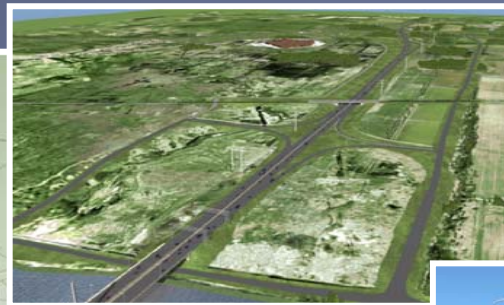


Projet de parachèvement de l'autoroute 25 Montréal-Laval



Présentation

- Contexte
- Problématique
- Projet
- Environnement
- Conclusions

Présentation

- **Contexte**
- Problématique
- Projet
- Environnement
- Conclusions

Contexte

Depuis les années 70, le projet de l'autoroute 25 est inclus dans les outils de planification du ministère des Transports du Québec. Ce projet vise essentiellement à:

- compléter le réseau autoroutier
- améliorer la desserte pour l'est de l'agglomération
- augmenter l'offre de transport en commun (TC)
- appuyer le développement en reliant les principaux pôles économiques

En ce sens, il est conforme au cadre d'aménagement de la région métropolitaine du Gouvernement du Québec



Contexte

Les objectifs :

- Faciliter la mobilité des personnes et des marchandises à la fois dans l'est de l'agglomération et avec les autres pôles économiques de la région métropolitaine (axe le plus direct reliant la Rive-Sud, Montréal, Laval et la Rive-Nord)
- Améliorer, pour les résidents et les entreprises, l'accès aux axes routiers et au réseau de transport en commun

En ce sens, il s'inscrit en appui aux orientations de développement économique et d'aménagement des partenaires municipaux et régionaux

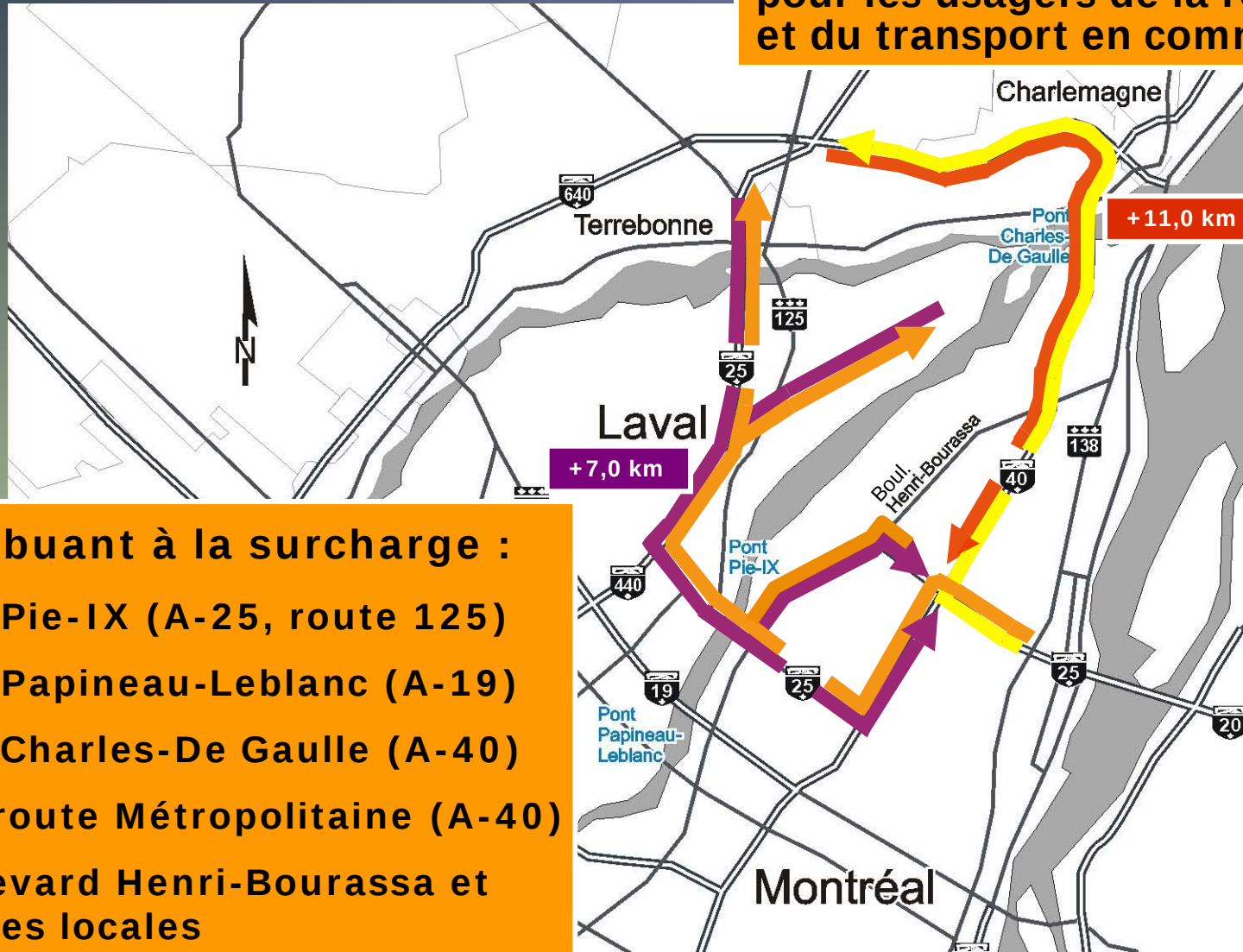
Présentation

- Contexte
- **Problématique**
- Projet
- Environnement
- Conclusions

Problématique

1) Discontinuité de l'autoroute 25 =

Détours importants pour les usagers de la route et du transport en commun



Contribuant à la surcharge :

