

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25 ENTRE L'AUTOROUTE 440 ET LE BOULEVARD HENRI-BOURASSA

Laval-Montréal



Étude d'impact sur l'environnement
déposée au ministre de l'Environnement

Complément d'information

Ce rapport a été réalisé par le personnel de la Direction de Laval – Mille-Îles du ministère des Transports sous la responsabilité de monsieur Daniel Dorais.

ÉQUIPE DE TRAVAIL

RÉALISATION

MONTPLAISIR, Robert, a.r.p.s.e.
Service des inventaires et du plan
Direction de Laval – Mille-Îles

VENNE, Jacques, a.r.p.s.e.
Service des inventaires et du plan
Direction de Laval – Mille-Îles

CARTOGRAPHIE

RODRIGUE, Serj, t.a.a.g.
Service des inventaires et du plan
Direction de Laval – Mille-Îles

TRAITEMENT DE TEXTE

JALBERT, Jocelyne, agente de secrétariat
Service des inventaires et du plan
Direction de Laval – Mille-Îles

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES FIGURES.....	iii
1.0 INTRODUCTION.....	1
2.0 CONTEXTE.....	2
3.0 DESCRIPTION DU PROJET MODIFIÉ.....	3
3.1 Caractéristiques géométriques.....	3
3.2 Tronçon échangeur A-440/boulevard Lévesque.....	3
3.3 Pont de la rivière des Prairies.....	6
3.4 Tronçon pont/boulevard Perras.....	6
3.5 Tronçon boulevard Perras/boulevard Maurice-Duplessis.....	6
3.6 Tronçon boulevard Henri-Bourassa/rue Bombardier.....	6
4.0 DÉBITS DE CIRCULATION SUR LE PROJET MODIFIÉ.....	8
5.0 TRANSPORT EN COMMUN.....	10
6.0 PISTE MULTIFONCTIONNELLE.....	12
7.0 MODIFICATIONS AUX IMPACTS.....	13
7.1 Impact sur le marais (B-12).....	13
7.2 Impact sur les ruisseaux De Montigny, Corbeil et St-François (P-4), (P-7),.....	13
7.2.1 Ruisseau De Montigny.....	13
7.2.2 Ruisseau Corbeil.....	13
7.2.3 Ruisseau St-François.....	14
7.3 Déboisement (B-2).....	14
7.4 Mouvement des hydravions (H-10).....	15
7.5 Entreprises agricoles (H-16 et H-17).....	15
7.6 Bruit routier à Laval.....	15
8.0 CONCLUSION.....	17

LISTE DES FIGURES

Figure 1	Projet à l'étude, prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, Laval – Montréal.....	4
Figure 2	Desserte modifiée, autoroute 25, Laval.....	5
Figure 3	Projet à l'étude, prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, Laval – Montréal, nombre de voies et profils en travers.....	7
Figure 4	Débits de circulation et niveaux de service, autoroute 25 (autoroute à 4 voies), heure de pointe A.M., 2016.....	9

1.0 INTRODUCTION

Le projet de prolongement de l'autoroute 25, entre l'autoroute 440 à Laval et le boulevard Henri-Bourassa à Montréal, s'inscrit dans une stratégie ministérielle visant à soutenir le développement de l'Est de l'agglomération montréalaise en y facilitant la mobilité des personnes et les mouvements de marchandises ainsi qu'entre celles-ci et les autres pôles économiques de la région métropolitaine. Sa réalisation permettra à Laval et aux régions des Laurentides et de Lanaudière d'être reliées à l'Est de Montréal et à la Montérégie sans avoir à emprunter l'autoroute Métropolitaine.

Ce projet doit se réaliser dans le cadre d'un processus de partenariat public-privé. L'avenue préconisée demeure de confier au secteur privé, la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien ainsi qu'une partie du financement de ce tronçon d'autoroute.

Depuis 2002, le Ministère a optimisé le projet. Le présent document présente les changements apportés au projet et une description qualitative des modifications aux impacts qui en découlent.

2.0 CONTEXTE

Le dossier d'étude d'impact du projet a été soumis par le BAPE à la consultation du public du 13 août au 23 septembre 2002. Lors des soirées d'information tenues par le BAPE en septembre 2002, les citoyens ont émis plusieurs préoccupations qui ont été analysées par le Ministère. À ce sujet, le Ministère a apporté des modifications au projet à Laval afin d'atténuer les impacts sur le milieu naturel, particulièrement dans le secteur de l'échangeur A-440/A-25/avenue Marcel-Villeneuve. Par la même occasion, il a aussi évalué des solutions qui permettraient de réduire les impacts sur les activités agricoles, tout en conservant une desserte locale efficace.

