18		Il manque des panneaux indiquant la limite de vitesse dans les 2 sens sur la voie de service de l'autoroute 25 entre Perras et Maurice-Duplessis.
18		la circulation est bruyante, particulièrement tôt le matin...!
18		Je suggérerais d'ajouter une entrée sur l'autoroute 25 à la hauteur du boulevard Perras. Cela améliorerait beaucoup la circulation.
18		A quand l'aménagement du côté ouest sur Gouin et sa passerelle vont servir.....?????????
18		Le pont est super. Je suis tout à fait en accord avec le principe de l'autoroute payante et des ponts payants. Cependant, je vais continuer à utiliser l'autoroute 30 mais pas la 25. Je l'ai prise une seule fois et c'était la dernière. Les frais sont trop élevés pour que je puisse continuer à prendre ce pont. Je m'attendais à payer 2-3\$ mais presque 8\$ est un montant beaucoup trop élevé.
18		Manque d'audace , trop de béton, la couleur grise est partout. je sais pas facile avec nos hivers. Mais les pays Scandinave y arrivent.
18		J'ai été sollicité par courrier afin de répondre à votre questionnaire. Très bien, j'approuve ce geste. Par contre, j'aimerais bien savoir pourquoi A25 et le MTQ jugent que mon avis leur serait utile en ce qui concerne l'aspect visuel du projet, mais qu'en ce qui concerne l'utilité générale des infrastructures, ils s'en foutent! Je suis résident de Montréal-Nord et je dois souvent utiliser le pont L-H Lafontaine. L'autoroute 25 pourrait permettre aux résidents de M-N (qui ont dû endurer 5 ans de travaux) de voyager plus rapidement du Blvd. Perras au tunnel L-H. L et inversement... Mais non! D'la marde les résidents de M-N qui se déplacent vers le sud, ils payent pas! Votre pont pis votre ti-bout d'autoroute auraient beau être une oeuvre d'art magistrale, ils continueront à polluer l'environnement des résidents de M-N tant qu'ils n'y auront pas accès. Les artistes du PPP pis leurs cupides amis de la droite du MTQ on décidé de prendre mon quartier comme canevas, d'y chier leur peinture doré, pis ils m'attendent avec un séchoir sur la voie de service, pour être ben sur que je passe très lentement à côté de l'Oeuvre sans la dégrader... F..k A25.
18		projet réussi
18		Je suis plutôt d'accord avec l'aspect visuel de ce projet. Toutefois, je suis en désaccord avec le côté fonctionnel de cette autoroute qui ne dessert pas adéquatement les résidents de Montréal-Nord. En effet, il manque un accès à la A25 depuis le boulevard Perras vers le sud et une sortie de la A25 en direction nord au niveau du boulevard Perras car la sortie 10 est trop au sud du boulevard Perras et elle oblige les automobilistes de circuler sur une voie de service sur une distance de plus de 2 Km, de franchir plusieurs carrefours munis de feux de circulation à vitesse réduite sans compter les temps d'attente aux feux de circulation. Pour accéder à la A25 en direction sud les résidents de Montréal-Nord doivent emprunter la voie de service et dépasser le boulevard Henri-Bourassa (donc franchir plusieurs carrefours munis de feux de circulation) soit rouler sur une distance de plus de 2 Km à la vitesse maximale de 50 Km/hre au lieu de 70 Km/hre sur la A25 et subir les attentes aux feux de circulation. D'ailleurs, cette situation déplorable a déjà été soulevée dans un article du journal La Presse mais personne du MTQ y a répondu, que je sache... cela fait des citoyens de Montréal-Nord (l'agglomération la plus peuplée de la Ville de Montréal, je crois) des citoyens de deuxième classe... bien triste de constater ça. Ce problème d'accès à la A25 pour les citoyens de Montréal-Nord m'apparaît plus important encore que l'aspect visuel du projet dans son ensemble car vous mentionnez qu'un des objectifs du projet était de réduire les distances à franchir pour y accéder... Cette remarque se veut constructive et je crois sincèrement qu'il est grand temps de corriger ces deux lacunes.