- Pont Pie-IX (A-25, route 125)
- Pont Papineau-Leblanc (A-19)
- Pont Charles-De Gaulle (A-40)
- Autoroute Métropolitaine (A-40)
- Boulevard Henri-Bourassa et artères locales

Problématique

2) Augmentation majeure de la circulation sur les ponts entre Laval, Rive-Nord Est et Montréal

1971 266 610 véh./jour

1981 399 700 véh./jour

1991 527 900 véh./jour

1996 573 700 véh./jour

2000 637 400 véh./jour

2003 646 900 véh./jour

ET ÇA CONTINUE D'AUGMENTER

Problématique

3) Tous les axes routiers reliant Laval et Montréal sont régulièrement congestionnés à l'heure de pointe du matin

Conséquences :

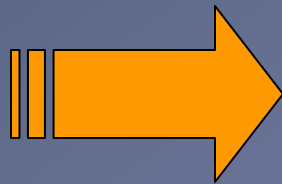
- L'ensemble des files d'attente s'étend sur près de 20 km
- Les temps de parcours ont plus que doublé entre 1989 et 1998

Problématique

4) Perspectives de 1998 à 2016:

Si l'augmentation prévisible des débits de la période de pointe se concrétise, la capacité des ponts existants sera dépassée

Si aucune intervention interviene n'est réalisée :



PROBLÈMES MAJEURS

- **Augmentation de la congestion:**
 - Les files d'attente pourraient doubler
 - La période de pointe (de 6 h à 9 h) pourrait s'allonger
- **Augmentation de la pollution de l'air (consommation d'essence)**
- **Augmentation des coûts du transport des marchandises**
- **Augmentation de la circulation sur les artères locales**

Présentation

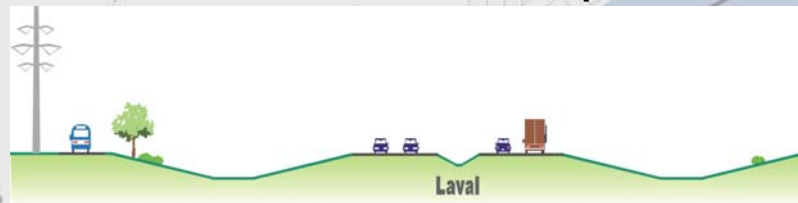
- Contexte
- Problématique
- **Projet**
- Environnement
- Conclusions



Projet

Entièrement réalisé sur les terrains acquis au début des années 70

Zone agricole
permanente



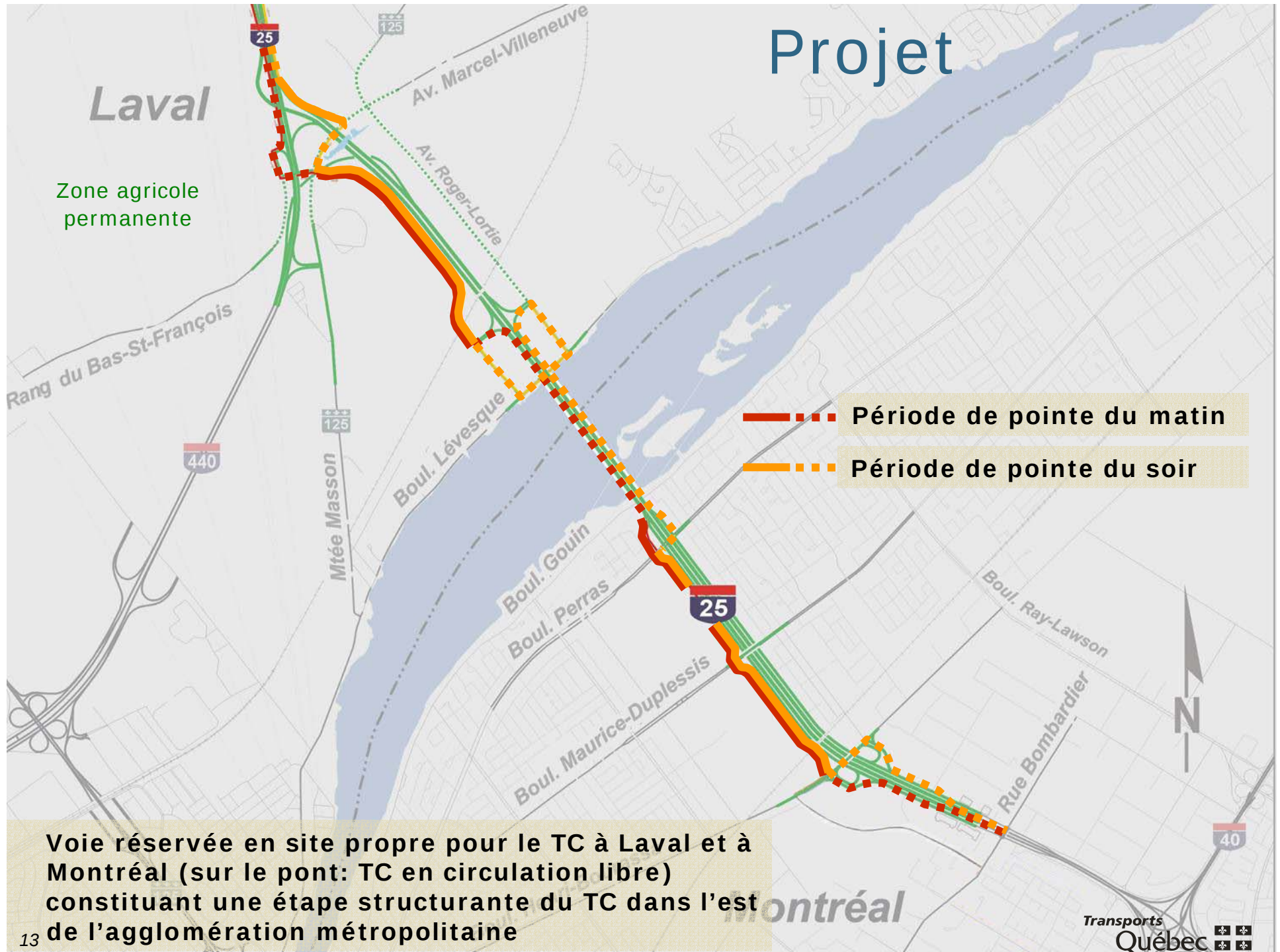
Autoroute à 4 voies à Laval et à Montréal