Depuis 2002, le Ministère a également procédé à des études complémentaires sur cette future autoroute à péage. Ces études ont permis de mieux définir une solution répondant au besoin à court et à moyen terme en le réalisant par phase. Ce phasage permettra de réduire la participation financière du public tout en répondant à la problématique de circulation à court et moyen terme.

3.0 DESCRIPTION DU PROJET MODIFIÉ

Le prolongement de l'autoroute 25 s'étend entre l'échangeur A-440/A-25/avenue Marcel-Villeneuve à Laval et l'échangeur du boulevard Henri-Bourassa à Montréal. D'une longueur de 7,2 km, l'autoroute sera de type rural dans Laval alors que dans Montréal, elle sera de type urbain avec chemins de desserte de part et d'autre incluant un pont de 1,16 km sur la rivière des Prairies (figure 1).

Planifiée dans une emprise de 90 mètres, l'autoroute pourra avoir à terme, six voies de circulation sur deux chaussées séparées avec échangeurs de circulation et étagements des carrefours et des chemins de fer. De plus, le projet intégrera des mesures préférentielles pour le transport en commun.

Le projet consiste en une autoroute à péage dans le cadre d'un partenariat public-privé de type « concession ».

3.1 Caractéristiques géométriques

Mentionnons dès lors que l'autoroute est conçue pour assurer une vitesse de croisière de 100 km/h. De plus, dans Montréal, elle est adjacente (côté est) à la ligne de transport d'énergie entre les postes de Duvernay et Anjou.

Du nord au sud, le projet de l'autoroute 25 débute par la construction d'un échangeur directionnel entre l'autoroute 25 et l'autoroute 440 en plus de desservir partiellement le réseau local (municipal), soit l'avenue Marcel-Villeneuve et la Montée Masson (route 125).

3.2 Tronçon échangeur A-440/boulevard Lévesque

Au sud de l'échangeur, l'autoroute est composée à court et moyen terme, de deux chaussées à deux voies de circulation et accotements, séparées par un terre-plein central. À long terme, l'autoroute pourra être élargie à 6 voies de circulation. Un échangeur complet dessert le boulevard Lévesque et l'autoroute passe sous le chemin de fer. L'avenue Roger-Lortie existante dans l'emprise de l'A-25, sera reconstruite à la limite « Est » des terrains appartenant au MTQ et reliera l'avenue Marcel-Villeneuve au boulevard Lévesque (figure 2).



Laval

Montréal

Projet à l'étude

Prolongement de l'autoroute 25

entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa

Laval - Montréal

- Tracé du projet
- - - Voie réservée aux autobus (direction sud)
- - - Voie réservée aux autobus (direction nord)
- - - Voie réservée aux autobus en site propre (réversible, PPAM et PPPM)





- Autoroute existante
- Autoroute à construire
- Réseau municipal existant
- Réseau municipal à construire
- Emprise MTQ
- Propriété MTQ
- Ligne haute tension
- ▶ Marais
- Ruisseau
- Ruisseau intermittent
- Nouvel exutoire (marais)
- Zone agricole
- Voie réservée aux autobus (dir. sud)
- Voie réservée aux autobus (dir. nord)

Transports Québec
Desserte modifiée
 Autoroute 25
 Laval
 Décembre 2004

Figure 2

3.3 Pont de la rivière des Prairies

Le pont est à trois voies de circulation par direction avec séparateur central (figure 3). Le pont d'une largeur de $\pm 34,0$ m et d'une longueur de 1 166 mètres, peut être construit selon deux types soit haubané, soit à poutres, mais en raison de la fosse à esturgeon, il devra y avoir une section haubanée pour éviter de mettre une pile dans la fosse. Il débute au nord du boulevard Lévesque et se termine au nord du boulevard Gouin. Un maximum de neuf piles sera autorisé dans la rivière.

