

*Complément aux questions et commentaires*

Prolongement de l'autoroute 25 entre  
l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa  
par le ministère des Transports

Dossier 3211-05-380

Le 30 janvier 2002

---

## INTRODUCTION

Le présent document se veut un complément aux questions et commentaires que nous vous avons envoyés le 8 novembre 2001.

## QUESTIONS ET COMMENTAIRES

- Quel est le modèle informatique utilisé pour projeter les débits de circulation en 2006 et en 2016 ?
- Il est mentionné à la page 4-39, section 4.3.9.1, deuxième paragraphe, ce qui suit : « *Pour ce projet, comme la variation de débits de circulation prévus entre la mise en service (2006) et sur l'horizon de 10 ans (2016) est relativement faible, soit environ 4000 véhicules/jour soit 4 % .* » Quels sont les critères ou données retenus pour justifier cette projection des débits de circulation et pour que l'instauration d'un scénario de péage se traduise par une diminution de l'ordre de 34 à 38 % des débits de circulation ?
- La modélisation du climat sonore projeté ne tient pas compte du bruit causé par la vibration du pont (bruit radié par la structure). Il est mentionné à la page 5-22, 3<sup>e</sup> paragraphe, ce qui suit : « *Pour ce faire, une analyse comparative sera réalisée au printemps 2001 en bordure d'une infrastructure similaire (ex : pont de l'auto-route 25 traversant la Rivière des Prairies) etc.* » Cette étude est-elle réalisée ? Si oui, nous aimerions obtenir les résultats sur l'évaluation de la contribution du bruit global et sur la faisabilité de mettre en place des mesures d'atténuation.
- Dans la modélisation du climat sonore projeté, expliquer les raisons pour ne pas avoir pris en considération les voies de service suivantes :
  - Pour le secteur de Montréal, différentes bretelles entre le boulevard Henri-Bourassa et les chemins de service de l'autoroute ainsi que les voies réservées au transport en commun. Puisqu'il est mentionné qu'aucune donnée de circulation n'est connue, comment justifiez-vous que ces bretelles devraient avoir un impact négligeable sur le climat sonore prévu ?
  - Pour le secteur de Laval, bretelle d'accès entre le boulevard Lévesque et l'autoroute projetée ainsi que la voie réservée au transport en commun.
- À la page 4-50, expliquer les calculs qui sous-tendent que de passer de 45 000 à 120 000 véhicules par jour génère une augmentation de 2.2 dB(A) au point d'impact n° 5 et de 3.1 dB(A) au point d'impact n° 13.
- Compte tenu que l'autoroute 25 longe des secteurs résidentiels, le promoteur propose certaines mesures d'atténuation (butte, mur ou combinaison butte et mur), le promoteur devra préciser les détails relatifs à l'aménagement et à la conception

(hauteur simulée) des écrans acoustiques ou autres mesures et fournir une évaluation sonore des niveaux de bruit (modélisation et cartographie isophonique) perçus aux zones résidentielles en tenant compte des différentes mesures d'atténuation proposées. De plus, le promoteur devra indiquer des critères de bruit qu'il entend respecter aux zones sensibles.

Pour les vibrations induites par le dynamitage, s'il y a lieu, nous recommandons les normes du USBM comme critères à respecter. Pour les pressions d'air, nous recommandons le critère adopté par le ministère de l'Environnement de la province de l'Ontario qui fixe des pressions d'air à 120 décibels linéaires lors d'un dynamitage.

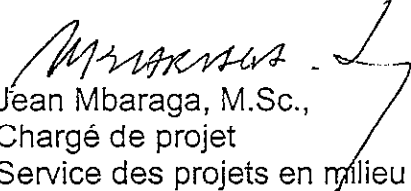
L'étude ne fait aucunement mention des vibrations qui pourraient être induites par la circulation routière. Dans le dossier de la modernisation de la rue Notre-Dame, il a été recommandé pour les vibrations induites par la circulation routière, de restreindre les vitesses vibratoires sous le seuil de 1 mm/sec durant le jour et au niveau actuel (bruit de fond) pour la nuit. À notre connaissance, ce sont des critères acceptables.

Par ailleurs, les informations suivantes devraient, si possible, faire partie de l'étude d'impact :

- Nombre et superficie occupée par les piles, assises, batardeaux, caissons, digues et ponceaux temporaires ou permanents (selon la cote de récurrence d'inondation de 2 ans et de 5 ans) ;
- les superficies situées sous la ligne de récurrence d'inondation de 2 ans et de 5 ans, qui seront affectées par les travaux pour les trois ruisseaux et les berges nord et sud ;
- les détails établissant l'équivalence d'une base de pylône et une pile lors des simulations hydrologiques ;
- les précisions sur les mesures prises afin de contenir et prévenir les déversements accidentels d'hydrocarbures ;
- la nature et les dimensions des structures de confinement des piles ;
- au point 4.2.2.1, au premier paragraphe, il est mentionné que l'intégrité des aires d'alevinage ne sera pas compromise par l'implantation des piles. Mentionner les raisons qui justifient cette position ;
- la localisation des piles des deux options de construction et des pylônes d'Hydro-Québec sur la figure A-21 ;
- l'effet cumulatif des bases des pylônes et des piles du pont projeté sur la perturbation du milieu ;
- les mesures de compensation envisagées ;
- le Ministère devrait démontrer d'une part, que l'échangeur Anjou est capable d'absorber l'augmentation du trafic due au nouveau tronçon de l'autoroute 25, et ce,

sans détériorer les conditions de circulation et d'autre part, que la voie réservée aux autobus planifiée dans le projet constitue une condition pour la réalisation du projet dans un contexte de partenariat avec le secteur privé et indiquer si cette voie réservée sera financée dans le cadre du partenariat privé-public ;

- enfin, le ministère des Transports devrait expliquer cette contradiction apparente à l'effet qu'il indique d'une part, que l'effet net du projet sur le réseau routier de la région de Montréal permettra de réduire, avec péage de 1 \$ à l'horizon 2006, de 43 350 le nombre de véhicule/heure et d'environ 9 910 le nombre de véhicules/heure pour la période de pointe du matin alors que d'autre part, le tableau 9 indique que l'effet net ne permettra de réduire, cette fois avec péage de 2 \$ à l'horizon 2006, que de 31 220 le nombre de véhicules/km et de 4 840 le nombre de véhicules/heure pour la période de pointe du matin.

  
Jean Mbaraga, M.Sc.,  
Chargé de projet  
Service des projets en milieu terrestre