

Envoi par courriel et par courrier  
[marcblanchet@ville.montreal.qc.ca](mailto:marcblanchet@ville.montreal.qc.ca)  
[davidtherrien@ville.montreal.qc.ca](mailto:davidtherrien@ville.montreal.qc.ca)

Québec, le 2 juin 2005

Monsieur Marc Blanchet, directeur  
Service des infrastructures, transport et environnement  
Direction du transport, planification et grands projets  
**Ville de Montréal**  
700, rue Saint-Antoine Est, Bureau 1.104  
Montréal (Québec) H2Y 1A6

Objet : *Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa*

Réponses du ministère des Transports aux questions de la Ville de Montréal du 24 mai 2005

---

Monsieur le Directeur,

Veillez trouver annexées à la présente, les réponses du ministère des Transports aux questions de la Ville de Montréal transmises à la commission du BAPE pour votre intention.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Anne-Lyne Boutin  
Coordonnatrice du secrétariat de la commission

p.j.



# QUESTIONS DE LA VILLE DE MONTRÉAL AU PROMOTEUR DU PROJET DE L'AUTOROUTE 25 (MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC)

## Thème 1 : Écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny

### *Contexte et références*

Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal a comme objectif de préserver et de mettre en valeur le patrimoine naturel. De façon plus spécifique, la Ville de Montréal a adopté en décembre 2004 la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels. Cette politique (document déposé) et le Plan d'urbanisme (document déposé) identifient 10 écoterritoires regroupant des milieux naturels de grand intérêt. L'un de ces écoterritoires, la coulée verte du ruisseau De Montigny, comprend le corridor routier projeté.

Voici les objectifs identifiés pour cet écoterritoire :

- Préserver un écosystème viable autour de ce ruisseau exceptionnel situé dans un secteur de la Ville fortement urbanisé et carencé en espaces naturels.
- Préserver la grande biodiversité des îles Boutin, Rochon, Lapierre et Gagné en permettant des activités récréatives compatibles avec la protection des milieux naturels.
- Assurer un volume d'eau adéquat et de qualité au ruisseau De Montigny.
- Créer un parc linéaire qui permet de mettre en réseau un territoire s'étendant de la rivière des Prairies jusqu'au lac de rétention d'Anjou.

### *Questions*

1. Quelles mesures sont prévues par le Ministère pour assurer la viabilité, la préservation et la mise en valeur des milieux naturels associés à l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny ?

***Une partie de l'écoterritoire se superpose à l'emprise du MTQ nécessaire à la réalisation du projet. Le devis de performance prévoira que les interventions se limiteront aux surfaces nécessaires aux travaux de construction et ne devront aucunement déborder de la propriété du MTQ. Les aires excédentaires à l'emprise et les terre-pleins latéraux seront revégétalisés par des espèces résistantes aux matériaux de déglacage.***

2. Quels sont les éléments prévus pour assurer une continuité, c'est-à-dire un corridor écologique et récréatif, dans l'écoterritoire entre le ruisseau De Montigny, la rivière des Prairies et les îles Lapierre, Boutin, Rochon et Gagné ?

***L'autoroute sera étagée au-dessus du boulevard Guoin, ainsi elle ne constituera pas un obstacle pour ceux qui voudraient accéder aux Îles en provenance du ruisseau De Montigny.***

3. Quelles sont les mesures de mitigation qui vont permettre d'assurer la quiétude dans le projet de conservation de l'écoterritoire, autant pour les usagers que les espèces ? En fonction du sentier polyvalent aménagé en bordure du ruisseau De Montigny et en particulier dans la section où la voie réservée pour autobus s'approche à 7 mètres du cours d'eau ?

***Le devis de performance indiquera les limites de niveaux sonores que le partenaire devra respecter, tel que décrit à la page 23 du document (PR3.0).***

***Les mesures peuvent être prises au niveau de la conception incluant la mise en place d'écrans antibruit (murs ou buttes). Ces mesures seront effectuées à l'intérieur de la propriété du Ministère. Concernant la partie du sentier localisé sur la propriété du Ministère et pour laquelle la Ville a obtenu une permission conditionnelle, nous ne sommes pas actuellement en mesure de confirmer ou d'infirmer s'il devra être déplacé. Concernant la section du projet qui se rapproche du littoral du ruisseau, le déboisement de la rive sera limité à ce qui est nécessaire pour la réalisation des travaux; le terre-plein extérieur qui aura été perturbé pourra être renaturalisé par de la végétation arbustive.***