3.4 Tronçon pont/boulevard Perras

Au sud de la culée du pont, des entrées-sorties à une voie par direction commencent ou se terminent au sud du boulevard Gouin. Les voies rapides sont en déblai et l'autoroute passe sous le boulevard Perras qui demeure au niveau du terrain naturel. L'échangeur prévu au boulevard Perras permettra les mouvements dans toutes les directions sur les chemins de service, grâce à une signalisation appropriée.

3.5 Tronçon boulevard Perras/boulevard Maurice-Duplessis

Entre ces deux boulevards, il n'y a pas d'accès entre les chemins de service directionnels (niveau du terrain naturel) et les voies rapides construites en déblai. La figure 3 illustre la section-type utilisée dans Montréal et il est à remarquer qu'à court et à moyen terme, les voies rapides sont à deux voies de circulation par direction, mais qu'elles peuvent être élargies à 6 voies à long terme.

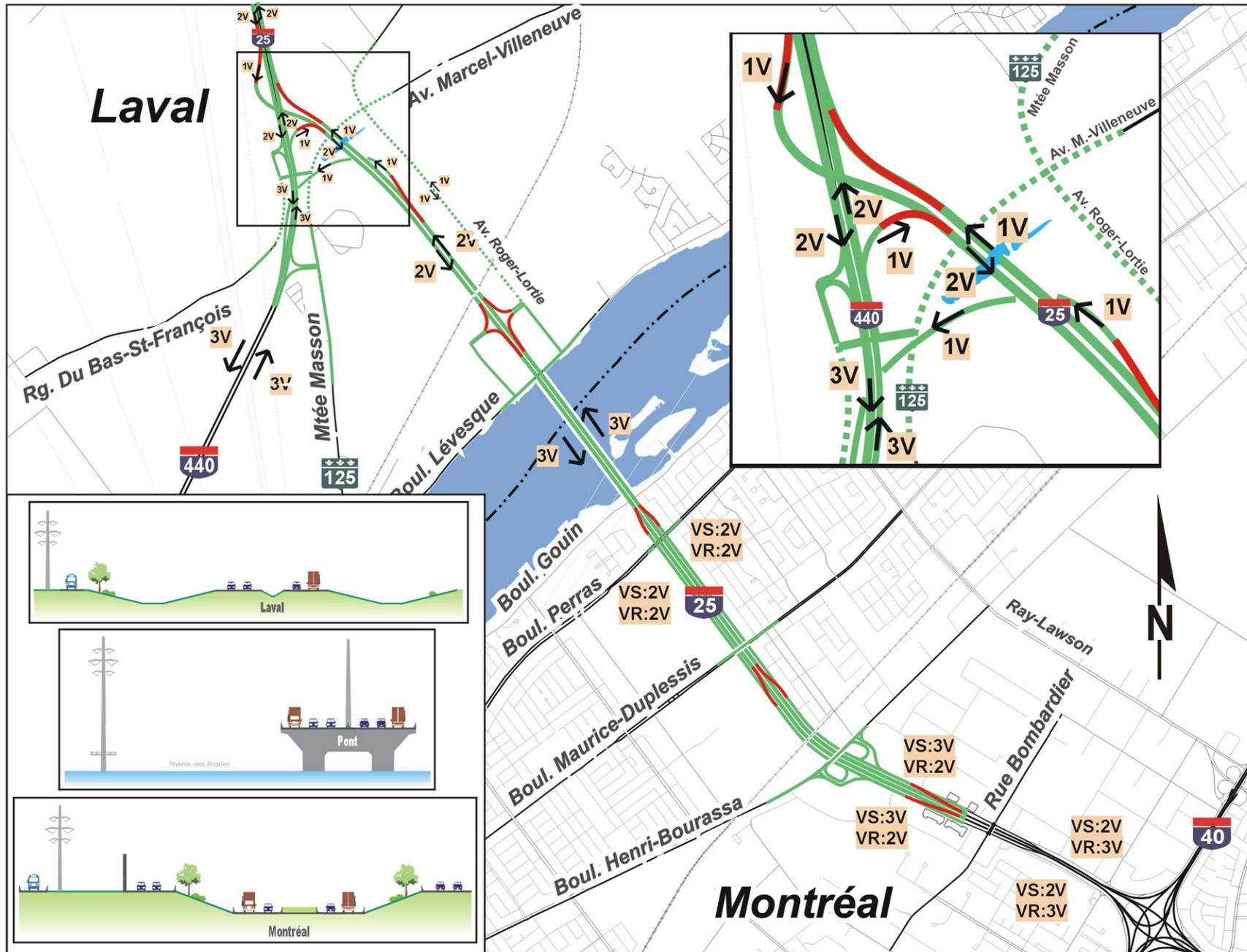
Une structure est prévue pour conserver la voie ferrée actuelle au niveau du terrain naturel.

