



**Rapport des observations et des enjeux
soumis dans le cadre des consultations
publique et interministérielle**

Procédure accélérée d'évaluation et d'examen
des impacts sur l'environnement

Projet de reconstruction du pont Gédéon-Quimet (autoroute 15) entre
Laval et Boisbriand par le ministère des Transports du Québec

3220-02-003

Ministère de l'Environnement et
de la Lutte contre les changements climatiques

4 novembre 2021

Table des matières

1. PROJET	3
2. CONTEXTE LÉGAL.....	4
3. OBJECTIFS DE CONSULTATION	6
4. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS SUR LES ENJEUX DU PROJET	6
4.1 Observations et enjeux soulevés lors de la consultation publique et dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact .	6
4.2 Enjeux identifiés par le ministre, dont ceux soulevés lors de la consultation interministérielle.....	9
ANNEXE.....	11

1. PROJET

Le pont Gédéon-Ouimet a été construit en 1958 et a fait l'objet de réparations importantes en 1989. Au fil du temps, divers avis techniques ou études réalisées ont appuyé la nécessité par le ministère des Transports du Québec de reconstruire complètement le pont Gédéon-Ouimet, en raison de la dégradation de la dalle de béton, du soulèvement des joints, de la présence de poutres d'acier de faible résilience et des assemblages non conformes.

Le projet de reconstruction du pont vise l'amélioration de la mobilité des personnes et des biens, l'intégration d'un volet du transport collectif en cohérence avec l'implantation de voies réservées et l'assurance de la pérennité de la structure du pont Gédéon-Ouimet. Il prévoit la reconstruction d'un nouveau pont d'une longueur d'un peu plus d'un kilomètre, composé de deux structures indépendantes avec un gabarit à quatre voies par direction, dont une voie réservée au transport collectif, et des accotements de trois mètres de chaque côté. Cette orientation implique un tablier plus large que celui du pont actuel (entre 54 et 58 m selon l'option retenue). À noter que le nombre de piles dans le milieu hydrique n'est pas défini à ce stade-ci et que des travaux de remblais et de déblais pour la réalisation d'ouvrages temporaires en eau (jetée, quais ou batardeaux) et permanents (enrochements autour des piles) seront nécessaires. Dépendamment de la géométrie retenue, il est possible que le pont d'étagement de la route 344 doive être reconstruit. Le projet comprend également le démantèlement de la structure existante. Ce démantèlement serait réalisé pendant les travaux de construction ou à la fin de ceux-ci, selon le phasage retenu.

Afin de rendre le pont accessible aux modes de transport actif, l'initiateur étudie la pertinence d'aménager une piste polyvalente sur l'un des tabliers du pont. Une mise en valeur architecturale de la structure pourrait être également incluse au projet.

Ce projet est assujéti à la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement tel que le prévoit la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure (RLRQ, chapitre A-2.001; LACPI) qui est entrée en vigueur le 11 décembre 2020.

1.1 Enjeux identifiés par l'initiateur de projet

Les préoccupations ou enjeux¹ identifiés par l'initiateur à cette étape de la procédure d'évaluation environnementale et présentés dans l'avis de projet sont les suivants :

- La conservation de la biodiversité de la rivière des Mille Îles;
- L'adaptation et la résilience aux changements climatiques;
- La protection de la qualité de l'air, de l'eau de surface et souterraine, des sols et des sédiments;
- Le maintien de la vitalité économique et de la qualité de vie du secteur.

¹ À cette étape de la procédure, le projet est encore au stade embryonnaire. Même si le terme enjeu est utilisé, il peu d'avantage s'agir des préoccupations. Au cours de l'étude d'impact, le projet se définira peu à peu en considérant l'ensemble des possibilités et des contraintes rencontrées. Tout comme le projet, les enjeux perçus au départ sont appelés à évoluer. Par ailleurs, ce qui est maintenant considéré comme un enjeu/préoccupation du projet pourrait ne plus en être un en raison de la prise en compte ultérieure de cette préoccupation par l'initiateur afin d'éviter ou de diminuer les impacts sur le milieu d'accueil du projet.

