

**Projet de parachèvement de l'autoroute 19
avec voies réservées au transport collectif
à Laval et à Bois-des-Filion**

Mémoire de la Ville de Laval

Déposé au
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

Le 16 octobre 2014



TABLE DES MATIERES

1. LAVAL ET LE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 19	3
1.1 LAVAL : VILLE, MRC ET RÉGION	3
1.1.1 <i>Un étalement urbain de moins en moins évident</i>	3
1.1.2 <i>Une région qui accueille la moitié des citoyens du Québec</i>	4
1.1.3 <i>Une ville qui n'est plus banlieue</i>	4
1.2 LE SENS DU PROJET POUR LAVAL	5
1.3 LES RAISONS MOTIVANT CE MÉMOIRE	5
2. LE PROJET EN BREF	6
3. LES RAISONS D'ACCUEILLIR FAVORABLEMENT LE PROJET	7
3.1 RÉSOUDRE LA CONGESTION RÉCURRENTÉ DANS LE TERRITOIRE	7
3.2 AMÉLIORER LE TRANSPORT COLLECTIF	9
3.2.1 <i>Pour une amélioration tangible du transport en commun</i>	9
3.2.2 <i>Pour un accès efficace au métro Cartier</i>	9
3.2.3 <i>Pour un projet-pilote de covoiturage</i>	10
3.2.4 <i>Favoriser à long terme le transport collectif</i>	10
3.2.5 <i>Pour une meilleure qualité de l'air</i>	11
3.3 PROTÉGER L'INTÉGRITÉ ET LA SUPERFICIE DE LA ZONE AGRICOLE	11
3.4 FAVORISER LES AUTRES MODES DE TRANSPORT ACTIF	12
3.4.1 <i>Pour une bonne intégration</i>	12
3.4.2 <i>La piste multifonctionnelle</i>	12
4. LES ZONES DE PRÉOCCUPATION	14
4.1 LA ZONE AGRICOLE	14
4.1.1 <i>Le maintien intégral de la zone agricole permanente</i>	14
4.1.2 <i>Retourner des terrains aux agriculteurs</i>	14
4.2 LES MILIEUX NATURELS	15
4.2.1 <i>Les cours d'eau</i>	15
4.2.2 <i>Les habitats naturels</i>	15
4.2.3 <i>Le principe de compensation supérieure</i>	16
4.3 LA QUALITÉ DE L'AIR	16
4.4 LE CLIMAT SONORE	17
4.5 L'AMÉNAGEMENT DES ÉCHANGEURS	17
4.6 L'IMPACT VISUEL DE NUIT	17
5. LE POSITIONNEMENT DE LA VILLE FACE AU PROJET	19
5.1 UN APPUI POLITIQUE AU PROJET DE PARACHÈVEMENT	19
5.2 UN RÔLE DE VIGIE LORS DE L'ÉLABORATION DES PLANS ET DEVIS	19
5.3 UNE COLLABORATION DURANT LES TRAVAUX	19
5.4 SOMMAIRE DES PRINCIPALES RAISONS D'ACCUEILLIR FAVORABLEMENT LE PROJET	20
6. RECOMMANDATIONS DE LA VILLE	21
7. LAVAL, POUR LE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE	24

1. LAVAL ET LE PARACHEVEMENT DE L'AUTOROUTE 19

1.1 Laval : ville, MRC et région

Laval bénéficie d'une structure de gouvernance unique au Québec, étant donné qu'elle cumule à la fois les statuts de ville, de municipalité régionale de comté (MRC) et de région administrative. Les mêmes intervenants se retrouvent donc aux trois ordres de gouvernement, ce qui assure une certaine agilité et une efficacité démontrée dans la conduite de plusieurs dossiers.

Orientée vers l'avenir, la région de Laval s'est dotée d'une vision, celle du développement durable et de l'écocitoyenneté. Du nom d'Évolucité, cette vision est inscrite à la Politique d'urbanisme durable et au Plan de mobilité active. Elle sert également d'inspiration aux travaux liés à la révision du schéma d'aménagement et de développement de Laval, lequel prévoira une série d'actions de planification et d'aménagement du territoire pour les générations à venir.

Le schéma d'aménagement révisé de Laval s'intéressera à plusieurs aspects, notamment l'environnement, le transport, le développement social, le développement économique, le milieu communautaire et le milieu urbain. Celui-ci sera également conforme aux orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), de façon qu'une meilleure cohérence soit assurée dans tout le territoire de la région de Montréal.

Il est instructif d'examiner les prévisions de croissance des populations de la région de Montréal contenues au PMAD puisqu'elles sont relativement récentes (2012) et encore peu connues. Elles s'avèrent révélatrices à deux points de vue : elles nous obligent 1) à revoir certaines perceptions tenues pour acquises et 2) à prendre acte de l'importance d'une grande région où vit la moitié de la population du Québec.

1.1.1 Un étalement urbain de moins en moins évident

De nombreuses personnes s'inquiètent de l'étalement urbain dans les villes voisines de l'île de Montréal. Historiquement, le phénomène est réel et fort bien documenté. Cependant, pour les années à venir, les prévisions ne corroborent pas cette tendance. De fait, c'est Montréal qui connaîtra la plus forte augmentation de sa population en chiffres absolus.

Ainsi, le PMAD prévoit que, d'ici 2031, la grande région métropolitaine accueillera 530 000 nouveaux résidents, ce qui portera sa population à 4,3 millions d'habitants. En nombre absolu, c'est l'île de Montréal qui recevra le plus grand nombre de nouveaux ménages (123 000), suivie de la couronne nord (74 000), de la couronne sud (54 000), de Laval (42 000) et, enfin, de l'agglomération de Longueuil (27 000).