Voies de desserte à Montréal et
avenue Roger-Lortie à Laval

Pont à 6 voies de circulation
- Concept haubané au-dessus de la partie profonde

Lien multifonctionnel en collaboration avec les villes de Montréal et Laval

Projet



Projet

Achalandage projeté

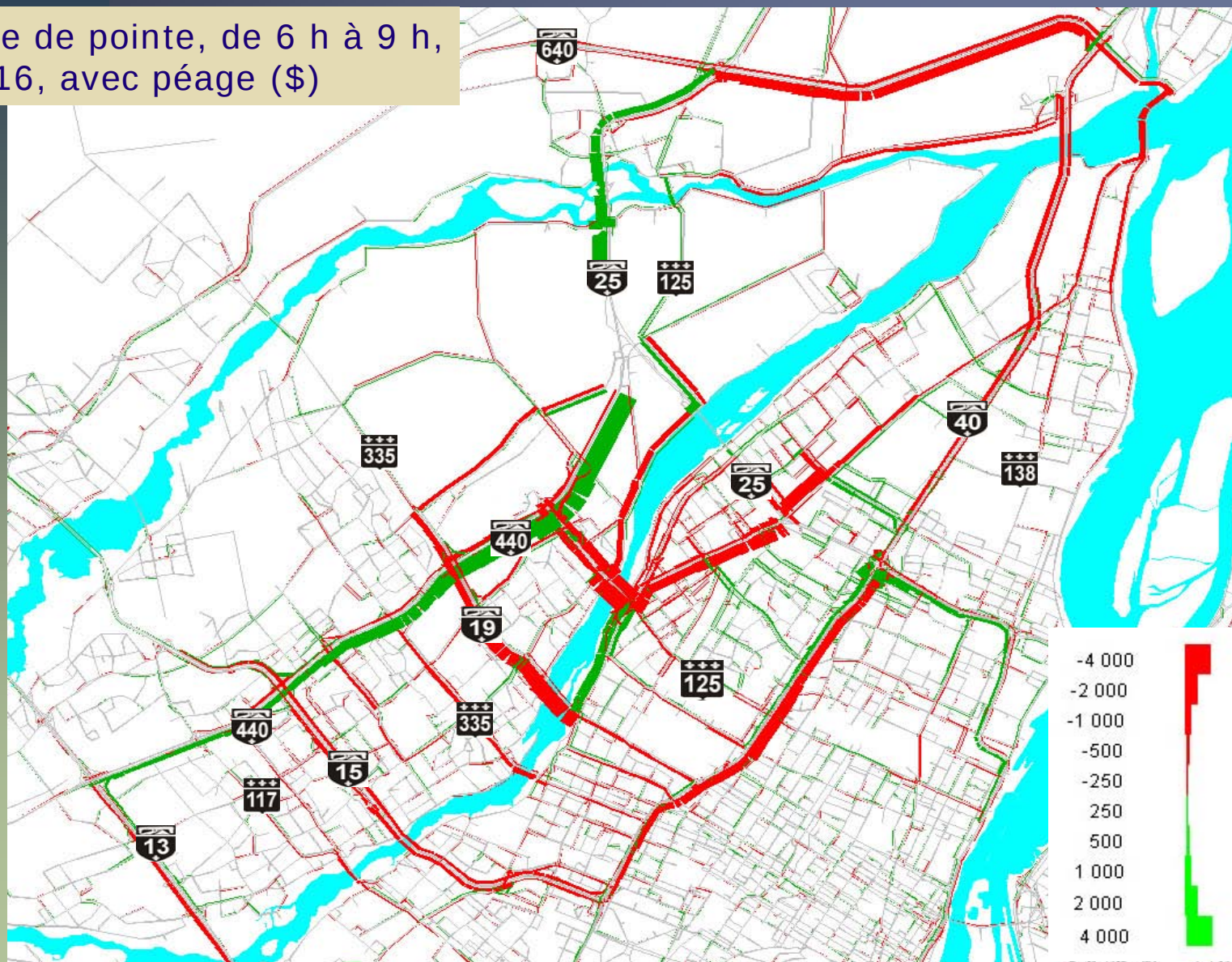
Nombre de véhicules par jour sur le nouveau pont :