2. CONTEXTE LÉGAL

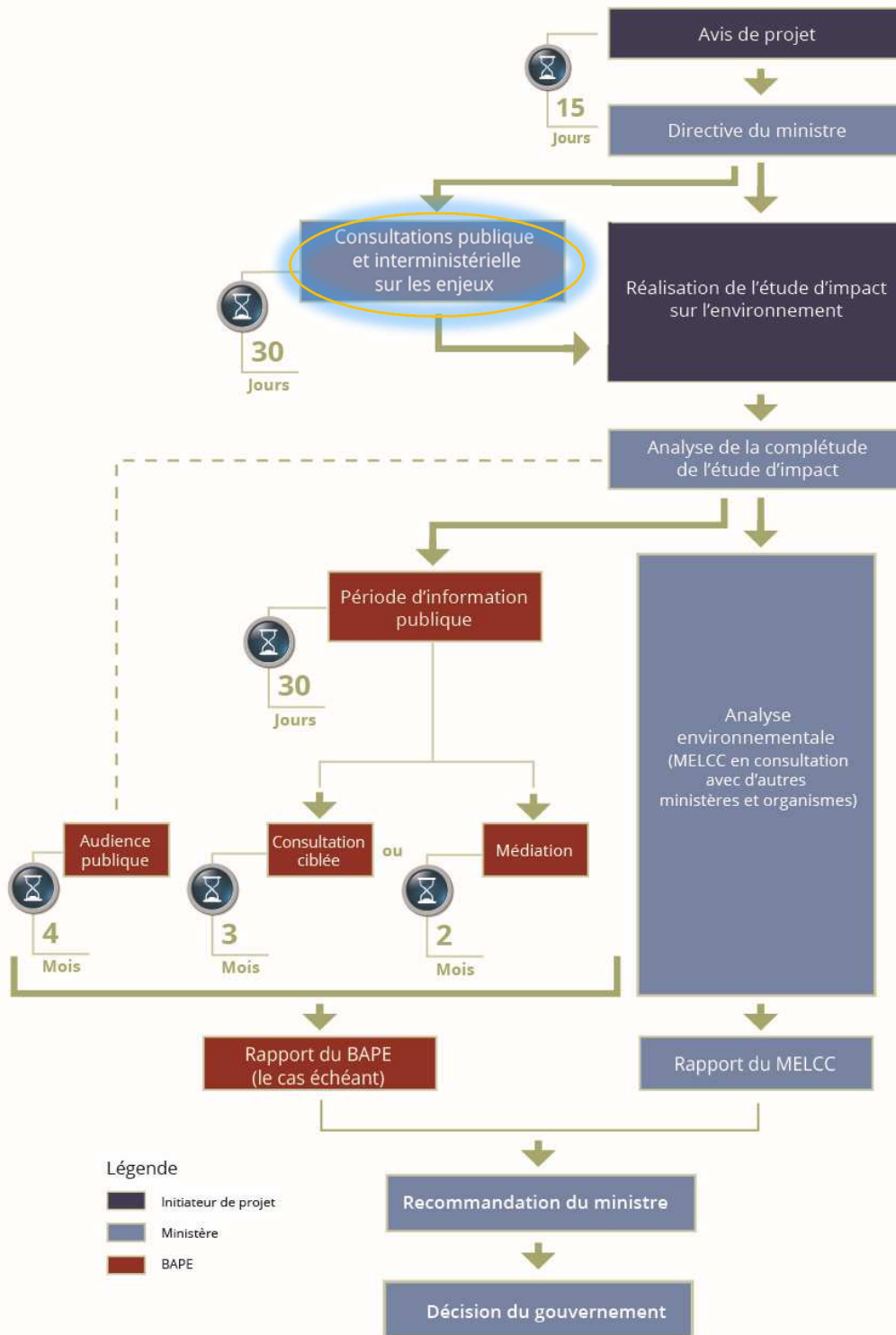
La Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, chapitre Q-2) prévoit qu'après avoir reçu la directive du ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (ministre), l'initiateur doit publier un avis annonçant le début de l'évaluation environnementale du projet et son dépôt sur le Registre des évaluations environnementales. Cet avis doit également mentionner que toute personne, tout groupe ou toute municipalité peut faire part au ministre, par écrit, de ses observations sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder. C'est ce que l'on appelle la consultation publique sur les enjeux du projet.

La LACPI prévoit, de plus, que le ministre doit transmettre au même moment, à l'initiateur de projet, les enjeux qu'il a identifiés. Puisqu'il s'agit d'une procédure d'autorisation gouvernementale, le ministre procède d'abord à une consultation des ministères et organismes publics concernés par le projet. C'est ce que l'on appelle la consultation interministérielle.

À la suite de ces consultations, le ministre transmet à l'initiateur du projet et publie au Registre des évaluations environnementales les observations et les enjeux soulevés dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact. Ce sont ces observations et ces enjeux qui font l'objet de ce rapport.

Les étapes de la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, dans laquelle s'insèrent ces consultations sur les enjeux, sont présentées au schéma 1.