18		Ce n'est pas l'aspect qui me préoccupe mais bien plus qu'il m'est encore plus difficile d'entrer sur la 25 sud pour me diriger au travail. De plus il devient de plus en plus long de revenir chez moi étant donné que la circulation arrête à la sortie Bombardier et que je dois attendre au moins 4 à 5 lumières avant de pouvoir tourner. Sans compter le nouveau Mayrand ou les fous du volant tournent à droite pour entrer dans le stationnement ou ceux du stationnement qui sortent en viennent encore plus ralentit le trafic en volant se tasser à gauche afin de eux aussi tourner à Gauche à Bombardier. Vous comprendrez que pour moi l'aspect du pont n'a aucune importance, c'est plus la circulation qu'il a générée qui m'ennui-

Questions	Opinions	Commentaires
18		Ajoutez au plut tôt des sorties pour rdp/montreal-nord direction nord . Le fait que ces deux arrondissements votent libéral depuis des lustres les met en bas de la liste des priorités. On est bon juste pour payer des taxe vu qu'il n'y a aucune concurance politique on n'obtien jamais rien en retour.
18		Aurais du prévoir une surface plus grande pour intégré vélo et piéton . Pas assez large.
18		Depuis l'arrivée de ce trajet, la rue Bombardier subit des heures de pointe assez éprouvantes. Moi, j'habite sur la Promenade des Riverains, et c'est assez difficile pour les résidants car ça occasionne beaucoup de bruit et de poussière. Tout St-Leonard et les camions du parc industriel l'utilisent quotidiennement. Nous avons donc perdu notre quiétude. Dommage !
18		Nos ponts devraient tous avoir ces styles de présentations et tarif pour les prendre
18		Répondu au téléphone avec Mélanie Commentaire général : la construction est très belle et limite grandement le trafic, mais les coûts sont trop élevés
18		Questionnaire répondu au téléphone avec Mélanie. Commentaire général : Coût trop élevé pour l'utilisation occasionnelle et le participant ne désire pas avoir un transpondeur
18		C'est tres bien tout sa , sauf que je trouve sa un peu trop cher et surtout que vous augmenté le prix a chaque année pour quelque chose que vous avez deja finis de payer
18		Oui, vous devriez ajouter un passage piétonnier peint sur la chaussée en haut a l entrée de la bretelle Perras vers Laval et surveiller les véhicules qui s arrêtent sur Perras 2 rues avant pour masquer leur licence et partir en trombe en brûlant le feux rouge pour tourner à droite risquant la vie de piétons et de cyclistes pour éviter un péage. Je suis un cycliste qui traverse quelquefois à cet endroit vers l ouest pour aller rejoindre des amis qui demeurent sur Ozias Leduc Merci
18		Le pont devrait être éclairé le soir
18		1) les transpondeurs devrait être harmonisées avec tous futures routes à payage utilisant un transpondeur dans la région de Mtl. 2) il aurait été intéressant d'offrir des sorties distinctes pour Perras, Maurice Duplessis et Henri-Bourassa, au lieu de les avoirs consolider.
18		Finissez le parc au sud du pont.
18		Tout a été fait adéquatement au niveau visuel.... le problème se situe au niveau fluidité de la circulation... Les utilisateurs du pont qui arrive du nord ont plusieurs bretelles de sortie.... Même chose en direction nord, ou il y a plusieurs bretelles d'entrée.. Par contre si ont désire accéder à l'A25 a partir de Montréal en direction sud... la première entrée possible se situe après le boul. Henri-Bourassa ce qui, inévitablement augmente le niveau de pollution et la densité de la circulation... Le même problème se présente pour sortir de l'A25 lorsqu'on est en direction nord ou la dernière sortie possible se situe toujours au sud de Henri-Bourassa et crée la même problématique que mentionnée dans la paragraphe précédent.. De ce constat, la circulation dans les voies de services sont dense et augmente le niveau de pollution car ont y circule au ralentit. Cette situation entraine des accrochages réguliers sur les voies de service et devient un effet d'entonnoir sur 3 voies en direction sud car tout le monde essaye d'accéder a la bretelle en même temps. La solution aurait été d'intégrer une sortie de plus direction nord et une entrée de plus direction sud..et cela aurait facile a réaliser car l'A25 est au même niveau que la voie de service a la hauteur de Maurice-Duplessis. Donc pas de rampe qui monte ou qui descende a installer...