Année	Avec péage \$
2016	48 000 à 62 000

- Avec péage, la circulation demeurerait fluide au-delà de 2016
- Le coût du passage contrôle l'achalandage

Impact sur le réseau existant

Période de pointe, de 6 h à 9 h,
en 2016, avec péage (\$)

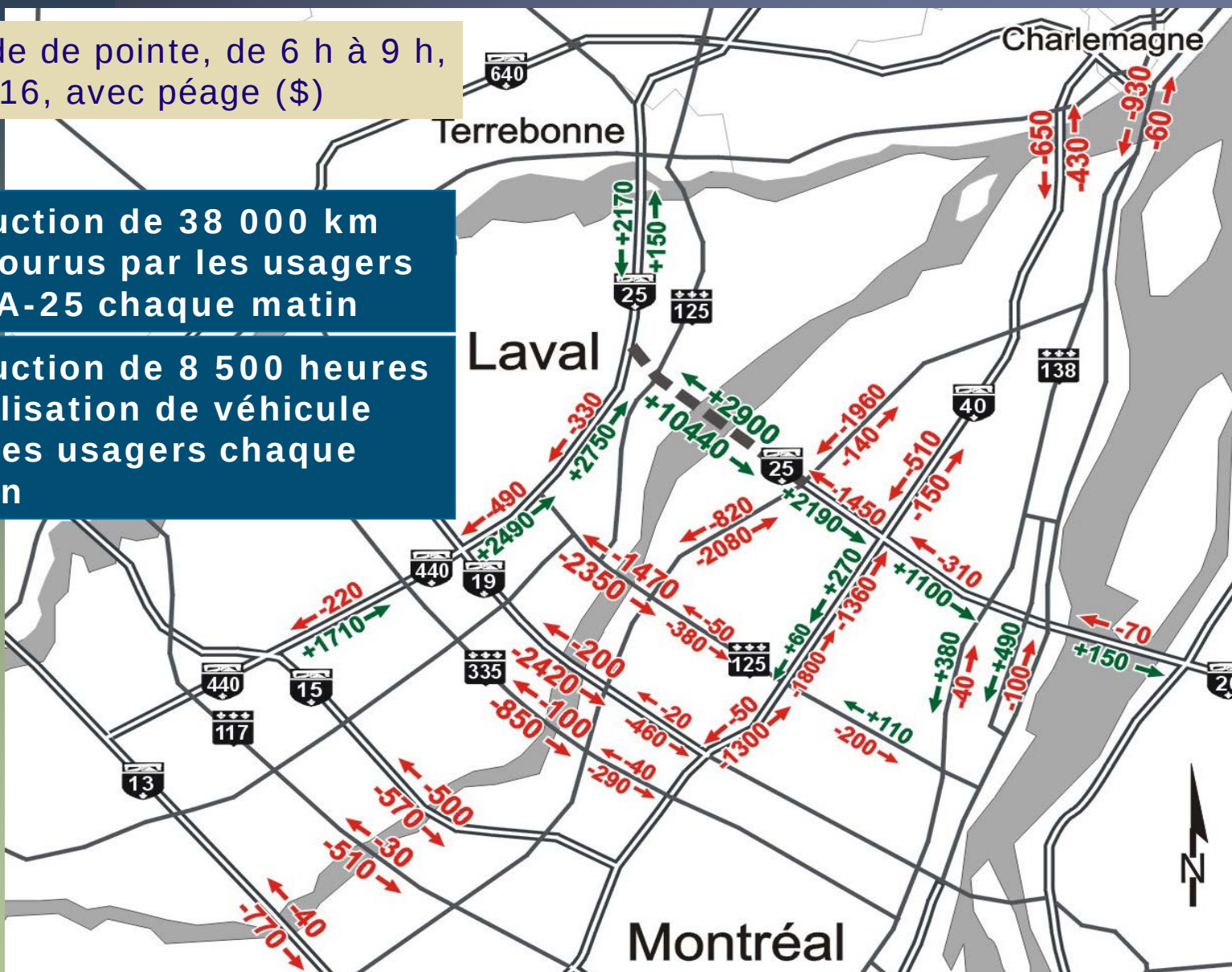


Impact sur le réseau existant