Évidemment, les villes voisines de Montréal accueilleront le plus grand nombre de résidents, mais c'est davantage à cause de la densité du territoire de Montréal que d'un phénomène d'étalement urbain.

1.1.2 Une région qui accueille la moitié des citoyens du Québec

La grande région métropolitaine de Montréal abrite la moitié de la population du Québec. Les impératifs de mobilité d'un aussi large bassin de population (4,3 millions de personnes) nécessitent une variété d'infrastructures de transport efficaces incluant des autoroutes, des routes secondaires, des boulevards, des rues, des ruelles, des voies réservées, des voies de transport actif, des circuits de transport collectif, tous indispensables à la pleine mobilité des biens et des personnes.

1.1.3 Une ville qui n'est plus banlieue

La Ville de Laval jouit d'une situation géographique unique et stratégique, entre la couronne nord et l'île de Montréal. Cette position lui permet de jouer un rôle prépondérant dans le renforcement de la compétitivité de la métropole sur les échiquiers national et international. Il faut savoir que la partie centrale de l'île Jésus constitue le troisième pôle d'emplois¹ de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Grâce à ses 10 000 entreprises fournissant près de 140 000 emplois, à ses 12 parcs industriels ainsi qu'à une économie sociale forte et toujours en croissance, Laval se classe parmi les régions les plus entrepreneuriales au Canada.

Ce développement économique produit ses fruits. Laval perd graduellement ses attributs de banlieue, de ville-dortoir qui déversait ses résidents sur Montréal tous les matins. Les enquêtes origine-destination confirment la progression constante des déplacements internes pour des motifs de travail et d'études dans le territoire lavallois.

Lentement, mais sûrement, la Ville de Laval devient plus autonome. Près de 140 000 personnes y travaillent et plus de 10 000 fréquentent les institutions d'enseignement post secondaire, notamment le Collège Montmorency (7 000 étudiants réguliers) et le campus de l'Université de Montréal. Il n'est donc pas étonnant que 62 % des déplacements matinaux en direction sud sur la route 335, entre l'autoroute 640 (A-640) et l'autoroute 440 (A-440), s'arrêtent à Laval. Quant aux 38 % qui poursuivent leur trajet, ils se répartissent sur l'ensemble des ponts pour accéder à Montréal.

¹ Communauté métropolitaine de Montréal. *Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)*, Tableau 7.

Aux yeux de la Ville, le projet de parachèvement de l'autoroute 19 (A-19) se situe dans la dynamique d'une grande région métropolitaine qui doit se doter d'infrastructures de transport alliant les impératifs de circulation automobile et d'échanges commerciaux aux objectifs de mobilité durable grâce à une offre efficace de transport en commun.

1.2 Le sens du projet pour Laval

Le projet du ministère des Transports (MTQ) ne représente pas la construction d'une *nouvelle* ni d'une *autre* autoroute dans le territoire de Laval. Le mot *parachèvement* est important, puisqu'il annonce l'intention d'*achever* une route dont l'emprise (les terrains requis) fut acquise il y a des décennies. Il s'agit d'une emprise entièrement publique. Toutes les infrastructures qui meublent actuellement ce long corridor ont été installées progressivement au cours des 40 dernières années au fur et à mesure de l'évolution des besoins.

Dans cette visée, le projet de l'A-19 n'implique aucune expropriation. Il complète et peaufine un ouvrage. Il mène à bon terme une intention qui existe depuis longtemps : celle de relier deux parties du territoire jusqu'à aujourd'hui mal desservies en matière de déplacement des biens et des personnes. Surtout, le projet introduit une infrastructure efficace pour privilégier le transport collectif à court terme et à long terme en corrigeant une lacune importante. Il importe de compléter l'amélioration de ce tronçon sur l'A-19 par des mesures facilitant le transport collectif jusqu'aux stations de métro. Présentement, l'absence d'une offre de service performante en transport collectif dans ce couloir de déplacements explique le faible achalandage observé. Le projet changera la donne.

1.3 Les raisons motivant ce mémoire

La première raison justifiant ce mémoire, c'est que Laval est directement concernée par le projet, puisque la majeure partie du parachèvement de l'A-19 se situe dans son territoire. Mais ce n'est pas la seule raison.

L'autre raison relève du rôle qu'on s'attend à voir jouer par une saine administration municipale.

En effet, même si les relations entre la Ville et le promoteur, le ministère des Transports, sont fréquentes et constructives, la Ville a un devoir de vigilance envers un projet de cet ordre, et ce, de sa conception jusqu'à son exécution. Laval entend d'ailleurs affecter toutes les ressources disponibles pour bien s'acquitter de ce rôle de *chien de garde* des intérêts de ses citoyens tout au long de la réalisation du projet.

Dans cette veine, ce mémoire fait état des enjeux d'un tel projet pour Laval, et surtout, des principales préoccupations de groupes de citoyens devant la construction de cette *future route 335 grandement améliorée*.