Schéma 1 - Procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement
Étape de consultation sur les enjeux du projet



3. OBJECTIFS DE CONSULTATION

La consultation publique sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder vise à offrir à la population une vitrine pour s'exprimer sur les enjeux anticipés d'un projet, et ce, en amont de la réalisation de l'étude d'impact. Cette consultation permet ainsi à l'initiateur de tenir compte des préoccupations du public dès la réalisation de son étude d'impact. Elle est effectuée de façon électronique à partir du Registre des évaluations environnementales qui est disponible sur le site Web du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Quant à la consultation interministérielle, elle vise à s'assurer que les préoccupations ou enjeux potentiels au regard des champs de compétence des ministères et organismes publics consultés soient considérés par l'initiateur du projet, dès le début du processus. Cette consultation interministérielle sollicite l'expertise des spécialistes de plusieurs ministères et s'effectue via un formulaire dédié à cet effet qui est, par la suite, publié au Registre des évaluations environnementales.

Ces deux consultations ne remplacent pas celles pouvant être menées par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à la suite d'un mandat donné par le ministre. Les consultations du BAPE ont lieu à la suite du dépôt de l'étude d'impact, donc lors d'une phase ultérieure (schéma 1).

4. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS SUR LES ENJEUX DU PROJET

Les consultations concernant le projet en titre ont débuté le 6 septembre 2021 et se sont terminées le 5 octobre 2021. Au cours de cette période, 18 observations du public et 40 enjeux/préoccupations soulevés par les ministères et organismes publics ont été transmis au Ministère.

Les enjeux retenus et découlant de ces consultations sont répertoriés aux tableaux 1 et 2 du présent rapport. Ils correspondent à ceux dont il est question aux sections 2.2 et 3.2.2 de la directive ministérielle datée du 25 août 2021 et devant être pris en compte dans l'étude d'impact. S'il y a lieu, l'étude d'impact doit indiquer les préoccupations auxquelles l'initiateur ne peut répondre et en expliquer la raison.

4.1 Observations et enjeux soulevés lors de la consultation publique et dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact

Le tableau 1 présente les observations reçues lors de la consultation publique. Elles sont présentées sous une forme synthèse et classées par enjeu, et ce, uniquement pour en faciliter le traitement par l'initiateur de projet. À noter qu'il ne s'agit pas d'une prise de position du Ministère ou du gouvernement du Québec. Il revient à l'initiateur de justifier le choix des enjeux retenus dans son rapport d'étude d'impact environnemental du projet.

Tableau 1 : Synthèse des observations et des enjeux soulevés par le public

Enjeux	Observations du public
Favoriser l'intégration architecturale, urbaine et paysagère	Sachant que le pont est la porte d'entrée des Laurentides et que de nombreux usagers de la rivière (canot, kayak, pêche) vont côtoyer cet ouvrage, il est souhaitable d'intégrer une mise en valeur architecturale à la structure du nouveau pont
Favoriser l'implication des parties prenantes et obtenir l'adhésion du public au projet	<p>Éco-Nature souhaite que les enjeux environnementaux et opérationnels soient considérés par le MTQ lors de la planification du projet et qu'Éco-Nature soit partie prenante dans les décisions. Éco-Nature dispose de nombreuses informations (données, rapports) et ressources bibliographiques pouvant être utiles au MTQ, notamment pour des données fauniques et floristiques ou d'informations sur les habitats d'intérêt et les habitats d'espèces à statut.</p> <p>Instaurer un suivi des impacts tout au long du chantier de construction et le partager avec le public</p>
Maintien de la qualité de vie des résidents et des usagers du territoire environnant	<p>Assurer une circulation fluide dans les deux sens durant la construction du nouveau pont et proposer des mesures de contingences.</p> <p>Avec l'élargissement des voies de circulation, la propagation du bruit risque d'atteindre davantage de récepteurs sensibles dans les quartiers résidentiels environnants.</p> <p>Concernant l'utilisation du pont par les camions et leur influence sur la circulation ainsi que l'usure prématurée d'un pont, il serait souhaitable d'évaluer l'ajout d'éléments dissuasifs d'accès (frais de passage, interdiction aux heures de pointe).</p> <p>Innover l'éclairage avec des systèmes évolutifs</p> <p>Éviter de réaliser simultanément les travaux de construction du pont Gédéon Ouimet et ceux du prolongement de l'autoroute 19</p>
Maintien des usages et activités du territoire	Le projet risque d'entraîner des enjeux opérationnels et des impacts financiers pour des activités récréatives et touristiques qui ont bénéficié d'investissements importants des villes et de la Communauté métropolitaine de Montréal. Pendant la construction du pont, il est souhaitable que la période d'utilisation sous le pont soit maintenue d'avril à mi-novembre, que l'accès aux îles et au site ERRE du côté ouest le soit aussi et que la sécurité des utilisateurs soit priorisée. D'autres