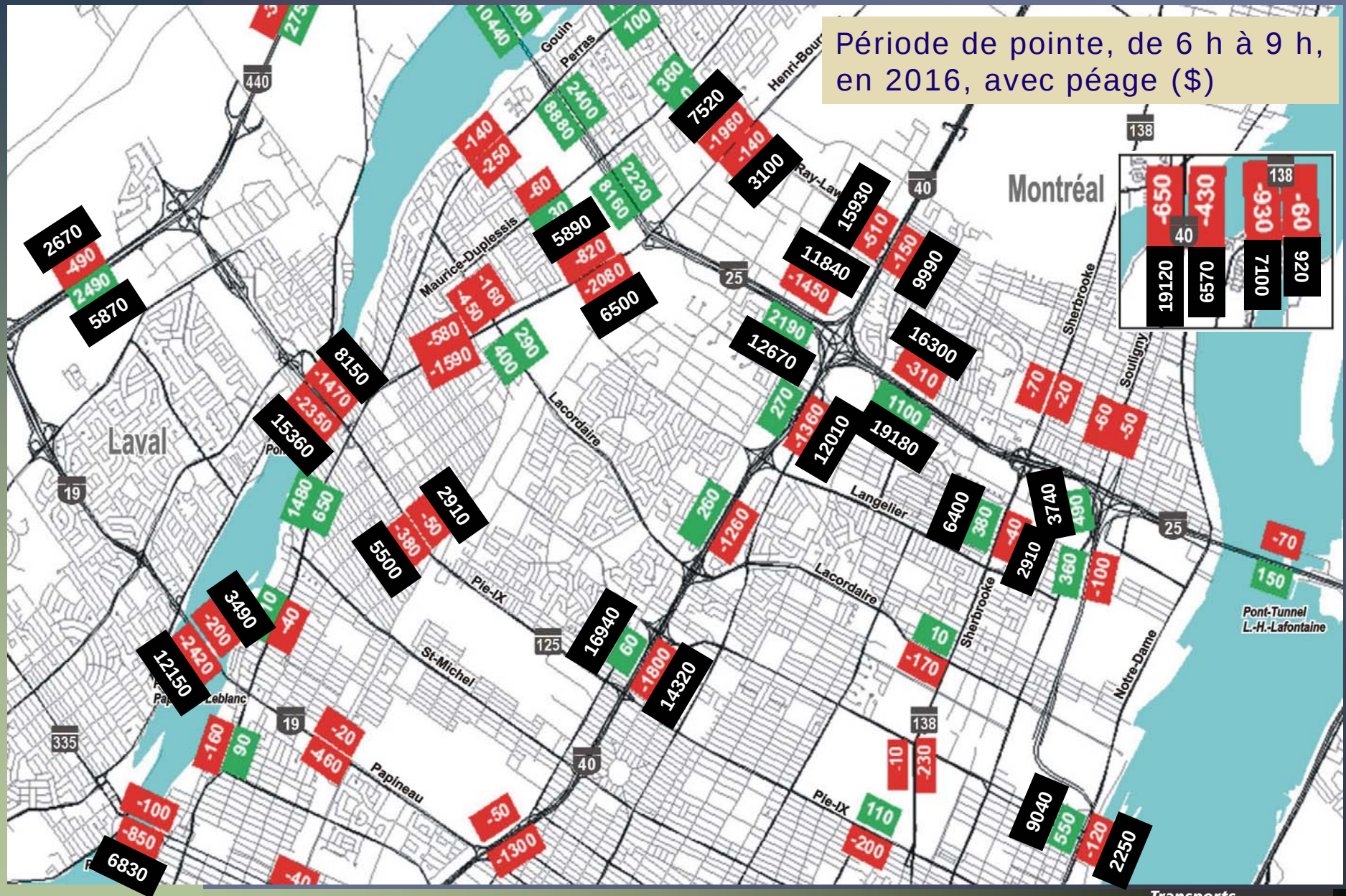
Période de pointe, de 6 h à 9 h,
en 2016, avec péage (\$)

Réduction de 38 000 km
parcourus par les usagers
de l'A-25 chaque matin

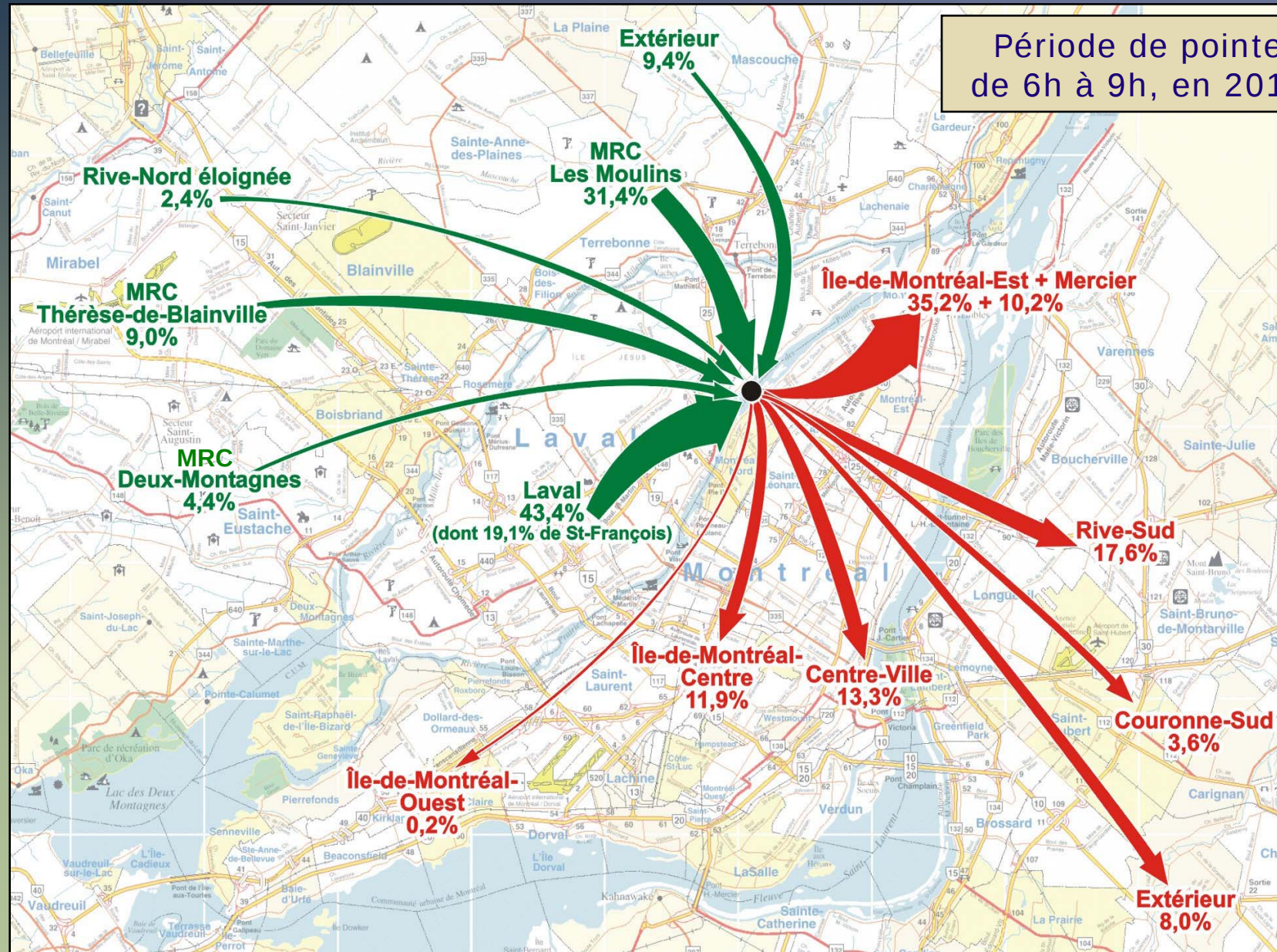
Réduction de 8 500 heures
d'utilisation de véhicule
par les usagers chaque
matin