2. LE PROJET EN BREF

Pour les Lavallois, le projet de parachèvement de l'autoroute 19 (A-19) s'enclasse dans les quartiers de Vimont, d'Auteuil, de Duvernay-Nord (incluant le secteur de Val-des-Brises) et dans une partie de Saint-François-Nord. Il consiste à achever l'A-19 entre les autoroutes Laval (A-440) et 640 par le doublement des voies pour les véhicules privés, l'ajout de voies réservées aux autobus et la construction d'une piste multifonctionnelle pour piétons, cyclistes, véhicules hors route et agricoles. D'une longueur totale de 11,8 km, l'infrastructure prévue comportera cinq échangeurs, dont trois à Laval :

- l'échangeur Dagenais ;
- l'échangeur Saint-Saëns ;
- l'échangeur Mille-Îles/des Laurentides.

Le projet prévoit que les voies réservées aux autobus se prolongeront de l'autoroute 440 jusqu'au boulevard Saint-Martin afin que les véhicules puissent se diriger vers les stations de métro lavalloises.

Le projet comporte également :

- le parachèvement de l'échangeur A-640/A-19
- un parc de stationnement incitatif à proximité
- le réaménagement du pont Athanase-David
- la construction d'un nouveau pont, à l'est du pont Athanase-David, ce qui permettra d'utiliser les deux infrastructures en complémentarité, l'une en direction sud et l'autre, vers le nord. Ainsi, chaque pont (l'actuel et le futur) contiendra trois voies de circulation, dont une dédiée au transport collectif, en plus d'une piste multifonctionnelle et d'un trottoir sur chacun des ponts.

Notons que le projet est inscrit dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement adopté en 2012 par la Communauté métropolitaine de Montréal.

3. LES RAISONS D'ACCUEILLIR FAVORABLEMENT LE PROJET

La Ville de Laval identifie quatre raisons qui l'incitent à accueillir favorablement ce projet :

1. la résolution de la congestion récurrente de la circulation automobile sur la route 335 et sur les routes adjacentes dans ce grand couloir du territoire ;
2. l'essor prévisible du transport collectif une fois que le projet sera terminé, dans la mesure où l'accès au métro Cartier sera facilité par des voies réservées et d'autres mesures préférentielles ;
3. la protection de l'intégrité et de la superficie de la zone agricole ;
4. la possibilité pour les véhicules récréatifs (vélos, motoneiges, etc.) de circuler dans le corridor et de traverser la rivière des Mille Îles, ce qui maintient le lien avec la Route verte et le sentier interrégional de véhicules hors route.

Les lignes qui suivent reprennent ces éléments.

3.1 Résoudre la congestion récurrente dans le territoire

Les automobilistes ne se font pas prier pour qualifier de *véritable enfer* le fait d'entrer ou de sortir de Laval en semaine, aux heures de pointe du matin et de l'après-midi. Près de 60 000 automobilistes s'y risquent chaque jour, ce qui constitue l'une des plus fortes densités de circulation de la grande région métropolitaine.

Le phénomène est connu et largement documenté. Aux heures de pointe, les automobilistes empruntent les rues résidentielles de la ville, parfois à vitesse grand V, pour contourner les interminables bouchons. La situation engendre des problèmes persistants, notamment :

- des accrocs à la sécurité routière ;
- des retards importants pour des milliers de personnes qui se rendent au travail ;
- un risque permanent de compromettre l'efficacité des véhicules d'urgence qui doivent se déplacer sur ces voies ;
- une pollution de l'air engendrée par une plus grande quantité de polluants atmosphériques et l'émission de gaz à effet de serre (GES), un phénomène plus marqué lors de bouchons que lorsque la circulation est fluide ;
- une nuisance insistante à la qualité de vie de nombreux citoyens du secteur Vimont-Auteuil.

Les bouchons de circulation se produisent surtout aux quatre principales intersections de la route 335 (R-335) :

- l'intersection R-335/boulevard Adolphe-Chapleau, à Bois-des-Filion ;
- l'intersection R-335/boulevard des Mille-Îles – des Laurentides ;
- l'intersection R-335/rue Saint-Saëns et
- l'intersection R-335/boulevard Dagenais.

Après l'intersection du boulevard Adolphe-Chapleau (R-344), celle du boulevard Dagenais est la plus achalandée. L'étude d'impact réalisée par le MTQ dans le cadre du dossier décrit bien ces divers achalandages.

« L'intersection avec le boulevard Dagenais est la deuxième plus achalandée en matinée. L'après-midi, elle devient encore plus problématique, puisque la zone de convergence située au nord du carrefour, là où le nombre de voies est réduit de deux à une, provoque quotidiennement des files d'attente.

Le tronçon subissant des files d'attente en direction sud le matin est celui situé entre le boulevard des Mille-Îles et la rue Saint-Saëns. Ces files d'attente se prolongent régulièrement jusqu'au pont Athanase-David et même jusqu'à l'A-640.

En fait, il existe un manque de capacité sur l'ensemble du lien entre la R-344 et le boulevard Dagenais. La demande potentielle sur l'axe de la R-335 est élevée et le boulevard des Laurentides constitue un itinéraire de délestage en raison de la congestion sur la R-335 à Laval². »

En bref, des parcours qui prennent normalement de 10 à 15 minutes se terminent parfois par des temps d'attente de 30 à 45 minutes. Selon la Ville de Laval, cette situation dure depuis trop longtemps et toute solution visant à y mettre fin est plus que souhaitable.

La Ville de Laval considère donc la réduction de la congestion routière sur la route 335 et son débordement sur le boulevard des Laurentides comme une solution qui améliorera la qualité de vie des résidents des secteurs Vimont-Auteuil.

Concernant le boulevard des Laurentides, il est permis de croire qu'il retrouvera sa vocation d'axe de circulation locale au bénéfice des commerces riverains et des résidents des quartiers avoisinants. Une recommandation porte sur ce sujet au paragraphe 3.2.2.

