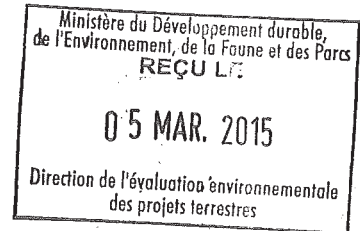


Direction de Laval – Mille-Îles

Laval, le 3 mars 2015



Monsieur Denis Talbot, directeur par intérim
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et de la Lutte contre les
changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voies
réservées au transport collectif à Laval et à Bois-des-Filion

Monsieur,

Donnant suite aux demandes transmises les 9 janvier (deuxième demande d'information) et
2 février derniers (sixième demande d'information), nous vous transmettons les documents
suivants :

- « Réponses à la deuxième demande d'information supplémentaire du MDDELCC »
daté du 3 mars 2015;
- « Réponse à la sixième demande d'information supplémentaire du MDDELCC » daté
du 3 mars 2015.

Pour toutes informations supplémentaires, n'hésitez pas à nous contacter.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

La directrice de Laval–Mille-Îles,

Odile Béland, M.B.A.

OB/dn

- p. j. Réponses à la deuxième demande d'information supplémentaire du MDDELCC
Réponse à la sixième demande d'information supplémentaire du MDDELCC
c. c. M. Maroun Shaneen, directeur des projets routiers stratégiques

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Réponses à la deuxième demande d'information supplémentaire du MDDELCC

Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et
l'autoroute 640 avec voies réservées au transport collectif
sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion



3 MARS

2015



Québec 



INTRODUCTION

Le présent document comprend les réponses à la deuxième demande d'information supplémentaire transmise au ministère des Transports du Québec (MTQ) le 9 janvier 2015 par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) dans le cadre de l'analyse environnementale pour le projet de parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voies réservées au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion.



RÉPONSES À LA DEUXIÈME DEMANDE D'INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE

D-1 Pouvez-vous vous engager à réaliser un audit de sécurité lors de l'ingénierie détaillée du projet avec comme soucis de réduire les risques d'accident et à nous déposer celui-ci au plus tard lors de la première demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE)? Cet audit, en plus de présenter l'impact du projet sur les raccordements aux réseaux municipaux, devrait de plus couvrir une zone ne se limitant pas à la zone d'étude, mais couvrant également le territoire de l'Île de Montréal, en particulier au niveau de l'intersection avec le boulevard Henri-Bourassa.


R-1 Le Ministère complète actuellement un audit de sécurité réalisé sur la base des plans de l'étude d'avant-projet préliminaire. Il s'engage également à réaliser un audit de sécurité lors de l'étude d'avant-projet définitif et à le déposer au moment exigé. Toutefois, la portée de cet audit ne concernera que les secteurs situés à l'intérieur de la zone d'étude, telle que délimitée dans l'étude d'impact, puisqu'aucune modification à l'aménagement existant ne sera réalisé à l'extérieur de celle-ci, ce qui aurait pu engendrer une modification des conditions de la circulation. À noter que l'intersection du boulevard Henri-Bourassa et de l'avenue Papineau est sous la juridiction de la Ville de Montréal.

D-2 Les différentes simulations de circulation automobile présentées semblent démontrer que le prolongement de l'autoroute 19 aura peu d'impact dans le quartier Ahuntsic et prévoient que la redistribution de la circulation se fera sur le territoire de Laval. Advenant que ces simulations s'avéraient inexactes et que les débits de circulation étaient plus importants que prévu, de quelle manière prévoyez-vous intervenir? Quelles mesures de mitigations pourraient être mises en place afin de corriger la situation?

R-2 Aucun indicateur ne permet de douter de l'exactitude des résultats de simulation, ni d'inférer que les débits de circulation pourraient être plus importants que prévu dans le quartier Ahuntsic.

Dans un premier temps, en comparant à l'horizon 2026 les situations avec et sans le projet de parachèvement de l'A-19, les simulations (basées sur le modèle MOTREM03, telles que documentées dans l'Étude d'impact), prévoient, pour les pointes du matin comme du soir, de faibles augmentations des volumes de véhicules sur les ponts Papineau-Leblanc et Viau, ainsi qu'à leurs abords.