4. Le projet tient-il compte de notre projet de conservation et des nouveaux usages récréatifs présents ?

***Le projet d'autoroute est connu depuis 30 ans. Le projet a été optimisé lorsqu'il se rapprochait du ruisseau De Montigny. Il n'empêchera pas l'accès aux îles. Les études hydrauliques (document DA5) réalisés pour le compte du MTQ concluent que les piles du pont n'auront pas d'impact sur les berges des îles.***

5. De quelle façon le projet tient-il compte de l'impact visuel du pont sur les îles?

***Dans le document d'analyse d'impact, les îles ont été traitées comme une sous-unité du paysage identifié Ri-2 page 2-94. Deux impacts ont été identifiés, soit VH12 et VH14, qualifiés de négatifs faibles et moyens et VH20 qualifié positif. Pour les détails, voir pages 4-66, 4-68 et 4-70 du document PR3.0***

***Dans son projet de 2002, le MTQ avait prévu inscrire dans son devis de performance avec le partenaire, l'obligation d'installer des écrans sonores sur environ 400 mètres du pont afin de réduire l'impact sonore pour les résidents du boul. Gouin aux abords du pont. En 2005, le MTQ envisage l'installation d'écrans transparents répondant aux critères de performance au point de vue sonore.***

6. Quelle méthode de drainage prévoit le projet ? Cette méthode affectera-t-elle le débit dans le ruisseau ? Quel sera l'impact des sels de voirie ?

***Tel que mentionné à la page 14 du document PR5.2, le drainage de l'A-25, des voies de service et de la voie réservée sera de type urbain et l'émissaire devrait aboutir dans la rivière des Prairies.***

***Ainsi, les eaux de drainage n'affecteraient pas le ruisseau De Montigny. En ce qui concerne les embruns salés, la coulée verte est à l'opposé des vents dominants, l'impact sera faible. Les écrans anti-bruit auront aussi un effet partiel de protection.***

7. Quels sont les détails des ouvrages de traitement et de rétention des eaux de ruissellement pluvial (localisation, dimension, équipements de type «Stormceptor») ?

***Tous ces détails seront traités lors de la confection des plans et devis par le partenaire. Il est quand même prévu que les équipements devront répondre aux exigences du règlement no. 87 de la CUM relatif aux rejets des eaux usées dans les réseaux d'égout et des cours d'eau tel que mentionné à la page 5.3 du document PR3.0.***

8. Le projet prévoit-il des mesures et des infrastructures de contrôle des déversements accidentels de matières dangereuses dans le drainage pluvial de l'autoroute ? Des précisions ont été formulées dans le cas des mesures mais pas pour les infrastructures.

***Du côté de Montréal, des bassins de captation de type Stormceptors sont prévus. Ces bassins de captation permettent de ralentir considérablement le déversement de matières dangereuses dans le réseau local, le temps que les services spécialisés de protection civile et de l'environnement interviennent. Mais ce système n'empêche pas le déversement dans le réseau local sans intervention humaine (aucun système ne permet ce type de protection).***

9. Le projet comprend-t-il des mesures pour contrôler les nuisances et les émissions et rejets lors des travaux ?

***Au chapitre 5 du document PR3.0, il est inscrit une série de mesures à respecter lors de la phase de construction, pages 5.4 à 5.20. En ce qui concerne les ruisseaux, l'information se retrouve aux pages 5.16 à 5.18. Pour les émissions couvrant la qualité des eaux souterraines, l'information se retrouve à la page 5.12 et pour la problématique des poussières (qualité de l'air ambiant), l'information se retrouve à la page 5.14.***

***Enfin, concernant le climat sonore pendant les travaux, l'information se retrouve à la page 5.15 du document PR3.0 et aux pages 29 à 35 de l'Annexe 1 du document PR5.4.***

## Thème 2 : Modes de transport actifs (piétons, cyclistes)

### Contexte et références

La Vision de la Ville de Montréal en transport (document déposé) est tournée résolument vers l'utilisation du transport collectif et des modes de transport actifs.

### Questions

1. Sachant qu'une navette pour piétons et cyclistes ne constitue pas un mode de transport actif, est-ce que le projet prévoit une piste multifonctionnelle sur le pont ?