² Dessau, SNC-Lavalin, Aecom. *Projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion – Étude d'impact sur l'environnement*, pour le ministère des Transports, Direction Laval – Mille-Îles, octobre 2012, 385 p.

Les effets néfastes de débordement se manifestent ailleurs. Par exemple, les agriculteurs peuvent difficilement circuler à certaines heures de la journée sur l'avenue des Perron, une autre voie de circulation qui se transforme en parcours d'appoint lorsqu'il y a congestion.

3.2 Améliorer le transport collectif

Le projet de parachèvement de l'A-19 prévoit une voie réservée aux autobus dans chaque direction. Cette mesure est essentielle pour deux raisons : améliorer de façon sensible le transport en commun dans ce corridor de circulation et protéger l'environnement, deux aspects directement liés à la qualité de vie des Lavallois.

3.2.1 Pour une amélioration tangible du transport en commun

Le corridor de circulation dans cette partie est de Laval est peu utilisé par les transports collectifs. Le Conseil intermunicipal de transport des Laurentides (CITL) y exploite deux lignes :

- la ligne 24, qui offre aux usagers de Sainte-Anne-des-Plaines, Lorraine et Bois-des-Filion un service vers la station de métro Cartier, à Laval, aux heures de pointe seulement ;
- la ligne 28, qui dessert la population de Terrebonne-Ouest et Bois-de-Filion, également vers le métro Cartier. Cette ligne fonctionne toute la journée.

Il n'y a pas de voie réservée dans la configuration actuelle, de sorte que les autobus demeurent dans la congestion sur cette portion du trajet. Les usagers n'obtiennent aucun gain d'efficacité par rapport aux automobilistes. Les services demeurent donc peu utilisés.

En intégrant une voie réservée aux autobus dans chaque direction, l'offre de service de transport en commun en provenance de la Rive-Nord sera grandement bonifiée par rapport à la situation actuelle. On peut présumer que cette amélioration incitera des milliers de personnes à troquer l'automobile pour l'autobus, plus particulièrement si on leur offre des commodités de stationnement dans un parc incitatif, comme elles sont prévues sur la table à dessin du promoteur.

3.2.2 Pour un accès efficace au métro Cartier

Les citoyens n'utiliseront davantage le transport collectif que s'il est vraiment efficace. L'aménagement d'un lien entre l'autoroute Papineau (A-19) et le boulevard des Laurentides par le boulevard Dagenais devrait permettre aux usagers du transport collectif de la Rive-Nord et de Laval de profiter d'un service performant et fiable grâce auquel ils pourront accéder rapidement au métro Cartier. À une condition, cependant.

En effet, la Ville considère que le projet de voie réservée devrait compléter le projet municipal de voie réservée sur le boulevard des Laurentides, ce qui permettrait aux autobus d'accéder rapidement au métro Cartier. Dans cet esprit, la Ville recommande au MTQ de prévoir l'aménagement de voies réservées et de mesures préférentielles sur le boulevard des Laurentides jusqu'au métro Cartier, de façon que l'œuvre soit achevée convenablement.

3.2.3 Pour un projet-pilote de covoiturage

Dans le projet présenté, le promoteur (MTQ) n'envisage pas d'ouvrir les voies réservées au covoiturage, pour des raisons de sécurité routière. Les arguments sont valables : la configuration des voies réservées au centre d'une autoroute ne permet pas d'accueillir un grand nombre de véhicules.

Par ailleurs, l'incitation au covoiturage figure dans les mesures énoncées au Plan de mobilité durable de la Société de transport de Laval (STL). C'est aussi une composante de la Politique de l'urbanisme durable.

Le covoiturage pourrait optimiser l'utilisation de la voie réservée, compte tenu de la fréquence limitée des autobus actuellement prévue. Il en découlerait des gains supplémentaires consécutifs à la réduction du débit véhiculaire liée à l'augmentation du taux d'occupation automobile, entraînant du même coup une réduction accentuée de l'émission des gaz à effet de serre.

Dans cette visée, la Ville souhaite que le promoteur mène un projet-pilote prévoyant l'accessibilité des voies réservées au covoiturage, à tout le moins aux périodes de pointe, afin d'évaluer la sécurité d'une telle utilisation des voies réservées.

Mentionnons que la Communauté métropolitaine de Montréal émet le même souhait dans le Mémoire qu'elle a déposé au BAPE en ce qui a trait au parachèvement de l'autoroute 19 : « *Que l'opportunité et la faisabilité de permettre le covoiturage sur l'autoroute 19 soient évaluées par le comité d'axe A-19 de l'AMT³.* »

3.2.4 Favoriser à long terme le transport collectif

Même si le parachèvement de l'autoroute augmentera la capacité routière dans ce corridor de circulation, la conception même du projet intégrant des voies réservées lance un message évident : toute croissance des besoins futurs sera comblée par un achalandage accru du transport collectif, et non par un autre élargissement des voies de circulation pour automobiles.

³ CMM. Mémoire concernant l'A-19 déposé au BAPE, octobre 2014.

Grâce à toutes ces mesures, le transport en commun pourra être plus attirant pour une nouvelle tranche de la population qui n'avait pas accès à un service rapide.

3.2.5 Pour une meilleure qualité de l'air

La circulation routière a un effet direct sur l'émission de divers polluants atmosphériques responsables de la qualité de l'air et la présence de GES.