Il faut également souligner que le débit passant sur le pont Papineau-Leblanc est entièrement contrôlé par la Ville de Montréal en raison de la présence de feux de circulation situés au carrefour Henri-Bourassa. Ainsi, le mouvement nord-sud fonctionne présentement, entre 6 h et 9 h, à capacité des feux et aucun accroissement



significatif de la circulation ne pourrait s'y produire. Ce flux de circulation agit, en quelque sorte, comme une mesure d'atténuation en contôlant le débit entrant dans ce secteur.


Tel que présenté à l'annexe 1, une tendance de diminution de la dépendance de Laval et la couronne nord vers Montréal se reflète dans les données des enquêtes Origine-Destination de 1993, 1998, 2003, 2008 et 2013 de la région de Montréal. En période de pointe du matin, les résidents de Laval et de la couronne nord se dirigent de moins en moins vers Montréal pour leurs déplacements quotidiens, en ce qui a trait à la part relative des destinations. Les déplacements supplémentaires générés par la couronne nord et Laval au fil des ans se destinent en grande partie à ce territoire ce qui fait perdre l'importance de Montréal comme destination pour ces nouveaux déplacements.

Les résultats des enquêtes Origine-Destination sont disponibles sur le site internet de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Enfin, l'analyse des débits journaliers moyens annuels (DJMA) de l'ensemble des ponts et plus particulièrement des ponts Athanase-David et Papineau-Leblanc confirme les tendances observées au moyen des enquêtes Origine-Destination et indique que les résultats de simulations sont exacts.

- De 2003 à 2012, la somme des DJMA de l'ensemble des ponts, autant pour la traversée de la rivière des Mille Îles que celle de la rivière des Prairies, s'est maintenue relativement stable, avec une croissance moyenne annuelle d'environ 0,5 %.
- En 2000-2001, le Ministère procédait à la relocalisation de la route 335 dans le prolongement de l'A-19 au nord de l'A-440 en construisant une chaussée à deux voies de circulation (une voie par direction) et en réaménageant le tablier du pont Athanase-David au-dessus de la rivière des Mille Îles à quatre voies de circulation. Le DJMA sur ce pont passait alors de 18 900 véhicules/jour en 2000 à 32 000 véhicules/jour en 2003, pour demeurer stable depuis (DJMA 2012 = 33 000 véhicules/jour).
- Sur le pont Papineau-Leblanc, les débits sont relativement constants depuis 1991 alors que le DJMA atteignait 55 520 véh/jour. Il a varié entre 57 000 et 62 000 véh/jour de 1996 à 2003 et est stable à 55 000 véh/jour depuis 2006. Ceci confirme le caractère local de ce pont ainsi que le fait que l'élargissement du pont Athanase-David et la relocalisation de la route 335 dans le prolongement de l'A-19 n'ont pas exercé d'influence sur les débits traversant le pont Papineau-Leblanc.

Il est à noter qu'en plus des travaux de relocalisation de la R-335 et d'élargissement du pont Athanase-David, d'autres interventions ont été réalisées sur la R-335 au nord de la rivière des Mille Îles et que cela n'a pas influencé les DJMA sur le pont Athanase-David. Ces constats permettent de conclure que toutes les interventions d'élargissement apportées à la R-335 de 2001 à 2008 (reconstruction de la R-335 à deux voies dans le prolongement de l'A-19 au nord de l'A-440 incluant un élargissement à quatre voies entre l'axe des boulevards des Laurentides / des Mille Îles et la R-344 en 2001; réaménagement de la R-335 dans l'ancienne emprise de l'A-19 au nord de l'A-640, jusqu'au chemin de la Côte-Saint-Louis de Bois-des-Filion et Terrebonne en 2003-2004; élargissement à quatre voies de la R-335 entre la R-344 et l'A-640 en 2007-2008) n'ont pas influencé les débits sur le pont Papineau-Leblanc. En



2012, le DJMA 55 000 véhicules/j était le même qu'en 1991 et qu'en 2009 et cela, malgré la mise en service du nouveau pont de l'A-25 au printemps 2011 et l'ouverture du métro à Laval en 2007.