	<p>aspects liés à la hauteur du pont en période de crue, à l'accès aux quais pour le transport (printemps et automne), au passage des croisières de juin à octobre, à la circulation de futures navettes ERRE ou au niveau d'eau suffisant pour naviguer dans le chenal ont également été soulignés.</p>
<p>Favoriser la mobilité durable et le transport actif ainsi que sa compatibilité avec le réseau local</p>	<p>Actuellement, il n'y a aucune voie dédiée au vélo sur le pont actuel et les pistes cyclables environnantes en sont éloignées. Il est souhaitable qu'une piste multifonctionnelle sécuritaire pour chaque type d'usager soit intégrée au nouveau pont. Elle pourrait s'étendre et mener vers le boulevard Sainte-Rose, du côté de Laval et sur le boulevard Grande coté à Boisbriand. L'aménagement d'une piste polyvalente sur le tablier du "côté est" du pont afin d'avoir une belle vue sur la rivière est souhaité. Un sentier aménagé le long du pont sur l'Île Morris pour permettre aux pêcheurs de se rendre sous le pilier du pont est aussi souhaité.</p> <p>Évaluer la possibilité de garder la piste multifonctionnelle accessible à l'année et s'assurer de sa sécurité. À cela s'ajoute l'aménagement adéquat et sécuritaire de nouveaux tronçons complémentaires à la piste multifonctionnelle, tant sur la rive nord que sur la rive sud jusque dans les réseaux cyclables existants. Remédier notamment aux risques d'accidents sur la section cyclable entre Ch Grande Côté / Blv Labelle et le Boul Ste-Rose/ Blv Labelle à Laval. Les cyclistes doivent rouler en contre sens et rouler sur le trottoir.</p> <p>Intégrer au projet l'ensemble des modes de transport complémentaires (Autobus, covoiturage, cyclistes, taxis). À cela s'ajoute le souhait d'implanter un service de navette sur la rive nord jusqu'au métro Montmorency (plusieurs stationnements pourraient être implantés aux différentes sorties de l'autoroute 15 de St-Janvier à Boisbriand) en plus d'augmenter le nombre de services de navettes sur la rive nord jusqu'aux gares de St-Janvier, Blainville, Ste-Thérèse et Rosemère</p>
<p>Préservation des habitats des espèces floristiques menacées ou vulnérables</p>	<p>Le projet de reconstruction du pont de l'autoroute 15 aura vraisemblablement des conséquences sur la présence de nombreuses espèces floristiques à statut, et une augmentation du risque de propagation d'espèces exotiques envahissantes.</p>

Préservation de la faune aviaire, semi-aquatique et terrestre ainsi que leurs habitats	Le projet de reconstruction du pont de l'autoroute 15 entraînera vraisemblablement la perturbation de la nidification de certains oiseaux (ex. faucon pèlerin) sous le pont, la perte des habitats des tortues géographique, serpentine et peinte ainsi qu'un impact sur les chauves-souris dû à l'éclairage nocturne
Préservation des fonctions des milieux humides et hydriques et de la faune aquatique	La conservation de la faune sous le pont est aussi à mon avis très importante Le projet de reconstruction du pont de l'autoroute 15 entraînera vraisemblablement la dégradation et la perte d'habitats aquatiques importants pour le poisson et autres espèces en péril, la modification de l'écoulement des eaux, la sédimentation accrue et modification du lit de la rivière ainsi que la mise en place d'obstacles au libre passage du poisson et autres espèces aquatiques.

Aux fins d'information, l'ensemble des commentaires, tels que transmis lors de la consultation publique, sont présentés en annexe. Rappelons toutefois que le ministre s'est réservé le droit de ne pas inclure ceux comportant des propos injurieux, diffamatoires, discriminatoires, grossiers, crus ou offensants, nominatifs ainsi qu'à but commercial ou promotionnel.

4.2 Enjeux identifiés par le ministre, dont ceux soulevés lors de la consultation interministérielle

Le tableau 2 présente les enjeux soulevés lors de la consultation des ministères et organismes publics concernés. Pour prendre connaissance du recueil des formulaires complétés lors de la consultation, nous vous invitons à consulter le Registre des évaluations environnementales :

https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/projet.asp?no_dossier=3220-02-003.