En effet, le moteur d'une voiture roulant de manière fluide effectue une combustion optimale du carburant, et l'émission de polluants atmosphériques et de CO₂ s'en trouve ainsi réduite. Les études^{4,5} tendent à démontrer que la vitesse optimale pour réduire au maximum l'émission de polluants atmosphériques et de CO₂ est d'environ 80 km/h, alors que les bouchons de circulation constituent une source importante de ces émissions atmosphériques.

Un lien a également été établi entre la pollution de l'air due à la circulation routière et divers effets défavorables sur la santé. La Ville de Laval demeure très sensible à la qualité de l'air dans son territoire et à lutte aux micros-polluants émis par la circulation automobile. Première ville à contribuer directement au financement de la Chaire de recherche en cardiologie environnementale de l'Université de Montréal, la Ville appuie les travaux du Dr François Reeves, cardiologue d'intervention au CHUM et à la Cité de la Santé de Laval, et auteur du livre *Planète Cœur*.

3.3 Protéger l'intégrité et la superficie de la zone agricole

Le parachèvement de l'autoroute 19 n'exige pas d'élargissement de l'emprise actuelle, qui est publique (terrains du ministère ou de la Ville) et déjà cadastrée. La réalisation du projet ne requiert donc pas d'autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ).

Le schéma d'aménagement en vigueur à Laval ainsi que le PMAD prévoient le prolongement de l'autoroute Papineau (A-19) et déterminent l'emplacement d'échangeurs au boulevard Dagenais et à la rue Saint-Saëns. Ce projet, qui ne nécessite aucune modification de zonage, sera donc inscrit dans le schéma d'aménagement révisé.

⁴ Ferland, A.-M. *Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport - Partie 3 Paramètres*. Ministère des Transports du Québec, Direction des affaires corporatives, 2007, 24 p.

⁵ Barth, Matthew et Boriboonsomsin, Kanok. *Traffic Congestion and Greenhouse Gases*, Adaptation d'AECOM, 2009.

3.4 Favoriser les autres modes de transport actif

3.4.1 Pour une bonne intégration

La Ville de Laval considère que le transport actif est bien intégré au projet.

En effet, le projet prévoit le long du corridor une piste multifonctionnelle bidirectionnelle du côté est, qui se raccordera aux tronçons projetés du boulevard Dagenais, de la rue Saint-Saëns et du boulevard des Laurentides.

Cette proposition est conforme aux orientations énoncées par la Ville dans son document de consultation concernant le plan de mobilité active de Laval.

De plus, l'intention de donner accès aux adeptes de transport actif de la Rive-Nord au réseau de la STL, par le terminus Bienville, apparaît fort intéressante et conforme aux visées de la Ville quant aux aménagements des bouts de lignes du transport en commun.

Subséquemment, la Ville souhaiterait étudier la possibilité de revoir le positionnement de cette piste multifonctionnelle et d'évaluer l'hypothèse de la déplacer du côté ouest, ou encore d'ajouter un second lien sur le pont Athanase-David, du côté ouest.

3.4.2 La piste multifonctionnelle

Le maintien d'une piste multifonctionnelle est également prévu, ce qui permettra d'assurer le lien régional vers la couronne nord.

Cette piste est fort bienvenue à Laval ! Elle répond à plusieurs dimensions de la qualité de vie des citoyennes et citoyens de Laval.

L'été, la piste stimulera le transport actif. Certains travailleurs et étudiants n'hésiteront pas à parcourir en vélo les quelque 10 km en ligne droite pour joindre leur destination. La même piste servira également à la randonnée pour le simple plaisir, l'évasion et la forme physique.

L'hiver, la piste multifonctionnelle accueillera les motoneigistes et les amateurs de quad. Cela permettra de maintenir le lien régional vers la couronne nord, conformément au rapport gouvernemental sur les véhicules hors route, dont le tracé lavallois a été précisé en collaboration avec la Table de concertation sur les véhicules hors route de Laval.

Comme il a été mentionné précédemment, le lien avec la Route verte et le sentier interrégional de véhicules hors route doit être maintenu, tout comme la traversée de la rivière des Mille Îles.

Enfin, les agriculteurs se serviront de la piste pour circuler et déplacer de la machinerie. La Ville s'en réjouit : les activités agricoles sont très présentes à Laval et elles font partie des plans d'avenir de la Ville.

Il va s'en dire que l'existence même de cette piste multifonctionnelle laisse présumer un partage harmonieux des différents usages qu'en feront les utilisateurs. Les Lavallois ont un esprit civique développé et la Ville est convaincue que cette vocation multifonctionnelle est une excellente réponse à des besoins variés.

4. LES ZONES DE PREOCCUPATION

4.1 La zone agricole

D'entrée de jeu, la Ville de Laval réitère ses engagements de favoriser la poursuite des cultures maraîchères et des activités agricoles sur les deux côtés du corridor désigné. L'agriculture demeure un ingrédient essentiel de l'identité lavalloise.

4.1.1 Le maintien intégral de la zone agricole permanente

La Ville entend maintenir la zone agricole permanente de part et d'autre de l'emprise de l'autoroute 19, comme prévu dans son schéma d'aménagement révisé et conformément au PMAD de la CMM. Les projets du MTQ respectent actuellement cette intention. La Ville tient pour acquis qu'au terme de l'ouvrage, la superficie de la zone agricole sera préservée. Il est même souhaitable que certains terrains actuellement situés dans l'emprise publique puissent être retournés aux agriculteurs, comme l'indique le paragraphe qui suit.

