

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE
CNW, code 70

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

CONSULTATION DES NOUVEAUX DOCUMENTS À COMPTER DU 20 AVRIL 2005

Québec, le 20 avril 2005 – Le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, M. Thomas J. Mulcair, a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience publique sur le *projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa par le ministère des Transports*. Ce mandat débutera le 16 mai 2005. Les données relatives à la tenue de l'audience seront annoncées ultérieurement.

La période d'information et de consultation publiques

La période d'information concernant ce projet s'est déroulée du 13 août au 27 septembre 2002. C'est lors de cette période réglementaire de 45 jours, durant laquelle tout citoyen pouvait requérir une audience publique auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, que des demandes d'audience lui ont été acheminées. C'est pour donner suite à ces demandes que le ministre a confié au BAPE un mandat d'enquête et d'audience publique qui débutera le 16 mai 2005.

La consultation du dossier : une mise à jour de l'information

Durant la période d'information en 2002, des séances d'information avaient eu lieu le 4 et le 5 septembre 2002 à Montréal et à Laval. À la suite des préoccupations émises par les participants lors de ces séances, le ministère des Transports a apporté des modifications au projet dans sa portion à Laval afin d'atténuer les impacts sur le milieu naturel et sur les activités agricoles. Ces modifications ainsi qu'une description des changements aux impacts qui en découlent sont présentées dans un document complémentaire à l'étude d'impact. À compter d'aujourd'hui, le 20 avril 2005, le dossier comprenant le document complémentaire ainsi que deux nouveaux documents intitulés « Étude de la faune ichthyenne et de ses habitats » et « Description de l'avifaune » peut être consulté au bureau du BAPE à Québec ainsi qu'à l'Université de Québec à Montréal. Il est aussi possible de consulter le site Internet du BAPE www.bape.gouv.qc.ca, à la rubrique « Mandats / Audiences ».

D'autres centres de consultation seront ouverts sur le territoire, et les coordonnées seront annoncées ultérieurement.

L'audience publique

L'audience publique se déroulera en deux parties. En présence du promoteur et des personnes-ressources invitées par la commission, la première partie permettra à la population et à la

COMMUNIQUÉ

commission de s'informer sur le projet afin d'en prendre connaissance et de mettre en lumière tous ses aspects. Lors de la deuxième partie, la commission recueillera l'opinion et les suggestions de toute personne, tout organisme, tout groupe ou toute municipalité qui désire s'exprimer sur le projet, que ce soit sous forme de mémoire ou de présentation verbale.

La commission dispose d'un délai maximal de quatre mois pour accomplir son mandat. Le rapport du BAPE sera remis au plus tard le 16 septembre 2005, au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, M. Thomas J. Mulcair. Par la suite, le ministre dispose de 60 jours pour rendre public le rapport.

Le projet

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, serait de type rural à Laval et de type urbain à Montréal. Il comporterait quatre voies de circulation qui pourraient être élargies à six voies à long terme ainsi qu'un corridor rapide de transport en commun qui relierait Laval à la station de métro Radisson ou à l'éventuelle station de métro Anjou et qui ferait relâche sur le pont. Le projet nécessiterait la construction d'un pont de 1,16 km à trois voies de circulation par direction sur la rivière des Prairies. Ce pont débiterait au nord du boulevard Lévesque et se terminerait au nord du boulevard Gouin. La piste multifonctionnelle sur le pont qui devait être dédiée aux cyclistes, aux piétons et aux patineurs à roues alignées a été retirée du projet tel que présenté en septembre 2002. De plus, depuis cette date, la configuration de l'échangeur A-440/A-25 dans Laval a été changée.

Selon le promoteur, le projet serait réalisé en partenariat public-privé. Le secteur privé assurerait la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien ainsi qu'une partie du financement de ce tronçon de l'autoroute qui serait à péage. Le nouveau lien autoroutier proposé permettrait d'assurer la continuité du réseau dans l'axe nord-sud et de soulager les ponts déjà existants.

En 2005, selon le promoteur, le coût total du projet serait évalué à 383 millions de dollars.

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 des milieux terrestres de Laval et de Montréal. Des pertes de superficies boisées occasionneraient des impacts jugés de moyenne importance, entre autres, sur les peuplements de feuillus. De plus, le projet occasionnerait la perte de communautés végétales riveraines ou aquatiques de la rivière des Prairies ou des divers ruisseaux compris dans l'emprise. Par ailleurs, selon le promoteur, avec le nouveau concept de l'échangeur A-25/A-440, il serait possible de ne pas remblayer le marais situé à cet endroit. En outre, avec l'optimisation du projet présenté en 2002, la section du ruisseau de Montigny présente dans l'emprise ne serait plus détournée par l'implantation de la voie réservée aux autobus.

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 attribuables 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. Selon le promoteur, 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.

En ce qui concerne les répercussions positives, selon l'étude d'impact, le projet permettrait de soutenir le développement de l'Est de l'agglomération montréalaise en y facilitant la mobilité des personnes et les mouvements des marchandises et contribuerait à diminuer les temps de parcours entre Laval et Montréal aux heures de pointe.

Les personnes intéressées à obtenir plus d'information peuvent communiquer avec Jean-Sébastien Fillion, conseiller en communication, au (418) 643-7447, poste 538 ou, sans frais, au 1 800 463-4732, ou par courrier électronique à l'adresse suivante : autoroute25@bape.gouv.qc.ca

-- 30 --

SOURCE : Rosemary Al-Hayek, conseillère en communication
RENSEIGNEMENTS : Jean-Sébastien Fillion, conseiller en communication