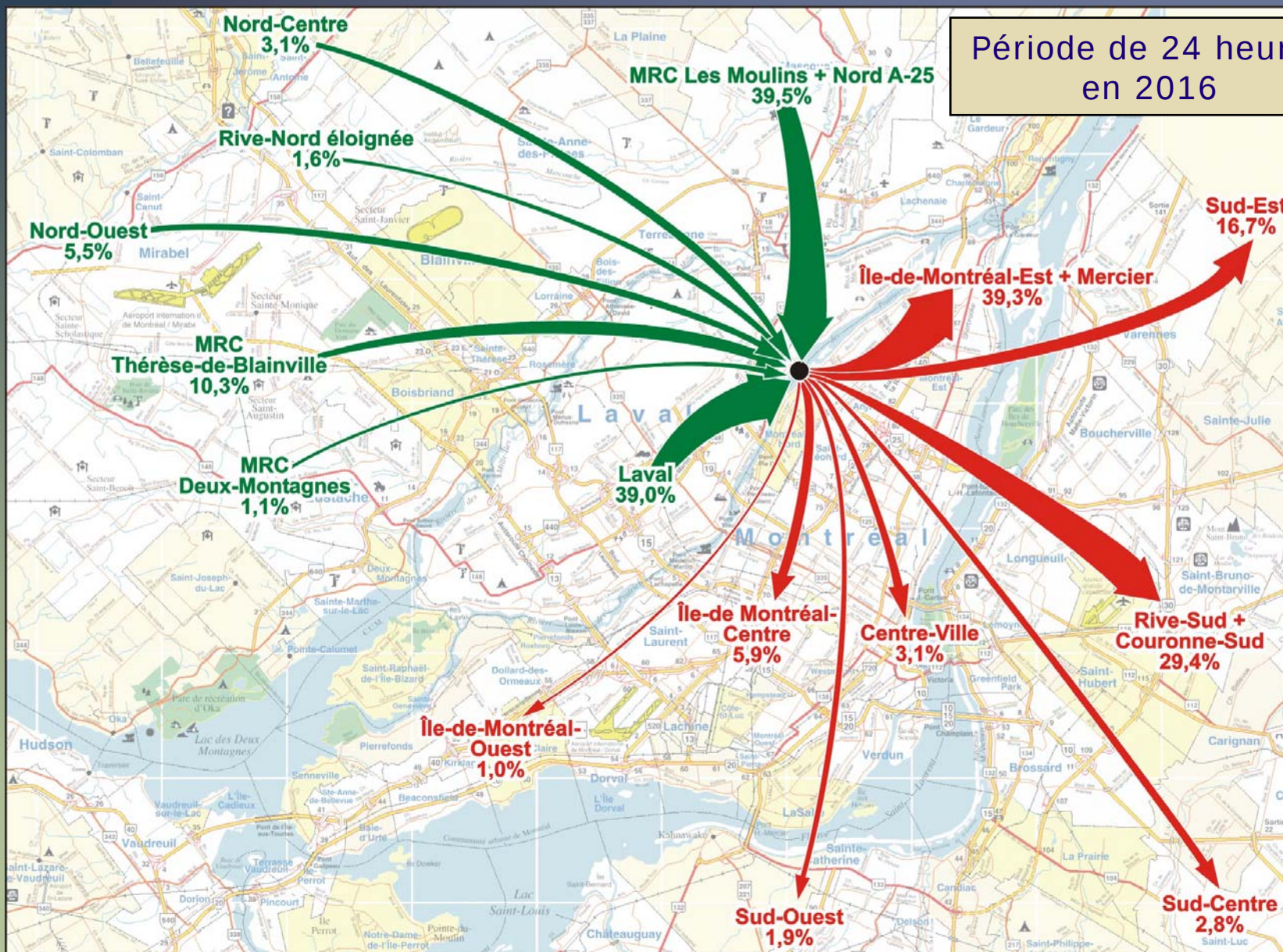
Impact sur le réseau existant



Déplacements majeurs (véhicules en direction sud)