4.1.2 Retourner des terrains aux agriculteurs

La Ville de Laval souhaite que, lors des prochaines étapes du projet, le ministère considère sérieusement la géométrie des échangeurs, afin d'en réduire l'ampleur et de les harmoniser avec les intersections.

Si les échangeurs sont moins volumineux, ils occuperont moins d'espace. Les terrains ainsi épargnés pourront être remis aux agriculteurs, et la zone agricole sera consolidée.

Notons qu'en plus d'accaparer moins d'espace, la construction d'échangeurs moins imposants aura des répercussions sur la configuration des voies de sortie ainsi que sur la limite de la vitesse des véhicules sortants, ce qui améliorera la sécurité routière sur le réseau municipal.

Toujours selon cette même préoccupation de prévenir un trop grand morcellement des terres agricoles, la Ville souhaite réviser, en collaboration avec le ministère, la configuration des voies d'accès à l'échangeur Saint-Saëns (du côté ouest) ainsi que le lien routier entre les échangeurs Dagenais et Robert-Bourassa.

Inutile de préciser que, dans ce contexte, la Ville souhaite collaborer concrètement avec les concepteurs du projet afin d'étudier les solutions les plus convenables dans la poursuite de ces objectifs.

4.2 Les milieux naturels

La zone qui fera l'objet du parachèvement de l'autoroute 19 renferme des écosystèmes où vivent des espèces rares au Québec et présentant un intérêt écologique. Les espaces naturels offrent un cadre de vie exceptionnel aux citoyens de Laval. Il importe de traiter ces milieux avec discernement et précaution.

4.2.1 Les cours d'eau

Le tracé à l'étude traverse plusieurs cours d'eau ou bras de cours d'eau du vaste réseau hydrographique du territoire lavallois. Un nouveau pont sera aussi érigé au-dessus de la rivière des Mille Îles. Le MTQ s'est engagé à réaliser une étude hydraulique sur l'impact de ce nouveau pont au regard du régime d'écoulement de la rivière des Mille Îles à cet endroit.

Le ministère s'est aussi engagé à conduire une étude détaillée du drainage et des bassins versants afin de déterminer les infrastructures de drainage requises dans ce milieu naturel. La Ville souhaite établir une étroite collaboration entre ses propres spécialistes et ceux du ministère, dans le but d'assurer une bonne gestion des eaux de ruissellement, autant en quantité qu'en qualité, ainsi que la protection des rives du littoral, de la faune et de la flore.

4.2.2 Les habitats naturels

Le ministère s'est engagé à conduire des études approfondies en procédant, notamment, à un inventaire des chauves-souris, en effectuant une visite sur le terrain pour vérifier la présence de nids de tortues géographiques sur le talus du pont dans la zone de construction, et en dressant un inventaire supplémentaire de la couleuvre brune.

En outre, la Ville de Laval comprend que, lors des travaux dans les cours d'eau et dans la zone inondable, des mesures seront prises afin que la qualité de l'eau et la libre circulation du poisson soient maintenues, ainsi que le respect des périodes de frai. La conception des nouveaux ponceaux devra également prévoir le libre passage du poisson.

Globalement, la Ville de Laval s'attend à ce que le ministère prenne tous les moyens connus pour réduire le plus possible les pertes d'habitats, notamment :

- en réduisant la superficie des infrastructures dans les milieux naturels d'intérêt ;
- en prévoyant des mesures d'atténuation s'il y a perte des lieux de reproduction ou d'hivernage d'espèce à statut ;
- en stabilisant et en végétalisant les rives des cours d'eau endommagés.

Enfin, de façon à satisfaire aux différentes exigences environnementales, le ministère a prévu un programme de surveillance et de suivi environnementaux au cours des différentes phases du projet ainsi qu'un suivi post-projet. La Ville en prend bonne note.

Dans le même ordre d'idées, le PMAD fixe des objectifs ambitieux, mais nécessaires, de préservation des milieux naturels dans toute la grande région métropolitaine. Le conseil de Ville de Laval a appuyé l'adoption du PMAD. Il importe maintenant de travailler à l'atteinte des différents objectifs de ce plan.

4.2.3 Le principe de compensation supérieure

Le projet de parachèvement de l'A-19 occasionnera certaines pertes de milieux naturels déjà anticipées dans l'étude d'impact. Ces pertes feront l'objet de mesures de compensation.

La Ville désire faire part au ministère de son souhait de toujours obtenir des compensations supérieures aux pertes écologiques encourues. Pour faire image, la Ville s'attend, par exemple, à ce que le ministère plante deux arbres chaque fois qu'il en coupera un.

La Ville est consciente que ce principe de *compensation supérieure* reste théorique, mais elle le propose à titre d'indicateur de jugement lorsque les travaux débuteront.

Les problématiques liées aux compensations de pertes de milieux naturels sont fort complexes. Même si vous remplacez un étang naturel de 1 000 km² par un nouvel étang de 10 000 km², il faudra peut-être attendre 50 ans pour retrouver toute la richesse faunique et aquatique que contenait le petit étang d'origine. Les solutions sont donc complexes, la Ville en est consciente. Elle fait confiance aux experts dans le domaine, convaincue que tous les intervenants – environnement, transport, municipalité – agiront au mieux de leur expertise. L'important, c'est de garder en tête ce concept de *compensation supérieure*.

4.3 La qualité de l'air

À court terme, la réduction des épisodes de congestion routière devrait entraîner une réduction des émissions de polluants atmosphériques et de GES, particulièrement à la jonction de l'avenue Papineau et de l'autoroute 19.