***D'autres axes cyclables nord-sud dont Pie IX agiront comme axes de transport. Entre Montréal et Laval, le Plan d'urbanisme de la ville (carte 2.2.4) en identifie 4 ainsi qu'une navette fluviale entre l'île Bizard et la pointe ouest de l'île Jésus. Une navette apparaît plus cohérente avec les objectifs visés en matière de conservation et de récréation pour l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny. Par ailleurs, le MTQ prévoit un service minimal de navettes mais ce service pourra être bonifié avec la collaboration des villes de Montréal et Laval, ainsi que des autres partenaires en la matière.***

***Le MTQ demandera aux soumissionnaires de proposer une variante du projet avec aménagement de piste multifonctionnelle (avec coût séparé). Cette variante sera évaluée par le MTQ et ses partenaires municipaux.***

2. Si non, serait-il possible, une fois le pont construit d'ajouter une piste multifonctionnelle ? Quels seraient les coûts d'une telle voie ?

***En raison de la partie haubanée, tout élargissement du tablier est extrêmement difficile à réaliser en raison des forces dans le tablier.***

3. Le projet prévoit-il raccorder la piste multifonctionnelle à celle aménagée en bordure du ruisseau De Montigny ?

***Le projet ne prévoit pas de piste multifonctionnelle mais si les villes de Montréal et Laval s'associent au MTQ pour la mise en place d'une telle piste, elle devrait être reliée aux pistes existantes du boul. Guin et du boul. Lévesque.***

4. Une piste multifonctionnelle construite dans l'axe de l'A-25 répond à des besoins de déplacements pour piétons et cyclistes de même nature que ceux de l'axe Pie-IX, mais leur localisation géographique est spécifique à cet axe. Par conséquent, sur quelle base d'évaluation des besoins pour cyclistes et piétons s'appuie-t-on pour proposer une solution différente dans l'axe de Pie-IX et dans celui de l'A-25 ?

***L'évaluation des besoins et l'identification des interventions en matière de cyclisme relèvent des instances municipales et des organismes de tourisme. Par ailleurs, tel qu'indiqué ci-dessus, l'implantation d'une piste multifonctionnelle pose des contraintes techniques et financières importantes dans le présent contexte, mais le projet minimal du MTQ pourra être bonifié ou modifié en concertation avec nos partenaires.***

5. A-t-on examiné l'accessibilité piéton et cycliste entre les voies de service de l'A-25 et les rues transversales, plus particulièrement à la hauteur du carrefour étagé avec le boulevard Henri-Bourassa ?

***Les voies de service et le réseau local sont au même niveau et sont reliés par des intersections avec feux de circulation, ce qui laisse toute la latitude pour l'accessibilité des piétons et cyclistes. L'accès plus spécifique du boul. Henri-Bourassa se fera aux intersections avec les bretelles de l'échangeur.***



### Thème 3 : Circulation dans l'échangeur Anjou et sur les voies de service

#### Questions

1. Quels seront les impacts du projet sur la circulation dans l'échangeur Anjou et quels moyens seront mis en place pour s'assurer que le niveau de service actuel de l'échangeur ne soit pas diminué ?

***L'échangeur d'Anjou a été conçu pour assurer la connexion entre deux autoroutes et peut accommoder correctement les débits de circulation projetés en période de pointe AM en 2016. Il est à noter que le projet n'occasionnera pas de variation importante de la somme totale des débits de circulation dans l'échangeur d'Anjou, mais plutôt une répartition différente des mouvements. Dans le cadre de ses responsabilités de gestion du réseau autoroutier, le MTQ réévaluera le fonctionnement de cet échangeur au besoin, tel que mentionné à la page 30 du document PR5.2.***

2. En l'absence de micro simulations est-il possible d'établir correctement les files d'attente projetées et les pertes de temps dans l'échangeur d'Anjou et sur l'A-25 jusqu'au tunnel ?

***Non, ce sont des observations ultérieures à la construction du projet qui permettront ces évaluations lorsque l'équilibrage des flux entre les voies rapides et les voies de desserte sera stabilisé.***

3. Les cartes de débits déposées à la Commission incluent-elles les débits de circulation sur les voies de service ou uniquement les voies autoroutières? Si non, quels sont les débits prévus sur les voies de service ?

***Tel que montré à la figure 4, page 9 du document PR3.4, les débits sont identifiés sur les voies de service.***

4. A-t-on examiné les capacités et niveaux de service de la circulation sur les voies de service de l'A-25 en général et plus particulièrement dans le secteur immédiatement au sud du boul. Henri-Bourassa où les débits de circulation entrecroisants seront les plus forts ? Et sur le secteur au sud de l'autoroute 40 ?