Déplacements majeurs (camions en direction sud)



Transport en commun

Achalandage projeté

Période de pointe du matin (2016)

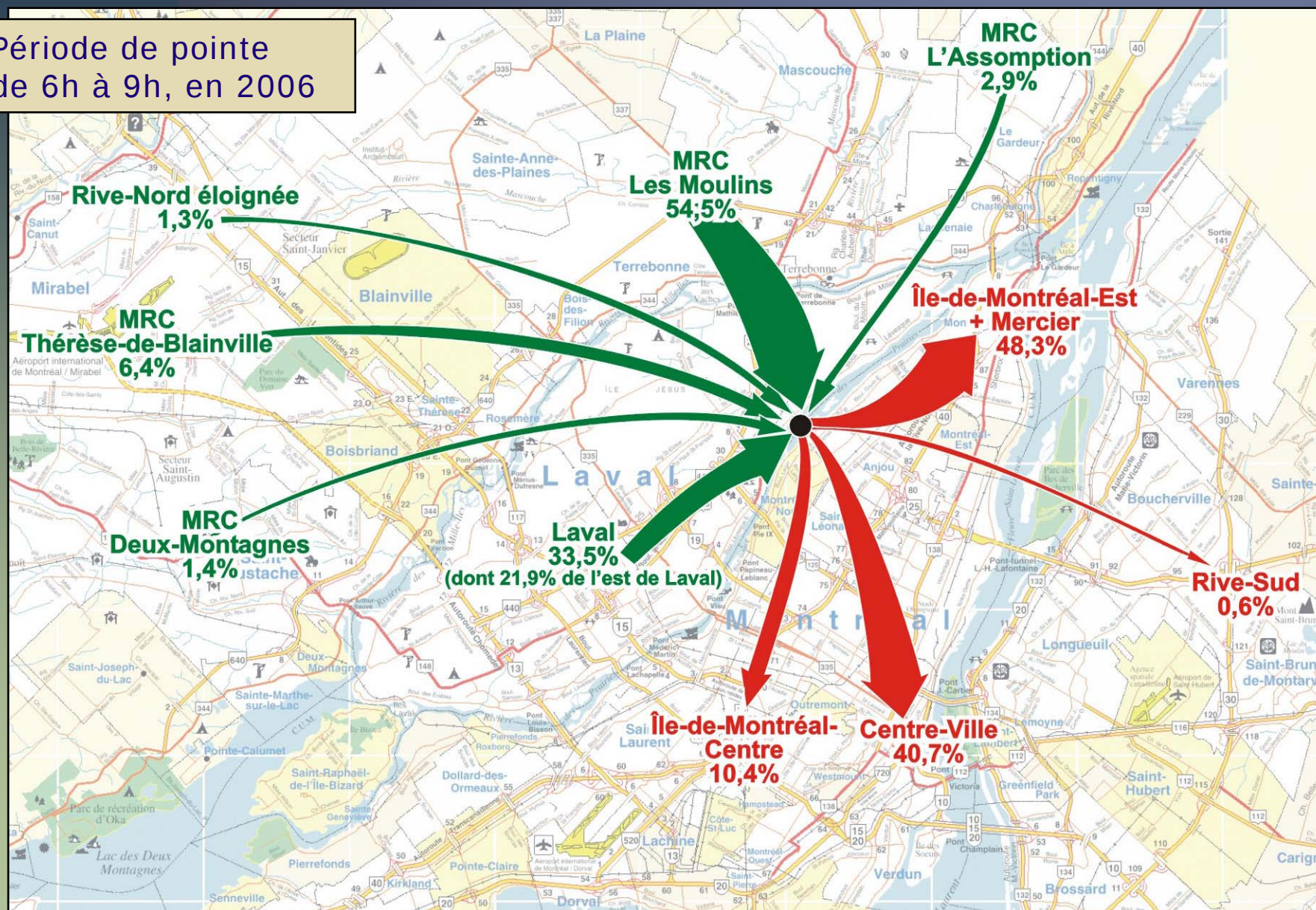
- Environ 100 autobus en direction sud en période de pointe du matin à Montréal
- Gain de 38 minutes (55%) pour les déplacements entre Terrebonne et l'est de Montréal
- Gain de 6 minutes (21%) pour les déplacements entre le boul. Perras et le métro Radisson
- Stationnements incitatifs

Desserte vers le métro Radisson



Déplacements majeurs (transport en commun)

Période de pointe
de 6h à 9h, en 2006



Projet: coûts de réalisation

- Pont à 6 voies de circulation
- Autoroute à 4 voies de circulation à Laval et Montréal, chemins de service à Montréal, avenue Roger-Lortie à Laval, échangeurs, ponts d'étagement
- Voie réservée aux autobus
- Frais connexes (plans et devis, surveillance...)