L'autoroute et les chemins de service passent sous le boulevard Henri-Bourassa. L'accès entre le boulevard et les chemins de service s'effectue par des bretelles d'accès de style autoroutier et le nouveau tronçon d'autoroute se raccorde à l'A-25 existante au sud du boulevard Henri-Bourassa.

3.6 Tronçon boulevard Henri-Bourassa/rue Bombardier

Au sud du boulevard Henri-Bourassa, les chemins de service sont à trois voies de circulation par direction et des accès entre ces derniers et les voies rapides intègrent le projet à l'autoroute existante. Il y a une entrée en direction sud et une sortie en direction nord dans ce tronçon.

En conclusion, le projet faisant l'objet de ce rapport, soit une autoroute à péage entre l'autoroute 440 à Laval et le boulevard Henri-Bourassa à Montréal, limite les accès à l'autoroute de façon à discriminer le trafic local (chemins de service) et le trafic régional et de transit (voies rapides).



Projet à l'étude

Prolongement de l'autoroute 25

entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa

NOMBRE DE VOIES ET PROFILS EN TRAVERS

Laval - Montréal

- Tracé du projet
- Entrée et sortie
- VS Voie de service
- VR Voie rapide
- 3V Nombre de voies

4.0 DÉBITS DE CIRCULATION SUR LE PROJET MODIFIÉ

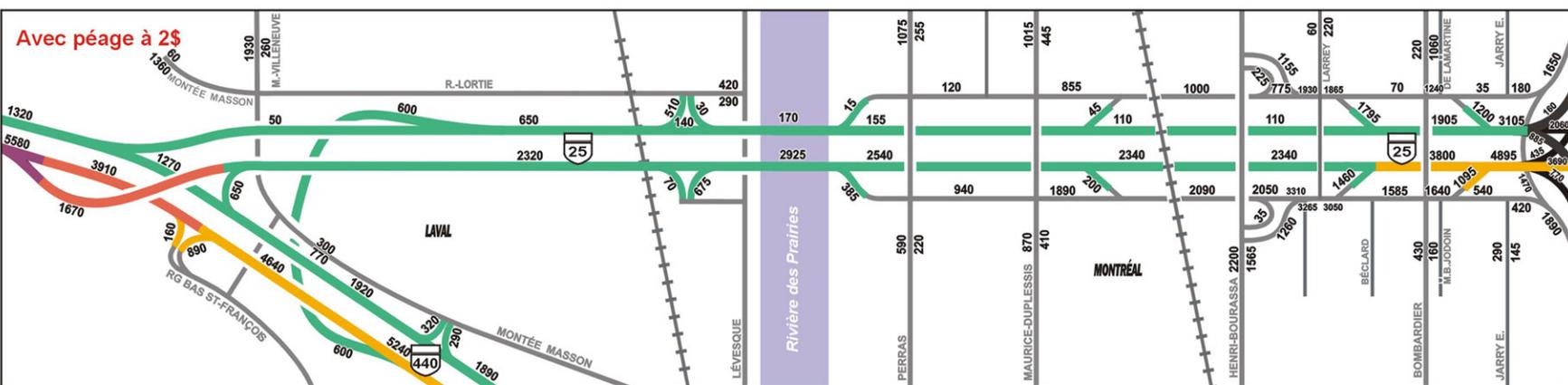
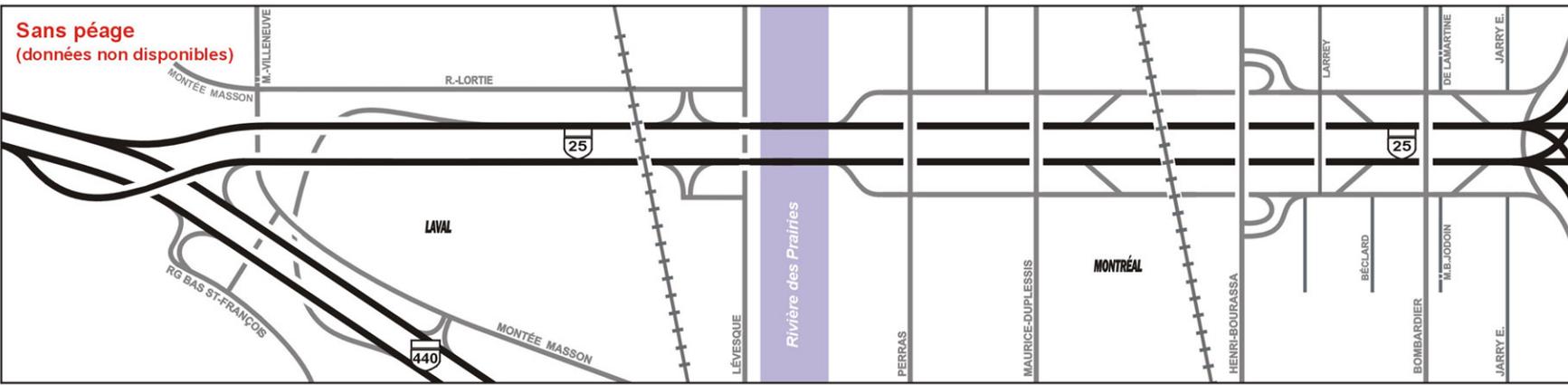
Le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 à Laval et le boulevard Henri-Bourassa en est un d'autoroute à péage à 4 voies de circulation dans une première phase, incluant une voie réservée pour autobus en site propre, sauf sur le pont.