***Moins de 3 200 véh/h sur 3 voies directionnelles immédiatement au sud du boul. Henri-Bourassa n'impliquent généralement pas de difficulté majeure. De plus, le fonctionnement des voies de service seront de responsabilité municipale et c'est la ville qui gèrera les feux de circulation avec les boulevards transversaux.***

***En ce qui concerne le tronçon de l'A-25 au sud de l'A-40, il ne fait pas partie des études du projet de l'A-25 mais nous avons évalué les débits supplémentaires sur l'A-25 direction sud, soit 1 100 véhicules de plus en 3 h (6 à 9 h) sur un total de 19 000 véhicules prévus en 2016 pour la période de pointe du matin. La capacité de la section de l'A-25 au sud de l'échangeur de l'A-40 et ce, jusqu'au boul. Prévost est de 8 800 véh/h.***

## Thème 4 : Transport collectif

### Contexte et références

Dans la perspective d'améliorer la qualité de l'air et de réduire du coup les épisodes de smog urbain sur son territoire, la Ville prend résolument position en faveur du transport collectif et soutient, par ailleurs, les modes de transport actifs et le covoiturage. Il importe donc de soutenir une urbanisation appropriée accompagnée d'améliorations de l'offre en transport collectif.

### Questions

1. Sera-t-il possible, une fois le pont construit d'ajouter une voie supplémentaire réservée à la circulation des autobus et du covoiturage ? Quels seraient les coûts d'une telle voie ?

***En raison du concept haubané, le pont est à largeur fixe et très difficilement élargissable tel que mentionné au thème 2.***

2. Est-ce que la largeur prévue du pont permettra d'aménager un jour plus de 3 voies par direction en modifiant le marquage ou en éliminant les accotements par exemple ? Quelle sera la largeur totale de la chaussée sur le pont ?

***La largeur totale sera d'environ 33 m et respecte les normes de conception (Tome 1 du cahier des normes du MTQ) d'une autoroute à 3 voies de circulation avec accotement.***

3. Quels impacts auraient la construction du pont de l'autoroute 25 sur les services de transport en commun des boulevards Henri-Bourassa et Pie-IX ?

***Le MTQ a fait certaines analyses dans son axe routier en collaboration avec les sociétés de transport mais nous considérons qu'il appartient à la STM de répondre à cette question en fonction d'un plan de desserte qui tirera le meilleur parti de l'opportunité offerte par le nouveau corridor A-25 et qui tiendra compte de leur stratégie de desserte de l'axe Pie-IX. Les nouvelles dessertes qui pourraient être développées vers le métro Radisson par la STL et le CRTL ne devraient avoir qu'un impact marginal sur les axes Pie-IX et Henri-Bourassa, compte tenu que leurs dessertes auront entre-temps été réorientées vers les nouvelles stations du métro de Laval.***

4. L'aménagement de deux voies réservées dans l'emprise de l'autoroute (en lieu et place de l'élargissement prévu à long terme) serait-il possible ? Combien d'espace (en m<sup>2</sup>) serait ainsi dégagé par l'élimination du besoin d'une voie réversible en site propre ? Cet espace pourrait-il être intégré à l'écoterritoire du ruisseau de Montigny ? Quels seraient les coûts d'un tel aménagement en comparaison du TCSP (transport en commun en site propre) ?

***Le MTQ prévoit une voie réservée en site propre sur la terre ferme, afin d'assurer la pérennité de cet aménagement à long terme. De plus, cette voie permet à la STM d'y avoir accès sans interférence avec le trafic automobile et à tous les autobus empruntant le corridor (incluant ceux de la STL et du CRT de Lanaudière) de correspondre avec les lignes des axes transversaux, ce qui serait impossible sur les voies rapides.***

5. La place faite au transport en commun dans le projet et l'intégration du projet dans le réseau de TC, permettent-ils au TC d'offrir un service supérieur ou égal à l'utilisation de véhicules personnels (comparaison des temps de parcours en véhicule pers. Vs TC pour les bassins types desservis) ?

***En raison de la voie en site propre, le projet prévoit des économies de temps pour le TC, supérieures à celles de l'automobile et des diapositives ont été déposés à la commission sur ce sujet, document DA4.***

## **Thème 5 : Impacts du projet sur la circulation de transit sur les boulevards de Montréal-Nord**

### *Contexte et références*

Le Chapitre d'arrondissement de Montréal-Nord qui fera partie intégrante du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal a comme objectif de réduire la circulation de transit provenant de l'autoroute 25, sur les boulevards Henri-Bourassa, Léger, Pie-IX, Gouin fortement urbanisés et densément peuplés ainsi que sur certaines rues locales densément peuplées, telle que la rue de Charleroi.