ANNEXE 1

Déplacements PRODUITS par la Couronne Nord¹ et Laval en période de pointe du matin (6h00 à 8h59)

Tous modes, tous motifs sauf Retour

Destination	1993		1998		2003		2008		2013	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Couronne Nord et Laval	236 200	64%	289 100	66%	312 000	68%	345 800	70%	426 500	73%
Île de Montréal	126 200	34%	133 200	31%	137 600	30%	140 200	28%	146 000	25%
Reste du territoire	8 900	2%	13 700	3%	11 300	2%	9 900	2%	9 900	2%
Total	371 300	100%	436 000	100%	460 900	100%	495 900	100%	582 400	100%

Entre 1993 et 2013

- Augmentation globale de 211 000 déplacements (tous modes et tous motifs)
= Forte croissance (80%) de la demande intra, mais augmentation modeste (+16%) vers Mtl.

- Internes à Cour. nord + Laval : passent de 64 % à 73 %
 - Vers Île de Montréal : passe de 34 % à 25 %
= Diminution importante de la dépendance relative à Mtl

Tous modes, motif Travail

Destination	1993		1998		2003		2008		2013	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Couronne Nord et Laval	84 300	45%	110 600	49%	120 900	51%	150 300	57%	176 700	60%
Île de Montréal	95 400	51%	103 300	46%	107 800	46%	106 700	40%	108 900	37%
Reste du territoire	6 700	4%	10 100	5%	8 200	3%	7 400	3%	7 300	2%
Total	186 400	100%	224 000	100%	236 900	100%	264 400	100%	293 000	100%

Entre 1993 et 2013

- Augmentation globale de 107 000 déplacements "travail" (tous modes)
= Forte croissance (110%) de la demande intra, mais augmentation modeste (+14%) vers Mtl.

- Internes à Cour. nord + Laval : passent de 45 % à 60 %
 - Vers Île de Montréal : passe de 51 % à 37 %
= Diminution importante de la dépendance relative à Montréal

Auto-conducteur, tous motifs sauf Retour

Destination	1993		1998		2003		2008		2013	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Couronne Nord et Laval	106 900	52%	136 400	55%	154 400	58%	188 100	64%	248 400	70%
Île de Montréal	89 900	44%	98 200	40%	101 400	38%	95 800	33%	100 500	28%
Reste du territoire	7 600	4%	11 400	5%	9 400	4%	8 100	3%	8 500	2%
Total	204 400	100%	246 000	100%	265 200	100%	292 000	100%	357 400	100%

Entre 1993 et 2013

- Augmentation globale de 153 000 déplacements auto (tous motifs)
= Forte croissance (130%) de la demande intra, mais faible augmentation (12%) vers Mtl.

- Internes à Cour. nord + Laval : passent de 52 % à 70 %
 - Vers Île de Montréal : passe de 44 % à 28 %
= Diminution importante de la dépendance relative à Mtl

Auto-conducteur, motif Travail

Destination	1993		1998		2003		2008		2013	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Couronne Nord et Laval	70 700	46%	95 500	50%	103 900	52%	130 800	59%	160 400	63%
Île de Montréal	76 300	50%	85 600	45%	88 500	44%	82 400	37%	85 500	34%
Reste du territoire	6 300	4%	9 300	5%	7 900	4%	6 900	3%	6 900	3%
Total	153 300	100%	190 400	100%	200 300	100%	220 100	100%	252 700	100%

Entre 1993 et 2013

- Augmentation globale de 99 000 déplacements auto à motif travail
= Forte croissance (127%) de la demande intra, mais faible augmentation (12%) vers Mtl.

- Internes à Cour. nord + Laval : passent de 46 % à 63 %
 - Vers Île de Montréal : passe de 50 % à 34 %
= Diminution importante de la dépendance relative à Mtl

Sources : Enquête OD Montréal 1993, 1998, 2003, 2008 et 2013 - (Fichiers Mtl93p, Mtl98p, Mtl03p, Mtl08pv2ar_mtg et Odmtl2013_mtg_v1a)

Traitements : MTQ - SMST - FJ (12 février 2015)

¹ Le territoire "Couronne Nord" connaît de légers ajouts à travers les Enquêtes O-D. Par souci de comparabilité, les secteurs municipaux suivants sont exclus des compilations:

601: Lavaltrie, Lanoraie

662: Saint-Colomban

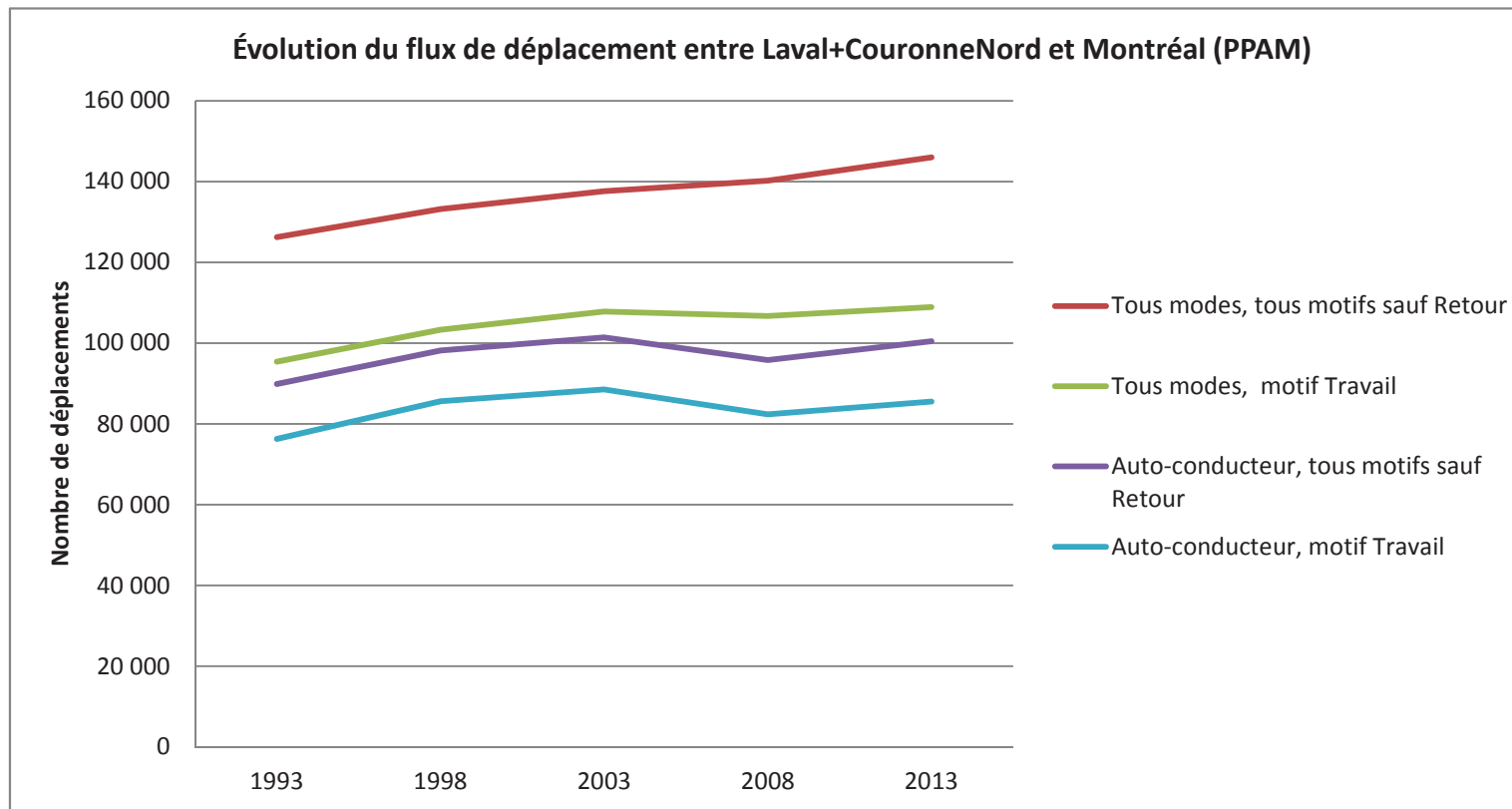
671: Saint-Roch-de-l'Achigan, Saint-Roch-Ouest, Saint-Lin-Laurentides, Saint-Calixte, Sainte-Julienne, Sainte-Sophie, Prévost, Saint-Hippolyte