Tableau 2 : Synthèse des enjeux soulevés par les ministères et organismes publics

Enjeux	Ministères ou organismes public ayant soulevé l'enjeu
Préservation des aires protégées existantes et projetées	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
Protection des sources d'approvisionnement en eau	Ministère de la Sécurité publique et ministère de la Santé et des Services sociaux
Limitation des risques d'inondation en phase de construction et d'exploitation	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et ministère de la Sécurité publique
Préservation de la valeur patrimoniale du cadre bâti aux abords du pont	Ministère de la Culture et des Communications
Préservation du couvert forestier de l'écosystème forestier exceptionnel de l'île Lefebvre	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs

Limiter les entraves sur le réseau autoroutier du ministère des Transports lors de la réalisation des travaux	Ministère de la Santé et des Services sociaux
Limiter les entraves pour le transport collectif existant lors de la réalisation des travaux	Ministère de la Santé et des Services sociaux
Favoriser la mobilité durable et le transport actif ainsi que sa compatibilité avec le réseau local	Ministère de la Santé et des Services sociaux et ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
Maintien des usages et activités du territoire	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs
Maintien de la qualité de l'environnement sonore	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
La conservation et le maintien de la qualité de l'écosystème la rivière des Mille Îles	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs et Pêches et océans Canada
Atténuation des émissions de GES dans les phases de construction et d'exploitation	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et ministère de la Santé et des Services sociaux

ANNEXE

RECUEIL DES OBSERVATIONS REÇUES AU COURS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

Avis de non-responsabilité

Il est à noter que les commentaires suivants sont ceux qui ont été fournis par des tiers au cours de la consultation publique sur les enjeux du projet et ont été reproduits tels quels dans la présente annexe. Ils ne peuvent être considérés comme constituant une prise de position du Ministère ou du gouvernement du Québec. Le Ministère n'assume aucune responsabilité tant dans leur forme que dans leur contenu.

Préoccupations du public				
Auteur	Ville/ Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Blainville	<i>Le trafic durant la construction va être encore plus l'enfer.</i>	<i>Le trafic et la pollution</i>	
Citoyen	Blainville		<i>Beaucoup plus de trafic (encore!!!)</i>	
Citoyen	Blainville	<i>Depuis 10 ans la population du Nord de Montréal ne fait qu'augmenter alors oui l'importance d'augmenter le nombre de voies de circulation sur le pont endroit où le trafic s'amplifie tous les jours . La conservation de la faune sous le pont est aussi à mon avis très importante. Dans l'échéancier, la construction de ce nouveau pont aura un impact néfaste pour les usagers! Il faut prévoir un plan de substitution pour ne pas prendre en otage</i>	<i>Le temps de constructions et l'impact sur le trafic quotidien. C'est déjà difficile de circuler entre Montréal et Blainville tous les jours, à toute heure de la journée.</i>	

		<i>les automobilistes durant 60 mois.</i>		
Citoyen	<i>Blainville</i>	<i>La circulation sur l'autoroute 15 est vraiment problématique. Je travaille à Laval. Je commence mon quart de travail à 8h le matin. Lorsque je me réveille, la 15 est déjà congestionnée à la hauteur de St-Janvier. Que se passera-t-il avec les travailleurs qui empruntent ce pont régulièrement. Quelles seront les mesures de contingences?</i>	<i>Est-ce que la réfection du pont Gédéon Ouimet se réalisera en parallèle avec le réfection du pont David pour l'autoroute 19?</i>	
Citoyen	<i>Boisbriand</i>	<i>Il est primordial qu'une piste cyclable multifonctionnelle fasse partie de ce projet. Également, en avoir une sur le pont de la 13 qui irait jusqu'à Montréal serait incroyablement pratique pour diminuer le trafic en entre Dorval / Ville Saint-Laurent et la rive-nord. Le transport en commun ne dessert pas cet axe ni le REM.</i>	<i>Aucune</i>	
Citoyen	<i>Boisbriand</i>		<i>Ne pas nuire a la circulation qui est déjà difficile dans ce coin</i>	
Citoyen	<i>Boisbriand</i>	<i>Clairement une portion piste cyclable!</i>	<i>La durée du chantier, le pont restera-t-il ouvert quand même?</i>	