Il importe donc de trouver des solutions afin de réduire la circulation de transit sur le territoire Nord Montréalais. Le projet réduira la circulation (autos et camions) qui emprunte présentement le boulevard Henri-Bourassa.

### *Questions*

1. Le promoteur a-t-il analysé les impacts sociaux, économiques, environnementaux et sur la santé que la circulation de contournement a sur les 20 600 résidents des boulevards Henri-Bourassa, Pie-IX, Léger et Gouin, servant de lien entre l'autoroute 25 et le pont Pie-IX ?

***Partiellement, car les simulations ont permis d'évaluer la diminution des débits sur ces artères en période de pointe du matin, ce qui laisse présager par exemple des diminutions importantes des débits sur le boul. Henri-Bourassa à l'ouest de la future A-25. Dans ces conditions, il est vraisemblable que la qualité de vie des citoyens en bordure de cet axe sera améliorée. De plus, le MTQ a effectué une évaluation de l'impact de son projet sur les émissions et la consommation d'essence au niveau de la grande région métropolitaine, document DA28. Une des constatations est que la situation au niveau des émissions s'améliorera au voisinage du réseau artériel de Montréal où se retrouve une forte densité de population, notamment dans le corridor du boul. Henri-Bourassa.***

2. Y a-t-il un bénéfice de réduction des accidents qui serait relié à la diminution de la circulation sur le boulevard Henri-Bourassa ?

***La diminution du trafic permettra potentiellement une réduction des accidents pour les futurs usagers de l'A-25 et les taux d'accidents comparatifs entre les différents éléments du réseau routier se retrouvent au document DA4.***

3. Y a-t-il des risques d'accidents accrus attribuables à la présence d'une circulation de contournement sur les boulevards, principalement sur les boulevards Henri-Bourassa et Pie-IX, entre l'autoroute 25 et le boulevard Pie-IX ?

***Les taux d'accidents fournis au document DA4 laissent penser que oui.***

4. Quel est le niveau de risque que représente actuellement le transport de matières dangereuses sur la population vivant aux abords des boulevards Henri-Bourassa et Pie-IX. Les risques reliés au transport de matières dangereuses seront-ils réduits ?

***Dans le cadre de l'étude d'impact, aucune analyse de risque relative au transport des matières dangereuses n'a été réalisée compte tenu de l'absence de toute donnée utile pour évaluer cette problématique. Toutefois, il est vraisemblable que le nouveau pont captera un certain nombre de camions transportant des matières dangereuses, qui auraient autrement circulé dans les corridors artériels montréalais et même sur le tronçon central de l'autoroute Métropolitaine, situé en milieu densément occupé. Ainsi, en diminuant de façon significative l'achalandage et le nombre de camions sur Henri-Bourassa et Pie-IX, il est logique de penser que la probabilité d'accidents impliquant des matières dangereuses est aussi diminuée.***

5. Quel sera le pourcentage de réduction de camionnage sur les boulevards Henri-Bourassa, entre le boulevard Pie-IX et l'autoroute 25, et Pie-IX suite à la construction du pont de l'autoroute 25 ?

***Le tableau suivant répond à cette question :***

**Projet de parachèvement de l'A-25**  
Variation du nombre de camions présents sur le réseau artériel de l'Est  
Période de pointe du matin (6h-9h) / Scénario 3 - Horizon 2016

Artère	Localisation	Direction	Nombre de camions		% Variation
			Sans A-25	Avec A-25	
Pont A-25 projeté	Rivière des Prairies	Sud	0	1280	-
		Nord	0	710	-
Boul. Henri-Bourassa	À l'Ouest de l'A-25	Ouest	520	610	17,3%
		Est	440	390	-11,4%
Boul. Henri-Bourassa	À l'Ouest de Lacordaire	Ouest	760	590	-22,4%
		Est	620	310	-50,0%
Boul. Henri-Bourassa	À l'Est de Lacordaire	Ouest	890	470	-47,2%
		Est	720	240	-66,7%
Pont Pie-IX	Rivière des Prairies	Sud	1090	500	-54,1%
		Nord	810	380	-53,1%
Boul. Pie-IX	Au Nord de Charleroi	Sud	220	180	-18,2%
		Nord	60	60	0,0%

MTQ/SMST/PT  
27-mai-05

6. Quels impacts auraient la construction du pont de l'autoroute 25 sur le développement du transport en commun sur les boulevards Henri-Bourassa, Pie-IX, Lacordaire et Saint-Michel ?

