

## **Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa par le ministère des Transports**

**Dossier : 6211-06-080**

### **Compte rendu de la période d'information et de consultation publiques du 13 août au 27 septembre 2002**

La période d'information et de consultation publiques concernant le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa a pris fin le 27 septembre 2002. Conformément au mandat qui lui a été confié le 17 juillet 2002 et en vertu des articles 11 et 12 du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a mis à la disposition du public pendant 45 jours, soit du 13 août au 27 septembre 2002, le dossier complet de la demande du certificat d'autorisation relative au projet.

---

---



## **Le projet**

### **Justification et description**

Afin de soutenir le développement de l'est de l'agglomération montréalaise en y facilitant la mobilité des personnes et le mouvement des marchandises, le ministère des Transports propose de prolonger l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 à Laval et le boulevard Henri-Bourassa à Montréal. Ce prolongement, d'une longueur de 7,2 km, nécessiterait la construction d'un pont sur la rivière des Prairies. Le projet comprendrait un corridor rapide de transport en commun. Il serait réalisé en partenariat privé-public et ce nouveau tronçon d'autoroute à six voies serait à péage.

Présentement, les usagers doivent faire un détour par le pont Pie IX pour atteindre l'autoroute 40. Par ailleurs, entre 1989 et 1998, les débits de circulation sur les ponts autoroutiers entre Laval et Montréal ont augmenté de 20 % à l'heure de pointe matinale, ce qui se traduit par des temps de parcours de 60 % à 70 % plus longs. Le nouveau lien permettrait d'assurer la continuité du réseau dans l'axe nord-sud et de soulager les ponts déjà existants. Quant à la voie réservée aux autobus, elle répondrait à un besoin important dès 2006.

Le coût total du projet est estimé entre 237 et 280 millions de dollars, selon le type de pont retenu et la nature des autres aménagements.

### **Les répercussions prévues par le promoteur et les mesures d'atténuation proposées dans l'étude d'impact**

Selon l'étude d'impact, le projet comporterait certaines répercussions négatives. En période de construction, les travaux pourraient engendrer du bruit, de la poussière et des difficultés de circulation. Les travaux auraient aussi pour effet d'augmenter temporairement la quantité de particules en suspension dans l'eau de la rivière des Prairies et d'accentuer le processus d'érosion des zones riveraines les plus sensibles. De plus, ils réduiraient les habitats naturels de la faune de la rivière et du marais où serait situé l'échangeur entre les autoroutes 25 et 440. Par ailleurs, les pertes de superficies boisées occasionneraient des impacts jugés de moyenne importance sur les feuillus ainsi que sur les herbiers aquatiques et riverains de la rivière des Prairies.

En période d'exploitation, l'entretien hivernal des chaussées à l'aide de fondants entraînerait une hausse des particules en suspension en milieu aquatique. Pour ce qui est de la qualité de l'air, les gaz d'échappement et le soulèvement de poussières attribuable au passage des véhicules provoqueraient une augmentation des polluants atmosphériques. Le projet, de façon générale, n'augmenterait pas de manière significative le niveau de bruit. Cependant, le péage aurait une influence difficile à prévoir sur l'achalandage. En conséquence, les impacts causés par le bruit et les émissions de polluants atmosphériques ne peuvent être évalués finement. Le concessionnaire, choisi par le gouvernement, assumerait la responsabilité de l'exploitation de ce tronçon d'autoroute et mettrait en place, entre autres, des mesures d'atténuation du bruit en vue d'atteindre les seuils prescrits par le ministère des Transports. Quant aux répercussions négatives sur le milieu visuel, la présence du pont pourrait avoir un impact de forte importance pour les riverains, selon le type de pont choisi.

En ce qui concerne les répercussions positives, selon l'étude d'impact le projet contribuerait à diminuer les temps de parcours entre Laval et Montréal aux heures de pointe. De plus, la voie réservée aux autobus favoriserait l'usage du transport en commun. Ces deux éléments seraient susceptibles de diminuer la consommation d'énergie ainsi que la pollution de l'air.