À partir des prémices énoncées ci-dessus et comme le ministère des Transports a pour but l'amélioration globale de la desserte de l'Est de la région métropolitaine ainsi qu'une meilleure accessibilité au réseau autoroutier sans pénaliser indûment d'autres utilisateurs de ce réseau, il est ressorti comme important de vérifier l'impact sur la circulation de la construction de l'A-25 à quatre voies de circulation sur le tronçon à l'étude dans Laval et Montréal et d'un pont à six voies de circulation entre les entrées-sorties des échangeurs au boulevard Lévesque et au boulevard Perras.

Comme la configuration de l'échangeur A-440/A-25 dans Laval a changée depuis l'étude de justification d'avril 2001 et que les modifications ne concernent que l'accessibilité locale dans Laval, les débits des simulations présentées dans l'étude de justification à la figure 22, page 59, ont été ajustés à la nouvelle configuration et sont présentés à la figure 4 de la présente étude.

La figure 4 donne un aperçu des débits de l'heure de pointe générés pour 2016 ainsi que des niveaux de service offerts aux usagers pour les scénarios avec péage à 1 \$ et 2 \$. Selon cette figure, le scénario à quatre voies de circulation à tarif de 1 \$ offrirait majoritairement un niveau de service « D » à Laval et à Montréal et un niveau de service « C » sur le pont à trois voies.

Par contre, avec un tarif de 2 \$, le niveau de service est supérieur à « C » sur pratiquement toute la longueur du projet et atteint le niveau « D » au sud de l'entrée du boulevard Henri-Bourassa.



Débits de circulation et niveaux de service

Autoroute 25
(autoroute à 4 voies)

Heure de pointe A.M.
2016

Niveaux de service

- A, B et C
- D
- E
- F

000 Autos et camions

5.0 TRANSPORT EN COMMUN

En raison des augmentations prévisibles de déplacements quotidiens d'ici 2016 dans la région métropolitaine et d'une augmentation de la congestion sur le réseau routier de Montréal, il appert que cela aura une incidence sur la consommation d'énergie. L'accroissement de la congestion pourrait aussi favoriser la pollution, d'où le besoin et l'obligation d'inclure dans le projet de prolongement de l'A-25 un corridor rapide de transport en commun reliant Laval aux stations de métro Anjou ou Radisson.

La figure 1 présente un concept de voie réservée au transport en commun en site propre dans l'axe de l'A-25. Le projet est situé sur les terrains du MTQ, soit dans l'emprise de l'A-25, soit sur les terrains excédentaires, soit dans la servitude d'Hydro-Québec.