***Nous croyons que seule la STM peut répondre adéquatement à cette question et peut-être l'AMT.***

7. Les impacts économiques de la réduction de la circulation sur la valeur des propriétés et des commerces des boulevards Henri-Bourassa et Pie-IX ont-ils été évalués ?

***Aucunement.***

8. Dans l'éventualité où il serait décidé de maintenir la circulation de contournement dans la trame résidentielle et commerciale du boulevard Henri-Bourassa; quelles seraient les mesures de mitigation et les coûts s'y rattachant pour minimiser les impacts négatifs sur la population et les utilisateurs et à quel moment devrions-nous procéder à ces travaux ?

***Aucune mesure ni évaluation de coût n'a été réalisée en ce sens.***

## Thème 6 : Qualité de vie (bruit, pollution et circulation)

### Contexte et références

Les milieux résidentiels peuvent être perturbés par plusieurs types de nuisances causées par les différentes activités urbaines, que ce soit le bruit, les odeurs, la poussière, la fumée ou encore la circulation intense entraînant notamment des effets négatifs sur la santé des citoyens. Par des actions claires inscrites au Plan d'urbanisme, la Ville entend minimiser les impacts négatifs de ces nuisances et de ces contraintes sur le milieu environnant et éviter la création de nouvelles situations conflictuelles sur son territoire.

### Questions

1. Comment le promoteur prévoit-il assurer à la population riveraine une saine qualité de vie et minimiser les nuisances causées par la circulation parfois intense des automobiles et des camions ?

***Dans son projet, le MTQ prévoit assujettir le partenaire privé à un devis de performance qui inclura des seuils permettant d'avoir un climat sonore acceptable ou faiblement perturbé (voir page 23 du document PR5.2), tel que défini dans la méthodologie d'évaluation du milieu sonore du Ministère.***

2. Quel est le niveau de bruit généré par le pont et ses voies d'accès sur les zones résidentielles sous le vent de ses infrastructures ?

***L'évaluation des impacts sonores prévisibles se retrouve aux pages 4-45 à 4-50 du document PR3.0. Tel que mentionné à la question 1, les seuils à atteindre exigés pour le partenaire se retrouvent à la page 23 du document PR5.2 et ces seuils seront atteints à la suite de l'application de mesures de mitigation. Les différentes courbes isophones sont présentées pour le territoire montréalais :***

- ***Fig. A-17 du document PR3.2, climat sonore actuel;***
- ***Fig. A-22 du document PR3.2, climat sonore projeté sc. 2006 avec péage;***
- ***Fig. A-23 du document PR3.2, climat sonore projeté sc. 2006 sans péage;***
- ***Fig. A-23.1 du document PR5.4, page 16, climat sonore projeté sc. 2006 sans péage, avec écran antibruit.***

3. Des mesures d'atténuation du bruit, soit l'aménagement d'une zone tampon, d'un talus ou la mise en place d'un écran sonore par exemple, sont-elles prévues et si oui à quel endroit ?

***Le MTQ exigera de son partenaire l'atteinte de résultats à travers un devis de performance et laisse ce partenaire libre d'utiliser les meilleurs moyens pour atteindre ces objectifs.***



**Par contre, afin de vérifier la possibilité d'atteindre les résultats ciblés, le MTQ a présenté dans le document PR5.4 figure A-23.1 une simulation avec écran antibruit. Nous rappelons que le scénario présenté a été retenu dans le seul but de mesurer l'impact maximal du projet alors à 6 voies de circulation sur l'autoroute, 2 voies de circulation sur chaque chemin de desserte et sans péage.**

4. Des modèles de simulation et de dispersion du bruit ont-ils été utilisés pour évaluer les impacts du projet ?

**Tel que mentionné à la page 2-79 du document PR3.0, le logiciel de simulation sonore utilisé pour l'étude est « TNM1.0b (Trafic Noise Model) » élaboré par la « Federal Highway Administration (FHWA) » des Etats-Unis dont les équations physiques sont décrites dans le document FHWA-PD-96-010.**

5. Des modèles de dispersion des émissions atmosphériques de polluants ont-ils été utilisés pour évaluer l'impact du projet sur les zones résidentielles alentour et sous le vent ?