Citoyen	<i>Boisbriand</i>		<i>J'habite à Boisbriand, mais je travaille à Laval. Donc, ma principale préoccupation est de pouvoir continuer à me rendre à mon travail durant le temps des travaux. Il est évident qu'on ne peut compter que sur les autres ponts. Tout est déjà congestionné dans les heures de pointe. Il faut penser à une solution pour les travaux, qui ne soit pas de fermer complètement le pont, par exemple. Il serait bien aussi de mettre une voie pour vélo, car, effectivement, les pistes sont éloignées. Cela pourrait mener vers le boulevard Sainte-Rose, du côté de Laval et sur le boulevard Grande coté à Boisbriand. Une voie pour autobus, taxi et covoiturage serait appropriée également et favoriserait ce type de transport.</i>	
Citoyen	<i>Boisbriand</i>		<i>Il doit être des pistes cyclables!</i>	
Citoyen	<i>Laval</i>	<i>Tous les résidents vivaient sur le côté est et Ouest du pont, les riverains de la rivière des miles qui sont juste à côté du pont, si une voie est rajoutée, le pont sera encore plus près, avez-vous aussi pensé au bruit, les nombreux accidents sur le</i>	<i>Le bruit, la proximité du pont si une voie est rajouté de chaque côté, le pont sera encore plus près</i>	

		<i>pont ... pensez-vous le surélevé</i>		
Citoyen	<i>Laval</i>	<i>Bonjour, après avoir lu le projet, une piste multifonctionnelle en regard de la mobilité active serait intégrée sur un des deux côtés du pont. Ce serait bien si cette piste était construite sous le pont pour ne pas respirer les gaz d'échappement sinon à tout le moins située du côté ouest en amont des vents dominants. Merci</i>		
Organisation	<i>Laval</i>	<i>Éco-Nature, l'organisme gestionnaire du Parc de la Rivière-des-Mille-Îles, veille à la conservation de la rivière des Mille Îles (RMI) et offre des activités récréotouristiques qui attirent plus de 150 000 visiteurs annuellement. Le territoire comprend un assemblage unique d'écosystèmes avec de nombreux habitats exceptionnels qui ont permis de perpétuer une flore et une faune riches et diversifiées (92 espèces en péril). Afin de protéger ce joyau de biodiversité, Éco-Nature travaille à l'agrandissement du Refuge faunique de la Rivière-des-Mille-Îles, avec plus de 970 ha de milieux naturels ciblés, répartis sur les territoires</i>	ENVIRONNEMENTAUX <i>:La dégradation et la perte d'habitats aquatiques d'importance pour le poisson et autres espèces en péril/La modification de l'écoulement des eaux, la sédimentation accrue et modifications du lit de la rivière/La perturbation de la nidification de certains oiseaux (ex. faucon pèlerin) sur le pont/L'impact de l'éclairage nocturne sur les chauves-souris/La perte des habitats des tortues géographique, serpentine et peinte/La présence de nombreuses espèces floristiques à statut/La</i>	<i>Éco-Nature dispose de nombreuses informations (données, rapports) et ressources bibliographiques pouvant être utiles au projet, notamment :- Étude du potentiel de l'île Locas, - Résultats d'inventaires floristiques de FloraQuebe</i>

		<p>de neuf municipalités riveraines. Parallèlement, l'organisme met actuellement en œuvre un vaste projet d'accessibilité à la rivière (ERRE). Le projet de reconstruction du pont de l'autoroute 15 entraînera vraisemblablement des répercussions environnementales sur les écosystèmes de la RMI. Le projet risque également d'entraîner des enjeux opérationnels et des impacts financiers pour des activités récréatives et touristiques qui ont bénéficié d'investissements importants des villes et de la CMM. Éco-Nature souhaite que les enjeux environnementaux et opérationnels soient considérés par le MTQ lors de la planification du projet et qu'Éco-Nature soit partie prenante dans les décisions.</p>	<p>présence d'espèces exotiques envahissantes (EEE) dans l'emprise du pont actuel et le risque de propagation/La pollution de l'eau, du sol et de l'air/La relocalisation inappropriée d'espèces ou relocalisation hors RMI/Obstacles au libre passage du poisson et autres espèces aquatiques /La perte et la dégradation de la rive, du littoral et des milieux humides/Les impacts sur l'île Locas et sur les territoires voués à la conservation. OPÉRATIONNELS: Période d'utilisation actuelle sous le pont :avril à mi-novembre/Sécurité de notre clientèle et autres utilisateurs/Circulation pour nos parcours autoguidés/Circulation des patrouilleurs/Accès aux îles et site ERRE du côté ouest pour la clientèle/Hauteur du pont en période de crue/Accès pour le transport des quais (printemps et automne)/Passage des croisières de juin à octobre/Circulation de futures navettes ERRE/Niveau d'eau suffisant pour naviguer dans le</p>	<p>ca, - Données fauniques et floristiques, - Informations sur les habitats d'intérêt et les habitats d'espèces à statut au Québec et en péril au Canada</p>
--	--	--	--	--