En partant de Laval, le projet de voie réservée pour autobus seulement est alimenté par la voie d'autobus et de véhicules à taux d'occupation élevé (VTOE) planifié par l'AMT (Agence métropolitaine de transport) sur les accotements de l'A-25 vers Terrebonne. Par l'échangeur A-440/avenue Marcel-Villeneuve, elle se dirige vers les terrains excédentaires du MTQ à l'ouest de l'A-25 projetée. À partir de cet endroit, la voie devient réversible pour desservir tant le trafic de la période de pointe du matin que celui de la période du soir. D'une largeur de 6,5 mètres, elle permet des déplacements rapides et sécuritaires. Au niveau de l'avenue Marcel-Villeneuve, un accès à l'A-25 est donné aux autobus, de même qu'au boulevard Lévesque.

Advenant la mise en place d'un service de train de banlieue pour desservir le territoire de la MRC des Moulins, une gare multi-modale pourrait être planifiée entre la voie de chemin de fer et les bretelles de l'échangeur du boulevard Lévesque.

À partir de cet échangeur, la voie réservée pour autobus fait relâche sur le pont. Une fois la rivière des Prairies traversée, la voie longe la bretelle de sortie du boulevard Perras (direction sud) et à une centaine de mètres du boulevard Perras, elle s'éloigne de la bretelle pour permettre l'installation d'une intersection avec priorité aux autobus.

Dès le boulevard Perras traversé, la voie réservée réversible matin et soir quitte la limite ouest des terrains excédentaires du MTQ pour revenir dans la servitude d'Hydro-Québec et la même stratégie se reproduit au boulevard Maurice-Duplessis.

Entre ce boulevard et le chemin de fer, la voie réservée devra traverser la servitude d'Hydro-Québec afin de passer sous le chemin de fer en longeant le chemin de service, pour enfin se terminer au boulevard Henri-Bourassa. À cet endroit, il y aura un feu de circulation qui desservira aussi les bretelles d'accès provenant du chemin de service en direction sud.

À compter de ce boulevard, la voie réservée réversible en site propre devient une voie réservée contiguë à la chaussée, sur la rue Renaude-Lapointe et pourra se prolonger par diverses rues ou boulevards selon l'endroit de la future station de métro qui est à l'étude ou pourra revenir sur l'A-25 pour se rendre à la station de métro Radisson.

Dans le cas où la station de métro serait localisée aux environs de la rue Jarry/chemin de service de l'A-25, ou près des Galeries d'Anjou ou que ce soit celle à Radisson, elle permettrait de dévier et rabattre plusieurs lignes d'autobus existantes tant du CIT des Moulins, de la STL que de la STM.

Les résultats préliminaires de la simulation de la STM, basés sur plusieurs hypothèses et intrants de base très conservateurs (enquête O-D 93, MOTREM 93, station terminale du métro aux Galeries d'Anjou et aucun contact routier est-ouest sous ou au-dessus de l'A-25 à la hauteur de la rue Jarry) et ne tenant compte d'aucun transfert modal, situent l'utilisation de la voie réservée en pointe du matin, jour moyen d'automne à l'horizon 2006, à environ 1 000 déplacements sur le pont de l'A-25 et à près de 3 000 déplacements (direction sud) débarquant à la station de métro des Galeries d'Anjou.

La voie réservée pour autobus semble donc répondre à un besoin relativement important dès 2006. Des simulations avec l'enquête O-D 98 et des hypothèses plus raffinées sur l'emplacement de la station de métro et sur des ajustements au réseau routier (rue Jarry) ainsi que des changements aux rabattements des autobus pourraient, de l'avis des responsables de la STM, accroître l'achalandage de la voie réservée.

6.0 PISTE MULTIFONCTIONNELLE

En septembre 2002, le Ministère prévoyait la mise en place d'une piste multifonctionnelle sur le pont qui devait être dédiée aux cyclistes, aux piétons et aux patineurs à roues alignées. Compte tenu des coûts estimés à environ 15 M\$, le Ministère a retiré cet équipement du projet. Toutefois, lors de travaux de réfection du pont Pie IX, situés à l'ouest et prévus être réalisés à court terme, le Ministère y inclura la construction d'une telle piste au coût d'environ 500 000 \$.

7.0 MODIFICATIONS AUX IMPACTS

Dans la section qui suit, nous décrivons brièvement les modifications à l'évaluation des impacts décrits dans les documents relatifs aux études d'impact sur l'environnement qui ont été rendu publics en 2002.

7.1 Impact sur le marais (B-12)

Le marais situé au cœur de l'échangeur A-25/A-440 serait sur le territoire de Laval, le 4^e en importance en terme de superficie.