**Tel que décrit dans le document DA28 où est évalué l'impact du projet sur les émissions et la consommation d'essence au niveau de la grande région métropolitaine, on observera une concentration accrue de polluants à l'intérieur du corridor de l'A-25. Cette évaluation a été réalisée dans le cadre du modèle de transport de la région de Montréal (MOTREM) développé par le MTQ. À la page 3 de ce document, on retrouve le contexte méthodologique.**

**Au niveau de l'étude d'impact, l'appréciation des impacts sur la qualité de l'air est basée sur le poids de la circulation par rapport à des axes existants à Montréal.**

6. Les impacts sur le bruit, l'air et les milieux récepteurs ont-ils été réalisés pour la capacité d'utilisation de l'infrastructure, soit 2X3 voies afin de ne pas sous-estimer les impacts à moyen terme ?

**Tel que mentionné à la question 3 du thème 6, les impacts sur le bruit ont été réalisés selon le scénario d'une autoroute à 6 voies avec 2 chemins de desserte à 2 voies et sans péage, afin de mesurer l'impact maximal du projet.**

7. Dans le document PR3.5 (paragraphe 7.2), il est fait mention que l'impact des eaux de ruissellement sur les ruisseaux environnant sera négligeable. Aucune donnée, aucun calcul comparatif des débits et des concentrations (salinité, huiles et graisses minérales) ne viennent appuyer cette affirmation. Il n'est fait mention d'aucun ouvrage de captation des huiles minérales et des MES entraînées par les eaux de ruissellement. Ces données et calculs sont-ils disponibles ? Ces ouvrages primaires de traitement d'eau sont-ils prévus

dans le projet ? Un schéma d'écoulement des eaux de ruissellement permettrait de visualiser les exutoires et les points de rejets.

***À la page 14 du document PR5.2, il est mentionné, concernant le ruisseau De Montigny, que le drainage de l'A-25, des voies de service et de la voie réservée, sera de type urbain et l'émissaire devrait aboutir dans la rivière des Prairies. Ainsi, les eaux de drainage n'affecteraient pas ce ruisseau.***

***De plus, le partenaire privé devra préciser les éléments relatifs au drainage lors de la confection des plans et devis qui comprendront des petits bassins de captation de type « Stormceptors » ayant des propriétés de rétention d'eau et d'huile et de graisse (25 mg/l à 20 m de la source d'émission en rivière). Ce système de captation par petits bassins est accepté par le MDDEP en autant que les rejets respectent leurs normes.***

## Thème 7 : Urbanisation

### Contexte et références

La Ville de Montréal souscrit aux principes du développement durable, notamment quant à l'aménagement de son territoire. La Ville désire donc consolider et densifier son urbanisation. Elle veut aussi mettre en valeur certains secteurs à transformer de l'Est de son territoire. La mise en valeur de ces secteurs demande cependant la réhabilitation de sites contaminés. En fait, les coûts élevés de la décontamination freinent la reconstruction et incitent les promoteurs à mettre en valeur des terrains peu ou pas contaminés, majoritairement situés en périphérie de Montréal.

De plus, le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal a comme objectif de protéger et de mettre en valeur les éléments identitaires du paysage urbain de Montréal, dont le parcours riverain empruntant le boulevard unité. Il reconnaît également l'importance de soigner l'apparence des entrées de ville et de les aménager de manière distinctive, notamment en tenant compte de la visibilité des panoramas offerts à partir du tablier des ponts et de l'intégration de la signalisation et des infrastructures routières au milieu urbain.

Le Plan d'urbanisme a également comme objectif spécifique d'assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage urbain. Cet objectif préconise une planification intégrée des projets d'infrastructures routières considérant les impacts des projets sur le milieu urbain environnant et une optimisation de l'intégration urbaine des infrastructures.

### Questions

1. Est-ce que le ministère des Transports du Québec ou le gouvernement du Québec a prévu un programme d'aide à la décontamination des sols des secteurs à transformer de l'Est de Montréal afin de contrer les effets d'ouverture de nouveaux territoires non soumis à ces contraintes offerts par le prolongement de l'autoroute 25 ?

***Les programmes d'aide à la décontamination des sols ne relève pas de la compétence du MTQ mais plutôt de programmes administrés par MDDEP.***

2. Quelles mesures sont prévues par le ministère des Transports pour assurer une intégration optimale de l'infrastructure projetée au milieu sensible que constitue le boulevard Gouin en raison des valeurs patrimoniales et paysagères qui le caractérisent ?