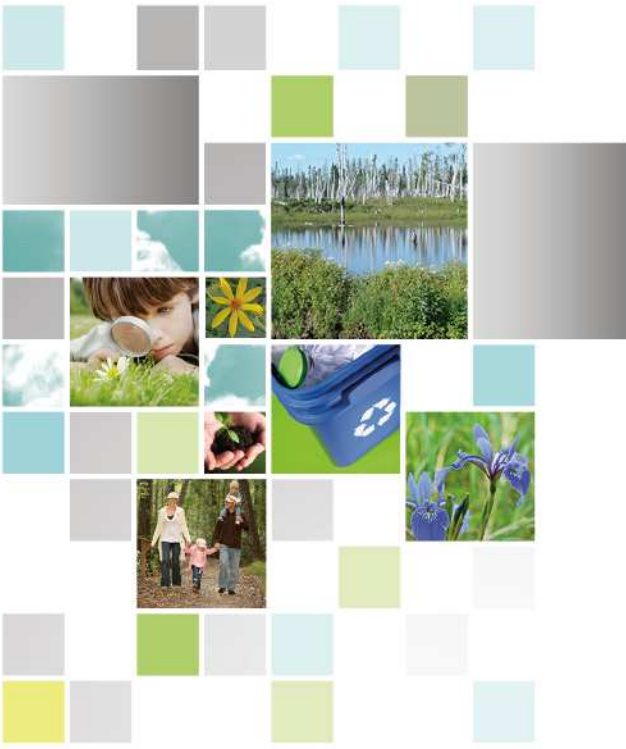
			<i>chenal/Aventure Millelles possible surutilisation du secteur/Expérience client réduit</i>	
Citoyen	Montréal	<i>Si on est capable de réaliser une superbe piste cyclable / multi-fonctionnelle sur le pont Samuel-de-Champlian, on devrait être capable de réaliser quelque chose d'aussi bien sur Gédeon-Ouimet</i>	<i>Pas assez de place pour les déplacements actifs</i>	
Citoyen	Montréal	<i>La largeur des ponts et routes réservée au transport actif et au transport en commun doit absolument être supérieure à la largeur réservée à l'auto solo. C'est impossible de diminuer la congestion sans appliquer ce principe. Les piétons doivent absolument avoir un espace réservé qui n'est pas partagé avec les vélos pour que ce soit sécuritaire. Un lien sécuritaire vers des infrastructures de transport actif de qualité doit exister de chaque côté du pont. La portion transport actif du projet doit absolument rester accessible à l'année (déneigement, déglçage impeccable) Le co-voiturage et le transport en commun doit être + rapide que l'auto solo, il faut absolument réserver une voie pour cela. Le camionnage diminue la durée de vie des</i>	<i>La largeur des ponts et routes réservée au transport actif et au transport en commun doit absolument être supérieure à la largeur réservée à l'auto solo. C'est impossible de diminuer la congestion sans appliquer ce principe. Les piétons doivent absolument avoir un espace réservé qui n'est pas partagé avec les vélos pour que ce soit sécuritaire. Un lien sécuritaire vers des infrastructures de transport actif de qualité doit exister de chaque côté du pont. La portion transport actif du projet doit absolument rester accessible à l'année (déneigement, déglçage impeccable) le co-voiturage et le transport en commun doit être + rapide que l'auto solo, il faut</i>	http://www.unzoileavelo.ca/index.php?post/2016/06/03/De-la-prodigalité-des-automobilistes-%3A-comparaison-des-coûts-réels-associés-à-l-automobile-et-au-vélo-en-un-tableauhttps://www.cityofboston.gov/images_documents/Boston%20Bike%20Network%20Plan%2C%20Fall%202013_FINAL_tcm3-40525.pdf https://www.edmonton.com

		<p>infrastructures routières, les congestionne et les rend dangereuses, ajouter des éléments dissuasifs à votre projet (frais de passage, interdiction à l'heure de pointe, etc.)Aucun avantage ne doit être accordé aux véhicules électriques puisqu'ils occupent autant d'espace que les véhicules à essence alors ils augmentent autant la congestion routière.</p>	<p>absolument réserver une voie pour cela.Le camionnage diminue la durée de vie des infrastructures routières, les congestionne et les rend dangereuses, ajouter des éléments dissuasifs à votre projet (frais de passage, interdiction à l'heure de pointe, etc.)Aucun avantage ne doit être accordé aux véhicules électriques puisqu'ils occupent autant d'espace que les véhicules à essence alors ils augmentent autant la congestion routière.</p>	<p>ca/sites/default/files/public-files/assets/COE_The_Bike_Plan.pdf?cb=1632401110</p>
Citoyen	Montréal	<p>Pas nécessairement en lien avec l'étude d'impact (ou bien je n'en n'ai pas connaissance), mais bien important de prendre en compte la sécurité des cyclistes. L'importance que la piste multifonctionnelle fasse partie du plan.</p>	<p>La sécurité des cyclistes et piétons et autres usagers qu'automobilistes. L'importance que la piste multifonctionnelle fasse partie du plan. Étant cycliste (entre autre), j'aime avoir la possibilité de traverser un pont de façon sécuritaire.</p>	
Citoyen	Rosemère	<p>Voie réservée aux autobus et voiture avec deux passagers</p>	<p>Que faites-vous pendant la construction</p>	