En raison de sa géométrie, le concept d'échangeur prévu en 2001 occasionnait la perte de 1,5 ha d'habitats utilisés par la faune avienne, la faune herpétologique, les poissons et les mammifères. À la suite des préoccupations soulevées lors des soirées d'informations publiques, le Ministère a procédé à l'optimisation de son concept. Il est possible, avec le nouveau concept, de ne pas reimplanter le marais. Toutefois, en raison de son confinement par le nouveau réseau routier et des effets de barrière, son potentiel d'utilisation par les mammifères sera réduit. Il pourra toujours être utilisé par l'avifaune, l'ichtyofaune et l'herpétofaune et conservera ses caractéristiques de milieu filtrant. D'un impact fort, l'impact passe à un impact qualifié de faible.

7.2 Impact sur les ruisseaux De Montigny, Corbeil et St-François (P-4), (P-7), (B-3), (B-10), (B-11), (B-14)

7.2.1 Ruisseau De Montigny

L'optimisation a permis de réduire sensiblement les impacts sur les cours d'eau. Ainsi, la section du ruisseau De Montigny présente dans l'emprise ne sera plus détournée par l'implantation de la voie réservée aux autobus. En effet, dans sa section la plus près, la limite de la chaussée de la voie réservée sera à 7 mètres de la limite du haut de talus du ruisseau. Comme les eaux de drainage ne se déverseront pas dans ce ruisseau, l'impact sur ce cours d'eau sera négligeable.

7.2.2 Ruisseau Corbeil

Dans la solution présentée en 2001, la géométrie de l'échangeur A-25/boulevard Lévesque nécessitait la relocalisation du ruisseau Corbeil sur plus de 300 mètres. La nouvelle configuration de l'échangeur n'impliquera que la mise en place de ponceaux au niveau des bretelles.

De plus, afin de compenser la perte d'habitats du poisson dans la rivière des Prairies résultant de la présence des piles du pont et de leur construction, un projet d'aménagement et de renaturalisation du cours d'eau devra être élaboré sur les propriétés du ministère des Transports. En effet, les rives actuelles de ce cours d'eau ont été très perturbées par les activités anthropiques et elles présentent à de nombreux endroits, de l'érosion qualifiée de modérée à très forte. De plus, ce projet devra comprendre l'élimination des seuils infranchissables, ce qui permettra à la faune ichtyenne d'avoir accès à la partie amont du projet. Avec la réalisation de ces mesures, la qualité et le potentiel de ce cours d'eau pour la faune devraient être supérieurs à son état actuel. Ce projet d'aménagement et d'habitat compensatoire devra faire l'objet d'un consensus avec les autorités gestionnaires de l'habitat du poisson, soit le ministère des Ressources naturelles de la Faune et des Parcs du Québec et du ministère des Pêches et Océans Canada.

7.2.3 Ruisseau St-François

Actuellement, la sortie du ponceau sur le boulevard Lévesque constitue à certaines périodes de l'année un obstacle infranchissable à la migration de plusieurs espèces de poissons vers l'amont.

Dans le cadre des mesures compensatoires pour l'habitat du poisson, mentionnées précédemment, il est envisagé d'aménager la sortie de ce ponceau afin de permettre d'accéder aux parties amont du ruisseau, favorisant une meilleure utilisation de l'habitat par le poisson.

7.3 **Déboisement (B-2)**

Par rapport au projet décrit dans l'étude d'impact de juin 2001, les modifications apportées au concept entraîneront du déboisement supplémentaire à Laval, par la mise en place de la voie réservée à l'ouest de l'emprise et par la construction de la nouvelle avenue Roger-Lortie à l'Est. Ces infrastructures sont localisées sur des propriétés appartenant au ministère des Transports. Ces superficies approximatives non comptabilisées dans l'étude d'impact comprennent 0,45 hectare de peuplement de feuillus âgés entre 10 et 20 ans, 0,75 hectare de peuplement mixtes âgés de 30-50 ans et 2,9 hectares de friche. De ces surfaces à déboiser, incluant celles comptabilisées en 2001, mentionnons qu'à Laval, la relocalisation de l'avenue Marcel-Villeneuve et de l'avenue Roger-Lortie, à l'est de l'A-25 et au nord du ruisseau St-François entraîne de l'empiètement sur un marécage arbustif et un marécage arborescent récemment recensés par Ville de Laval. L'empiètement sur ces milieux est inférieur à 10 % de leur superficie.