Certains pensent qu'à plus long terme, la présence de l'autoroute pourrait accroître l'étalement urbain dans la couronne nord. Ce faisant, le phénomène contribuerait à une augmentation des émissions de GES. La Ville émet cependant des réserves sur les perspectives à venir en matière d'étalement urbain (voir le paragraphe 1.1.1). La Ville de Laval est d'avis que des études approfondies s'imposent afin que l'on soit en mesure de tracer un portrait plus précis du bilan des émissions de GES dans le territoire.

4.4 Le climat sonore

Dans ses documents, le ministère nous informe qu'il a ciblé des endroits précis qui feront l'objet de mesures d'atténuation du bruit une fois que le projet sera complété. La Ville comprend que le ministère conduira, lors des prochaines étapes du projet, des études complètes sur les niveaux sonores.

La Ville souhaite incorporer à ces études le secteur de la rue Bienville, situé à quelque 150 mètres de l'emprise de l'autoroute Papineau (A-19). Ce secteur abrite une cinquantaine de résidences.

4.5 L'aménagement des échangeurs

La Ville de Laval souhaite que, lors des prochaines étapes du projet, le ministère considère sérieusement la géométrie des échangeurs, afin d'en réduire l'ampleur et de les harmoniser avec les intersections urbaines. La Ville entend ainsi minimiser leur impact visuel, préserver le maximum de couvert végétal et prévenir toute perte d'espaces agricoles.

Toujours au sujet des échangeurs, la Ville souhaite discuter avec le ministère de la possibilité d'y aménager des liens cyclables unidirectionnels plutôt que les liens bidirectionnels prévus au dossier.

4.6 L'impact visuel de nuit

L'éclairage d'une autoroute doit d'abord être conçu en fonction de la sécurité de tous les usagers. La Ville reconnaît au MTQ toute l'expertise requise dans le choix et l'installation de l'éclairage approprié, et ce, dans les règles de l'art.

Les zones où la qualité de l'éclairage sera de la plus haute importance sont les intersections. Pour le reste, la majeure partie de l'autoroute sera en zone rurale, là où, normalement, de plus faibles éclaircissements suffisent. La Ville souhaite que le MTQ en tienne compte.

De plus, la Ville de Laval recommande au MTQ de considérer des choix d'éclairage inspirés des meilleures pratiques en ce domaine⁶.

⁶ Nous pensons, notamment, aux études menées par l'AstroLab du Mont-Mégantic en matière d'éclairage extérieur. L'observatoire recommande l'installation de luminaires de type Helios munis de lampes au sodium à haute pression de 70 W. Le flux lumineux recommandé permet de faire en sorte que les luminaires n'éblouissent pas inutilement le ciel, et encore moins les maisons avoisinantes.

Certaines résidences de Laval longeront l'A-19. Comme il est mentionné précédemment (voir le paragraphe 4.4 – le climat sonore), elles feront l'objet de mesures d'atténuation du bruit grâce à des écrans prévus à cette fin. La Ville suggère au MTQ de prévoir des mesures similaires pour l'éclairage, afin d'éviter, par exemple, l'éblouissement dans les chambres à coucher pour les maisons à deux étages ou plus.

5. LE POSITIONNEMENT DE LA VILLE FACE AU PROJET

5.1 Un appui politique au projet de parachèvement

Le maire Marc Demers et le comité exécutif de la Ville de Laval appuient le projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif à Laval et à Bois-des-Filion. La Ville de Laval est également solidaire de la coalition en faveur du parachèvement de l'A-19 menée par M. Paul Larocque, maire de Bois-des-Filion et préfet de la MRC Thérèse-de-Blainville. Cette coalition mobilise plusieurs élus et acteurs économiques de la couronne nord, et la Ville de Laval appuie les objectifs poursuivis par le regroupement.

5.2 Un rôle de vigie lors de l'élaboration des plans et devis

La Ville de Laval entend assurer une vigie de tous les instants au regard de trois préoccupations majeures durant l'étape des plans et devis :

- veiller à l'intégrité du territoire, notamment la zone agricole;
- représenter auprès du MTQ les préoccupations de divers groupes de citoyens de Laval dans ce dossier;
- collaborer avec le MTQ en mettant à sa disposition les expertises techniques de la Ville qui pourraient s'avérer utiles durant la phase de conception.

5.3 Une collaboration durant les travaux

La Ville de Laval s'engage à collaborer étroitement avec le MTQ à la bonne gestion du chantier au cours des travaux :

- en recevant les commentaires et les plaintes des citoyens, en les acheminant au MTQ et en faisant les suivis appropriés ;
- en assistant, au besoin, le ministère dans ses mesures d'atténuation des inconvénients inhérents aux travaux (circulation, bruit, poussière, signalisation, protection des milieux naturels, etc.) ;
- en collaborant avec le ministère dans ses communications avec les citoyens tout au long du projet.

5.4 Sommaire des principales raisons d'accueillir favorablement le projet

- La résolution de la congestion récurrente de la circulation automobile dans le territoire concerné ;
- L'essor prévisible et souhaitable du transport collectif entre la Rive-Nord et Laval ;
- La protection de l'intégrité du territoire de Laval, notamment la zone agricole ;
- La circulation des véhicules agricoles et récréatifs dans l'axe et le maintien du lien avec la Route verte et le sentier interrégional de véhicules hors route.

6. RECOMMANDATIONS DE LA VILLE

La Ville de Laval formule 21 recommandations au promoteur du projet, le ministère des Transports du Québec.