681: Lachute, Brownsburg-Chatham, Saint-André-d'Argenteuil, Wentworth, Gore, Mille-Isles

691: Saint-Sauveur, Piedmont, Sainte-Adèle, Marin-Heights, Saint-Adolphe d'Howard, Sainte-Anne-des-Lacs, Wentworth-Nord, Lac-des-Seizes-Îles

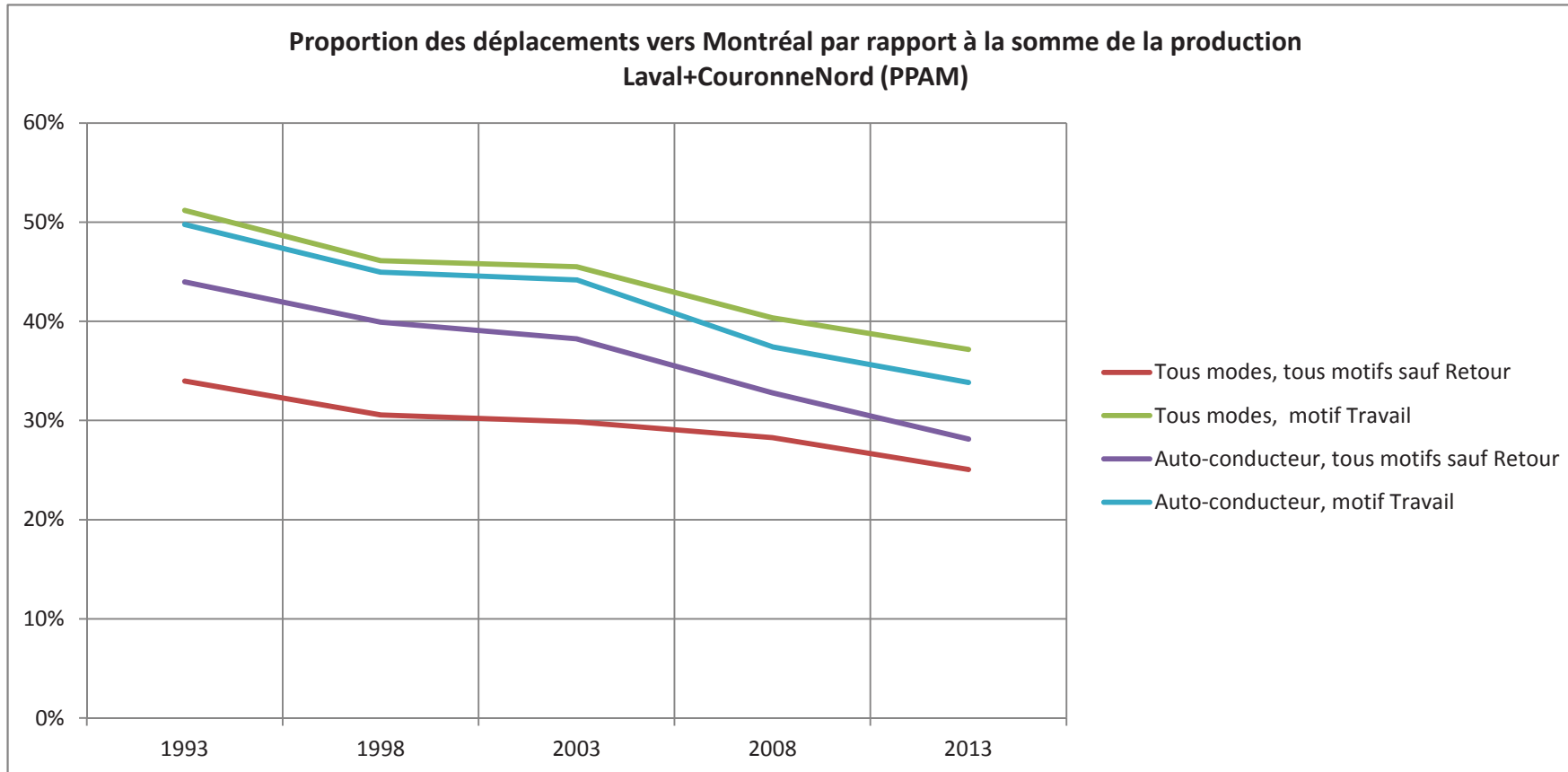
Évolution en absolu des flux de déplacement entre Laval-CouronneNord et Montréal (PPAM)