TOTAL : 383 M\$



Parachèvement de l'autoroute 25 dans le cadre d'un partenariat public-privé

Avantages pour le gouvernement :

- Accès à des sources de financement privé
- Avancement et accélération du projet
- Partage des risques
- Émergence d'un projet novateur sur les plans technique et financier

Avantages pour la population :

- Maintien d'un parcours alternatif sans frais
- Tarification réglementée et surveillée
- Contrôle serré des résultats attendus



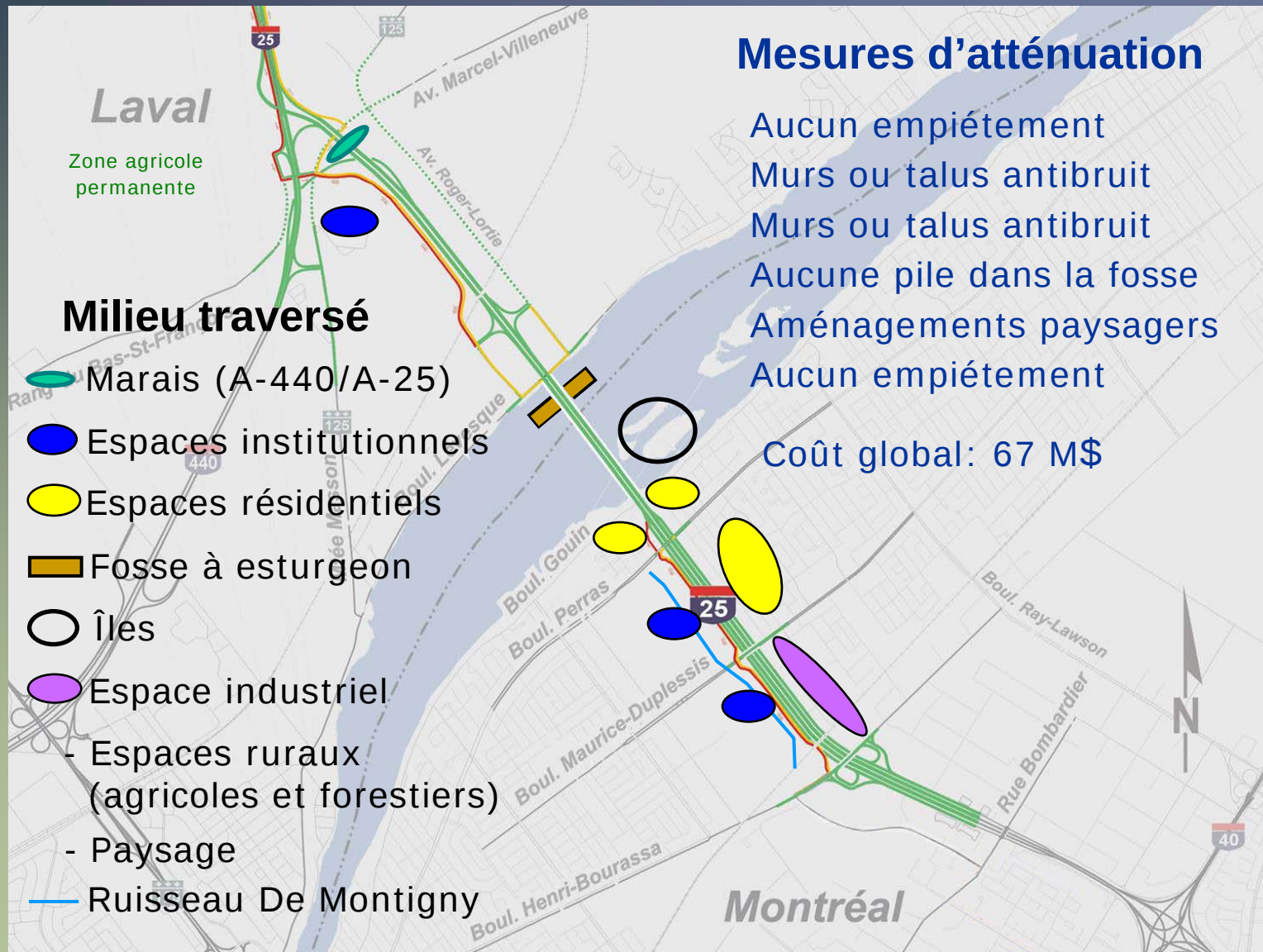
Présentation

- Contexte
- Problématique
- Projet
- **Environnement**
- Conclusions



Environnement

Le milieu traversé et les mesures d'atténuation



Environnement

Les obligations environnementales

**Gouvernement
du
Québec**



**Devis de
performance
Contrat**



**Partenaire
privé**

Ce contrat établira les exigences gouvernementales
à respecter par le partenaire privé

Exemples:

- un maximum de 9 piles dans la rivière
(aucune pile dans la fosse à esturgeon)



- un climat sonore acceptable (55 db(A))
ou légèrement perturbé (60 db(A))



Environnement

Effets globaux annuels
2016

- Réduction d'environ 50 000 000 km parcourus pour les usagers de l'A-25
- Réduction d'environ 11 000 000 heures d'utilisation de véhicule dans la région métropolitaine
- Réduction de la consommation énergétique, des polluants et des gaz à effet de serre à l'échelle régionale: 10 000 000 litres d'essence en moins
22 000 tonnes de GES (équivalent CO₂) en moins

Présentation

- Contexte
- Problématique
- Projet
- Environnement
- **Conclusions**



Conclusions

- Élimination des détours inutiles dans l'est de l'agglomération
- Amélioration des conditions de circulation sur les liens entre Laval et Montréal ainsi que sur les artères locales
- Meilleure desserte de l'est de l'agglomération par transport en commun
- Création d'un lien multifonctionnel dans l'est de l'agglomération
- Soutien au développement des pôles économiques de l'agglomération
- Lien complémentaire (rocade) pour la circulation régionale