(Extrait du communiqué émis le 13 août 2002)

## **Les préoccupations soulevées**

Les préoccupations recueillies lors de la période d'information et de consultation publiques proviennent de l'information colligée lors des séances d'information, à Rivière-des-Prairies et à Laval, lors de conversations téléphoniques ou à la lecture de la correspondance ou de messages électroniques adressés au BAPE. Lorsqu'il s'agit d'information recueillie lors de l'une des deux séances et qui renvoient particulièrement aux préoccupations manifestées à Laval ou à Montréal, le nom de la ville concernée y est mentionné.

## **Les conséquences sur la circulation**

- L'augmentation de la circulation aux environs de la 4<sup>e</sup> Rue et de Maurice-Duplessis ;
- La remise en question des modèles prévisionnels de débit de circulation ;
- l'augmentation possible de la circulation sur la montée Sainte-Marie ;
- la possibilité d'une augmentation de la circulation sur la rue Notre-Dame à Montréal ;
- l'engorgement possible de l'échangeur Anjou à Montréal ;
- la possibilité de congestion sur la 440, le soir, à la hauteur de l'échangeur 440 / 25, à Laval ;
- l'augmentation possible de la congestion aux environs de la montée Masson, près de la 440, à Laval ;
- les nouveaux parcours des véhicules se rendant au centre-ville après la réalisation du projet ;
- les difficultés de circulation à Laval, plus particulièrement pour les producteurs agricoles ;
- les difficultés possibles pour la machinerie agricole, à Laval, de traverser d'un côté à l'autre le nouveau tronçon d'autoroute ;
- le transfert d'une bonne partie du trafic lourd qui traverse Montréal vers Laval.

## **Les conséquences sur la sécurité des résidents**

- L'effet de l'augmentation de la circulation sur la sécurité des écoliers, à Laval ;
- les conséquences du projet sur l'augmentation de la criminalité à Laval ;
- l'opposition du ministère de la Sécurité publique en ce qui a trait au transport des matières dangereuses.

## **Le projet et l'environnement**

- L'absence de mention du concept de « développement durable » dans l'étude d'impact ;
- les conséquences sur le climat en raison de l'augmentation des gaz à effet de serre ;
- l'étalement urbain, occasionnée par le projet, qui entraînerait une augmentation du trafic et par conséquent de la pollution; plus particulièrement dans le nord de Montréal ;
- l'augmentation de la pollution de l'air due aux véhicules ;
- les impacts sur le marais à Laval ;
- la qualité de l'évaluation des impacts sonores causés par le projet ;
- l'augmentation de la pollution à Laval ;
- la conservation des espaces verts à Montréal.

## **Le péage**

- L'emplacement des péages à Laval ;
- l'éventualité pour les résidents de Montréal d'avoir à participer au péage même s'il n'utilisent pas le pont ;
- le but réel du péage, si celui-ci dissuade les gens d'utiliser le pont.

## **La réalisation du projet**

- L'échéancier quant à la réalisation du projet et à sa date de mise en service à Laval ;
- le financement total ou partiel du projet par le concessionnaire ;
- la nécessité réelle de compléter un réseau de transport archaïque.

## **Les suggestions des citoyens**

- La révision du schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal plutôt que la réalisation d'un projet d'autoroute ;
- l'utilisation du péage sur des ponts existants si ce dernier a des effets positifs ;
- le dépôt par le ministère de l'Environnement des contrats éventuellement proposés aux concessionnaires ;
- l'aménagement d'un corridor ferroviaire sur le pont traversant la rivière des Prairies ;
- l'addition d'un train de banlieue au projet, plus écologique et rapide que l'ajout d'une voie réservée aux autobus ;
- la mise en place d'un train de banlieue pour Mascouche et Terrebonne plutôt que le prolongement de l'autoroute ;

- l'utilisation des trains de banlieue et des autobus plutôt que la réalisation du projet ;
- l'aménagement du terrain en dessous du pont, à la hauteur du boulevard Lévesque.