Dans le but de maintenir les surfaces en culture dans la zone agricole, la Ville recommande au promoteur de :

- 1 conserver son intention de maintenir jusqu'aux plans et devis finaux la superficie de la zone agricole permanente après la réalisation des différentes composantes du projet ;**
- 2 considérer sérieusement la géométrie des échangeurs, afin d'en réduire l'ampleur et de les harmoniser avec les intersections; ce faisant, la Ville s'engage à remettre aux agriculteurs les terrains épargnés, consolidant ainsi la zone agricole ;**
- 3 revoir la configuration des voies d'accès à l'échangeur Saint-Saëns (du côté ouest) ainsi que le lien routier entre les échangeurs Dagenais et Robert-Bourassa.**

Dans le but de concevoir une offre intégrée de transport collectif et actif dans ce couloir Rive-Nord, Laval et Montréal, la Ville recommande de :

- 4 prévoir l'aménagement de voies réservées et de mesures préférentielles sur le boulevard des Laurentides jusqu'au métro Cartier ;**
- 5 prévoir un lien de transport collectif entre l'autoroute Papineau (A-19) et le boulevard des Laurentides par le boulevard Dagenais ;**
- 6 prévoir des discussions avec la Ville concernant la possibilité d'aménager des liens cyclables unidirectionnels dans les échangeurs plutôt que les liens bidirectionnels prévus au dossier ;**
- 7 prévoir un projet pilote pour autoriser le covoiturage dans les voies réservées tout en assurant la sécurité de tous les usagers et l'efficacité du transport collectif.**

Dans le but de maintenir une approche écoresponsable tout au long du processus, la Ville recommande de :

- 8 respecter son engagement à réaliser une étude hydraulique sur l'impact du nouveau pont qui sera construit au-dessus de la rivière des Mille Îles, au regard du régime d'écoulement des eaux ;**

- 9 respecter son engagement à conduire une étude détaillée du drainage et des bassins versants afin de déterminer les infrastructures de drainage requises du milieu naturel dans la zone du nouveau pont ;**
- 10 établir des protocoles de collaboration entre les spécialistes de la Ville et ceux du ministère, afin d'assurer une bonne gestion des eaux de ruissellement en qualité et en quantité, ainsi que la protection des rives, du littoral, de la faune et de la flore ;**
- 11 respecter son engagement à conduire des études approfondies en procédant, notamment, à un inventaire des chauves-souris, en effectuant une visite sur le terrain pour vérifier la présence de nids de tortues géographiques sur le talus du pont dans la zone de construction, et en dressant un inventaire supplémentaire de la couleuvre brune ;**
- 12 prendre toutes les mesures requises, lors des travaux dans les cours d'eau et les zones inondables, pour maintenir la qualité de l'eau, la libre circulation du poisson, ainsi que le respect des périodes de frai ;**
- 13 concevoir l'ensemble des ponceaux de l'ouvrage pour qu'ils prévoient le libre passage du poisson ;**
- 14 prendre tous les moyens connus pour amenuiser le plus possible les pertes d'habitats, notamment en réduisant la superficie des infrastructures dans les milieux naturels d'intérêt, en prévoyant des mesures d'atténuation et en stabilisant et végétalisant les rives des cours d'eau endommagés ;**
- 15 prévoir des séances de travail avec les représentants de la Ville pour coordonner les actions d'un programme de *compensation supérieure* des pertes de milieux naturels tel que décrit au présent mémoire ;**
- 16 mettre en place un programme de surveillance et de suivi environnementaux au cours des différentes phases du projet ainsi qu'un suivi post-projet ;**
- 17 mener des études poussées afin d'obtenir des prévisions précises du bilan des émissions atmosphériques, incluant les GES ;**
- 18 prévoir des mesures d'atténuation du bruit aux endroits déjà identifiés par le ministère ;**

19 respecter son intention de conduire des études sur les niveaux sonores lors des prochaines étapes du projet et d'incorporer à ces études le secteur de la rue Bienville, situé à quelque 150 mètres de l'emprise de l'autoroute Papineau (A-19) ;

20 considérer des choix d'éclairage de l'autoroute en s'inspirant des meilleures pratiques dans le domaine et prendre les mesures d'atténuation requises pour éviter l'éblouissement des résidences qui longeront l'autoroute.

Dans le but de maintenir les bonnes relations entre la Ville de Laval et le promoteur, la Ville recommande de :

21 considérer la Ville de Laval comme un collaborateur de premier plan pour toute question relative à la gestion du territoire et aux relations avec les citoyens.

7. LAVAL, POUR LE PARACHEVEMENT DE L'AUTOROUTE

Compte tenu des commentaires et des recommandations qui précèdent, la Ville de Laval accueille favorablement le projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif.

La Ville considère que le projet respecte la qualité de vie des résidents, l'intégrité du territoire agricole, la protection des milieux naturels, la qualité de l'air, le climat sonore et l'intégration tant au milieu urbain que rural. Il répond également aux besoins d'améliorer le transport collectif et de favoriser les modes de transport actif et récréatif.

La Ville de Laval souhaite que la réalisation du parachèvement de l'autoroute 19 précède les travaux majeurs de réfection prévus sur le pont Gédéon-Ouimet de l'autoroute 15. Une telle séquence de travaux réduirait les impacts sur la circulation lors des travaux sur l'autoroute 15.

La Ville de Laval offre son entière collaboration à la réalisation du projet.

Mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), le 16 octobre 2014

Une production du
Service des communications
Ville de Laval
Le 16 octobre 2014