Compte tenu des superficies touchées, de l'étendue locale et de la longue durée de l'impact, la perte de ces peuplements est toujours considérée de moyenne importance.

7.4 Mouvement des hydravions (H-10)

L'un des deux concepts de pont présenté en 2001 prévoyait la construction d'un pont à haubans ayant un mât de 140 mètres. Le concept de 2004 prévoit une solution haubanée avec deux mâts d'une hauteur d'environ 45 mètres. L'impact sur les activités de l'hydrobase avait été qualifié d'importance moyenne, maintenant la présence des mâts et des haubans du nouveau concept ne devrait pas avoir d'impact, compte tenu que les pylônes qui supportent la ligne électrique existante immédiatement à l'ouest du futur pont ont une hauteur d'environ 50 mètres.

7.5 Entreprises agricoles (H-16 et H-17)

Tel qu'il était mentionné dans l'étude d'impact, la construction et l'exploitation de l'autoroute (concept 2001) entraînait la disparition de l'avenue Roger-Lortie et occasionnait de ce fait, un impact sur la circulation de la machinerie et des équipements agricoles qui utilisent actuellement cette voie de circulation. Les déplacements entre le rang Bas-Saint-François ou l'avenue Marcel-Villeneuve et le boulevard Lévesque devaient éventuellement se faire par d'autres voies. Lors de la soirée d'information tenue à Laval en septembre 2002, les agriculteurs ont fait état de leur préoccupation à ce sujet.

Les modifications apportées à l'échangeur A-440/A-25, incluant la mise en place d'un lien local immédiatement à l'est de l'emprise de l'autoroute reliant le boulevard Lévesque, l'avenue Marcel-Villeneuve et la Montée Masson, rempliront les mêmes fonctions que l'actuelle avenue Roger-Lortie, en phase exploitation. La construction de cette rue municipale dans les premières étapes du projet réduirait également les perturbations des opérations agricoles en phase construction.

7.6 Bruit routier à Laval

Par rapport à l'évaluation de 2001, concernant l'impact du bruit routier, on ne devrait pas observer de variations significatives au niveau du complexe scolaire Leblanc. En effet, bien que les échanges locaux qui étaient prévus au niveau de l'échangeur A-440/A-25/avenue Marcel-Villeneuve se fasse désormais au niveau de la Montée Masson, les bretelles seront plus éloignées du complexe scolaire que celles qui existent présentement. De plus, par rapport au concept 2001, une des bretelles majeures (A-440 Est vers A-25 Sud) est désormais plus éloignée du complexe scolaire, soit au nord de la Montée Masson.

Concernant le secteur résidentiel situé en bordure de la Montée Masson, la localisation des bretelles d'accès et de sortie entre la Montée Masson et l'autoroute 440, rapprochera légèrement la circulation du quartier par rapport à la situation actuelle et celle qui était prévue avec le concept 2001. Toutefois, en raison de la topographie, ces bretelles devraient être localisées à un niveau plus bas, par rapport à une lisière boisée qui sépare les bretelles du secteur résidentiel. Soulignons qu'à cet endroit, le bruit routier provenant des bretelles sera vraisemblablement masqué par celui provenant de l'autoroute 440, et ce, en raison des débits de circulation qu'on y retrouve.

En raison de ce qui précède, l'augmentation du bruit ne devrait pas être significative. S'il advenait que le projet augmente le bruit routier de façon marquée, le partenaire privé devra prévoir des mesures d'atténuation (butte ou mur) entre la bretelle de sortie A-440 vers Montée Masson et les résidences. Compte tenu que cette mesure aura un impact visuel (déboisement), elle ne devrait être mise en place que suite à une consultation de la population qui pourrait préférer conserver la lisière boisée.

8.0 CONCLUSION

Les modifications apportées au projet devraient permettre de réduire les détours aux usagers, d'assurer la fluidité sur la nouvelle autoroute, améliorer le bilan des impacts environnementaux et de réduire les coûts du projet.

Le nouveau concept permet de réduire substantiellement les impacts sur le marais situé dans l'emprise du Ministère ainsi que sur les petits cours d'eau présents dans la zone d'étude. De plus, elle assure une meilleure desserte locale tant aux agriculteurs qu'aux résidents.