## Les activités d'information et de communication

### Les centres de consultation

Tous les documents sur le projet sont déposés dans les centres de consultation du BAPE ainsi que dans les centres de consultation suivants :

Centres	Adresses
Bibliothèque Rivière-des-Prairies	9001, boul. Perras, Montréal
Bibliothèque Germaine-Guèvremont	2900, boul. de la Concorde Est, Laval

### Le site Internet

Tous les documents reçus en version électronique, dont l'étude d'impact et son résumé, ont été déposés dans le site Internet du BAPE.

### La parution des avis publics par le promoteur

Dates	Quotidiens	Hebdos régionaux
15 août 2002		Courrier de Laval
14 août 2002	La Presse	
14 août 2002	Le Devoir	
14 août 2002	Le Soleil	
21 août 2002		L'Avenir de l'Est
21 août 2002		Le Flambeau de l'Est

**Les communiqués de presse diffusés par le BAPE**

Dates	Nombre d'envois		Diffusion sur Internet
	Médias	Groupes, municipalités ou citoyens	
13 août 2002 Annonce de la période d'information et de consultation publiques	Quotidiens, médias électroniques et hebdomadaires régionaux de Montréal, Montérégie, Laurentides, Lanaudière et Laval	214	Site gouvernemental et site du BAPE
3 septembre 2002 Rappel	Quotidiens, médias électroniques et hebdomadaires régionaux de Montréal, Montérégie, Laurentides, Lanaudière et Laval	n/a	n/a

**Les séances d'information**

<b>Dates</b>	1 <sup>re</sup> séance : mercredi 4 septembre 2002, 19 h 30 2 <sup>e</sup> séance : jeudi 5 septembre 2002, 19 h 30
<b>BAPE : Animation</b>	Line Lévesque, chef du Service des communications
<b>Accueil et prise de notes</b>	Jacques Tremblay, directeur, Direction de l'expertise environnementale et des communications Robert Fournier, conseiller en communication Karine Lavoie, conseillère en communication Anne-Marie Cliche, conseillère en communication
<b>Ministère de l'Environnement</b>	Jean Mbaraga, chargé de projet
<b>Promoteur</b> <b>Ministère des Transports</b>	Pierre Fabi, directeur, Direction de Laval/Mille-Îles Paul-André Fournier, directeur, Direction de l'Île de Montréal Sandra Sultana, directrice, Bureau de la mise en œuvre du partenariat public-privé Robert Montplaisir, chargé de projet
<b>Assistance</b>	1 <sup>re</sup> séance : environ 110 personnes 2 <sup>e</sup> séance : environ 75 personnes
<b>Durée</b>	1 <sup>re</sup> séance : environ 3 heures 2 <sup>e</sup> séance : environ 2 heures 45

## Les relations de presse

Plusieurs journalistes ont assisté aux deux séances d'information les 4 et 5 septembre derniers. Les médias représentés étaient les suivants : la radio de Radio-Canada, L'Informateur de Rivière-des-Prairies, le Courrier de Laval, L'Édition ainsi que Connexions Affaires Laval.

## La revue de presse

Une revue de presse a été réalisée tout au long de la période d'information et de consultation publiques. Plusieurs articles traitant du projet de prolongement de l'autoroute 25 ont été publiés dans *Le Devoir*, *La Presse*, *The Gazette*, *The Chomedy News*, *Courrier Laval*, *Le Trait d'Union* et *L'Édition*. On y trouve des titres tels que « Les Verts réclament des audiences publiques » (*Le Devoir*), « Transport 2 000 demande des audiences publiques » (*La Presse*), « Autoroute 25 : Le public n'aura pas accès aux études commandées par le privé » (*Le Devoir*), « Les maires réclament le prolongement de la 25 et la construction d'un pont » (*Le Trait d'Union*). Les médias électroniques ont également abordés le sujet. La station radiophonique CBF (1<sup>re</sup> chaîne, Montréal) a traité entre autres du projet de prolongement de l'autoroute 25 et des séances d'information organisées par le BAPE.

Québec, le 1<sup>er</sup> octobre 2002

Rosemary Al-Hayek, conseillère en communication, chargée de dossier

En collaboration avec Robert Fournier, conseiller en communication