<p>Citoyen</p>	<p>Rosemère</p>	<p>Oui. L'extrait suivant de l'avis de projet nécessite d'être mis en évidence et élaboré, mais surtout reformulé. Il est impensable qu'en 2021 une place pour le transport actif ne soit pas pris pour acquise dans un tel projet. Les liens qui traversent la rivière sont rares et distants, et il me semble important de lier les deux rives et municipalités environnantes avec une piste polyvalente. La mise en valeur architecturale devrait aussi être mieux considérée, sachant qu'il s'agit de la porte d'entrée des Laurentides, et que de nombreux usagers de la rivière (canot, kayak, pêche) vont côtoyer cet ouvrage. "Afin de rendre le pont accessible aux modes de transport actif, le Ministère étudie la pertinence d'aménager une piste polyvalente sur l'un des tabliers du pont. Une mise en valeur architecturale de la structure pourrait être également incluse au projet." p.2</p>	<p>1. L'existence facultative d'une piste polyvalente dédiée au transport actif. Ce devrait être incontournable pour un tel ouvrage. 2. La mise en valeur architecturale facultative, alors que le pont est un élément important du décor environnant de la rivière, utilisé par de très nombreux usagers de la rivière (canot, kayak, pêche). C'est aussi le pont qui donne accès aux Laurentides à ceux qui le franchissent, ceci mérite une mise en valeur.</p>	
-----------------------	-----------------	--	--	--

Citoyen	Rosemère	<p>1) Environnementale et écologique; Eco-Nature (Parc de la Rivière-des-Mille-iles) doit être un intervenant important dans la réalisation du pont.2) nombre voies: 3 voies de circulation chaque côté, une 4e voie réservée au transport collectif aux heures de pointe et aux heures régulières comme accotement. Le pont d'étagement de la route 344 est récent, il sera favorable de ne pas le reconstruire. 3) Aménagement d'une piste polyvalente sur le tablier du "côté EST" du pont a une belle vue sur la rivière. Un sentier devra être aménagé le long du pont sur l'île Morris pour permettre aux pêcheurs de se rendre en dessous du pilier du pont. Presque la totalité des rives sont privées et les pêcheurs n'ont presque pas accès à la rivière. 4) Aménagement adéquatement et sécuritairement de nouveaux tronçons de la piste polyvalente sur la rive nord et la rive sud aux réseaux cyclable.5) Ne pas rejeter de déglaçant dans les eaux de la rivière6) Innover l'éclairage avec des systèmes évolutifs7) Ne pas modifier le débit de la rivière</p>	<p>Le problème de congestion de la circulation pendant les 5 ans du projet. 1) implanter un service de navette sur la rive nord jusqu'au métro Montmorency. Plusieurs stationnements devront être implantés aux différentes sorties d'A15 de St-Janvier à Boisbriands2) implanter ou augmenter le nombre de service de navette sur la rive nord jusqu'aux gares de St-Janvier, Blainville, Ste-Thérèse et Rosemère. Plusieurs stationnements devront être ajoutés.3) Promouvoir les déplacements à pied, en vélo et en vélo électrique. Projet pilot ville de Rosemère.4) actuellement le petit pont situé sur la route117 Blv Labelle qui relie Ile Bélair à la rive de Rosemère est limité aux véhicules de 5 tonnes5) Il faut remédier aux risques sur la section cyclable entre Ch Grande Côté / Blv Labelle et le Boul Ste-Rose/ Blv Labelle à Laval. Les cyclistes doivent rouler en contre sens et rouler sur le trottoir.6) instaurer un monitoring des impacts tout au long</p>	
---------	----------	---	--	--

			<i>chantier pour le public Alain Dessureault MBA, Claude Jourdain, citoyens de Rosemère, membre du Comité Consultatif Environnemental de la ville Rosemère</i>	
--	--	--	--	--



*Environnement
et Lutte contre
les changements
climatiques*

Québec 