***Le MTQ prévoit réduire le déboisement au strict nécessaire et afin de réduire l'effet visuel du pont d'étagement au-dessus du boul. Gouin, il prévoit installer des écrans antibruit transparents plutôt qu'opaques à cet endroit spécifique. De plus, dans le document PR3.2 fig. A-24 et à la section H sous-unité V1, il est prévu une plantation d'arbres résineux et feuillus afin de masquer les piles du pont en rive et aux approches.***

3. Le ministère a récemment entrepris une étude de cadrage paysager des entrées de ville de la métropole. Quelles mesures compte-t-il mettre en place pour assurer une mise en valeur distinctive et conforme aux orientations municipales de cette nouvelle entrée de ville que constituera l'infrastructure projetée ?

***L'étude de cadrage paysager des entrées de ville de la métropole traite de la relation entre les infrastructures routières servant de parcours d'entrées à Montréal et les territoires qu'elles desservent, à la fois les abords immédiats et les périphéries plus lointaines. Il s'agit ainsi de situer les parcours d'entrée autoroutière de la métropole dans le processus d'urbanisation des territoires traversés. Elle vise par le fait même à mieux cerner la dynamique qui permet à une route de façonner un territoire, en lien avec la notion d'entrée de la métropole et, en retour, de comprendre comment ce territoire impose ses exigences et contraintes sur le réseau, notamment par son caractère insulaire.***

***Au terme de l'analyse, trois éléments de conclusions émergent. Premièrement, les entrées de Montréal sont généralement peu invitantes et ont été aménagées surtout comme des espaces de transition, qui s'articulent sur des ponts et des autoroutes. Deuxièmement, les entrées sont souvent vues comme des territoires présentant un grand intérêt, sinon économique, à tout le moins symbolique. Finalement, pour que le potentiel des entrées puisse être réalisé, il apparaît essentiel que les acteurs publics investissent ces territoires, qui possèdent une très grande importance symbolique, en ce sens qu'ils marquent l'entrée à Montréal. La prise en charge des parcours d'entrées comme projets urbains constitue la recommandation centrale.***

***Une attention particulière sera apportée à la protection ou à la restitution du couvert végétal des berges affectées par le projet.***

***De plus, tant sur la portion montréalaise que lavalloise de l'autoroute, un traitement paysager des talus de l'autoroute sera privilégié.***

## Thème 8 : Péage

### Contexte et références

Le projet proposé sera accompagné d'un système de péage pour assurer le financement de l'infrastructure et gérer le coût de l'offre.

### Questions

1. Dans l'éventualité qu'un jour il n'y ait plus de péage pour les usagers, quels seraient les débits journaliers sur le pont en 2016 ?

***Premièrement, il est bon de rappeler que le projet de l'A-25 est prévu en partenariat public-privé et à péage. Malgré ce fait, une autoroute à 4 voies peut supporter des débits journaliers maximaux de l'ordre de 75 000 véh/jour, une fois pris en compte la distribution typique des débits sur les 24 heures de la journée.***

***De plus, dans le document PR3.1 à la figure 19, le débit journalier moyen annuel sans péage en 2016 avait été estimé à 112 750 véhicules sur le pont, alimenté par une autoroute à six voies de circulation.***

***Dans le cas du projet autoroute à 4 voies et pont à 6 voies, le débit estimé est de l'ordre de 100 000 véhicules.***

2. Compte tenu du fait que le transport routier contribue pour une part importante des émissions de GES au Canada (25%) et que l'augmentation des GES de ce secteur est presque uniquement due aux camions légers à essence (camionnettes et VUS) et aux camions diesel, la tarification du droit de passage prend-elle en compte les objectifs de développement durable en offrant la gratuité au transport en commun et en augmentant les coûts de transport des véhicules plus polluants tels que les camionnettes, les VUS et les camions lourds ?

***Dans les exercices de tarification effectués pour le MTQ, le tarif pour les camions lourds est de 2 ou 3 fois plus élevé que le tarif pour les véhicules automobiles. Aucun exercice de tarification concernant les camionnettes et les VUS n'a été réalisé. Par contre, les utilisateurs du transport en commun ne devraient pas avoir de compensation financière personnelle à défrayer.***

***Il est à noter que toute la tarification fait partie de la stratégie qui sera proposée par le partenaire privé et qu'elle n'est pas connue à ce jour. La tarification dans ce projet ne vise qu'un remboursement de l'investissement du secteur privé dans le projet. En ce qui concerne le débat relatif aux objectifs de Kyoto et la croissance du parc automobile (part des camionnettes et VUS), ce dernier déborde largement le projet de parachèvement de l'A-25.***