18		L'aspect visuel est adéquat. Par contre, des bretelles d'accès à la A25 dans chacune des directions entre Gouin et Maurice-Duplessis seraient utiles pour les résidents riverain du côté montréalais de la Rivière-des-Prairies.
18		C'est très bien aménagé et le coup d'oeil avantageux pour les passants et les résidents près du pont Bravo
18		Mes commentaires ont été déjà soumis à Mélanie.
18		So
18		My Problem is with administration fees. They are too high. \$2.20 plus \$5.26 I don't get it. Please review your policy. I won't use this bridge anymore. I will avoid it and tell everybody around to boycott it.
18		This bridge is bullshit.
18		it is ridiculous how expensive it is. Especially when you compare to the toll highways in the USA. Too expensive for what you get!
18		nicer light fixtures, LED lights could have been used.
18		Better Sound Barriers
18		As far as I am concern,these tolls are highway robbery,We did not take bridge because we want to,When you do not know the area you get caught. The prices you charge,all I can say is that I hope our dear gov does something.
18		Should be less expensive

Questions	Opinions	Commentaires
18		1) why don't you add extra lanes on Highway 25 to Terrebonne to reduce congestion on bridge, especially during peak hours? There is plenty of room for additional lanes. Having thousands of vehicles idling in bumper to bumper traffic does NOT help our environment. Public transit is NOT a viable solution for everyone. 2) why don't you give regular users of the bridge, especially residents of Laval that must use it every day, a better rate? Champlain is free while we get screwed. 3) why don't you have the possibility to add a temporary vehicle to our account? For example, renting a vehicle while our own vehicle is being repaired is a nightmare as we are charged full rates for crossing. My rental company was charged Full amounts which were subsequently passed on to me despite following instructions from A25 personnel.
18		Understand the questions asked but this is additional feedback beyond the aesthetic! Lots of commuters would use it more often if the access fees would be lower, this would definitely contribute to reduce traffic on other roads infrastructure to access or leave the island of Montreal
18		there should be another lane added
18		There has not been any justified proof that the toll expenses had to have gone up so drastically & every year for that matter. The monthly maintenance fee is also absurd. They are gouging us. Fees too expensive for such a short bridge. I don't use the A25 bridge anymore on a personal level. I'll only use it from time to time for business use. For how expensive it has become, there isn't any real justification for me to use the bridge. Too expensive to try to save 6 minutes of travel time.
18		All you are looking at is the aspect and how it looks. You did not ask how riviere des prairies residents use the highway. We have no entry or exit in riviere des prairies towards montreal....We have to go to Anjou to enter the highway and exit Anjou towards riviere des prairies
18		See above.
18		toll too expensive
18		toll too expensive.
18		Mow the lawns and get rid of the bad overgrown weeds!
18		You should work on the Levesque Boulevard under the bridge. No fence on either side of Levesque, no benches to sit on to view the bridge on the Laval side, trees were removed on Levesque when the bridge was built but no trees or plants replanted.
18		The Highway was well built and it is very comforting to know it's there. I find the crossing fees too expensive and therefore only take the bridge if I really have to. I feel that during its construction - the organization of the re-routing of cars around the area was very well organized and did not disrupt traffic at all. The cleanliness of the bridge, the maintenance of the lights, etc. is very good and actually I am quite impressed. The only item that everyone I have spoken to complaints about is the high toll fee, and of course, the spiders!!!
18		Article 417.2 is a tool that you use to financially rape people. You did it to me. It's my opinion that you are abusive of the occasional user. When someone forgets to pay your fees steal bread from the mouths of the children of Montreal and surrounding areas.
18		Not very sure Because I only used Hwy25 once as far as I can remember but will answer any question if used in future
18		I don't know the answer to any of these question since I don't use this road. I don't use it because the tolls are too high if you don't have a transponder.
18		My concerns are more than esthetics. The individual who chooses to cross the bridge by car without the "vignette" cannot do so without being penalised (i.e. the cost is triple). The traffic that the bridge has created by the residents of Laval entering the city is absolutely a catastrophe in the morning and evening.
18		The visual aspect is fine but the traffic flow got worse due to not having exit or entrance at Maurice Duplessis street and Perras street. The congestion, during rush hours, start at the exit and entrance of Henri Bourassa. At the long run, it will get worse. Not quite smart from your part.