Segment de marché	1993	1998	2003	2008	2013
Tous modes, tous motifs sauf Retour	126 200	133 200	137 600	140 200	146 000
Tous modes, motif Travail	95 400	103 300	107 800	106 700	108 900
Auto-conducteur, tous motifs sauf Retour	89 900	98 200	101 400	95 800	100 500
Auto-conducteur, motif Travail	76 300	85 600	88 500	82 400	85 500



Évolution relative de la dépendance de Laval-CouronneNord envers Montréal (PPAM)

Segment de marché	1993	1998	2003	2008	2013
Tous modes, tous motifs sauf Retour	34%	31%	30%	28%	25%
Tous modes, motif Travail	51%	46%	46%	40%	37%
Auto-conducteur, tous motifs sauf Retour	44%	40%	38%	33%	28%
Auto-conducteur, motif Travail	50%	45%	44%	37%	34%





MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Réponse à la sixième demande d'information supplémentaire du MDDELCC

Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et
l'autoroute 640 avec voies réservées au transport collectif
sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion



3 MARS

2015



Québec 



INTRODUCTION

Le présent document comprend la réponse à la sixième demande d'information supplémentaire transmise au ministère des Transports du Québec (MTQ) le 2 février 2015 par le ministère du Développement durable, de l'Environnement, et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) dans le cadre de l'analyse environnementale du projet de parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voies réservées au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion.



RÉPONSE À LA SIXIÈME DEMANDE D'INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE

Q-1 À la lumière des renseignements fournis dans les différents documents se rapportant à l'étude d'impact sur l'environnement, nous constatons que le projet est acceptable au point de vue du climat sonore qui résultera de la construction et de l'utilisation de l'autoroute 19, pour la quasi-totalité des habitations riveraines du projet. Toutefois, certaines habitations longeant la rivière des Mille Îles situées dans les zones 8 et 10, seront susceptibles de subir des nuisances non rectifiables. À cet effet, veuillez nous fournir plus d'information concernant les problématiques d'implantation des mesures visant à réduire l'impact sonore pour les résidents vivant dans ces deux zones, notamment celle se rattachant à l'installation des écrans antibruit sur le pont Athanase-David (Addenda 1, R-124).

R-1 La méthode la plus courante pour atténuer le bruit routier sur un pont est l'installation d'écrans acoustiques. Cet ajout doit cependant être considéré dès la phase de conception d'un ouvrage d'art.

Dans le cas d'une structure existante, des vérifications structurales doivent être effectuées avant l'ajout d'un écran puisque cela change le comportement de la structure (charge morte, charge de vent, etc.). Dans certains cas, des correctifs importants à la structure peuvent être requis pour supporter ce nouvel écran.


Lorsqu'il y a un écran antibruit sur un pont, en plus des contraintes structurales, il faut également considérer les contraintes techniques qui pourraient rendre complexes les inspections et l'entretien de la structure avec l'équipement usuel.

Pour assurer l'efficacité des écrans, des simulations doivent être réalisées afin de déterminer la hauteur de l'écran et son efficacité acoustique en fonction de sa position.

Dans le cas de l'A-19, le pont Athanase-David existant sera conservé et un pont sera construit à l'est de celui-ci. Le MTQ fait face aux deux cas de figure : une structure existante et une à concevoir.

Selon la Politique sur le bruit routier, des mesures doivent être mises en place pour limiter les impacts significatifs. Ainsi, un écran antibruit pourrait être installé du côté est de la nouvelle structure afin de limiter l'impact sonore de la circulation routière sur les résidents des zones 8 et 10. Sans écrans au centre et du côté ouest, le bruit résiduel, en provenance de l'autre pont, limiterait toutefois l'efficacité de ce nouvel écran.

L'ajout d'écrans anti bruit séparant les deux sens de la circulation (en rive des ponts, au centre) rendraient difficiles l'inspection et l'entretien des structures en raison de l'espacement limité entre les deux ponts. Cette éventualité a donc été rejetée pour



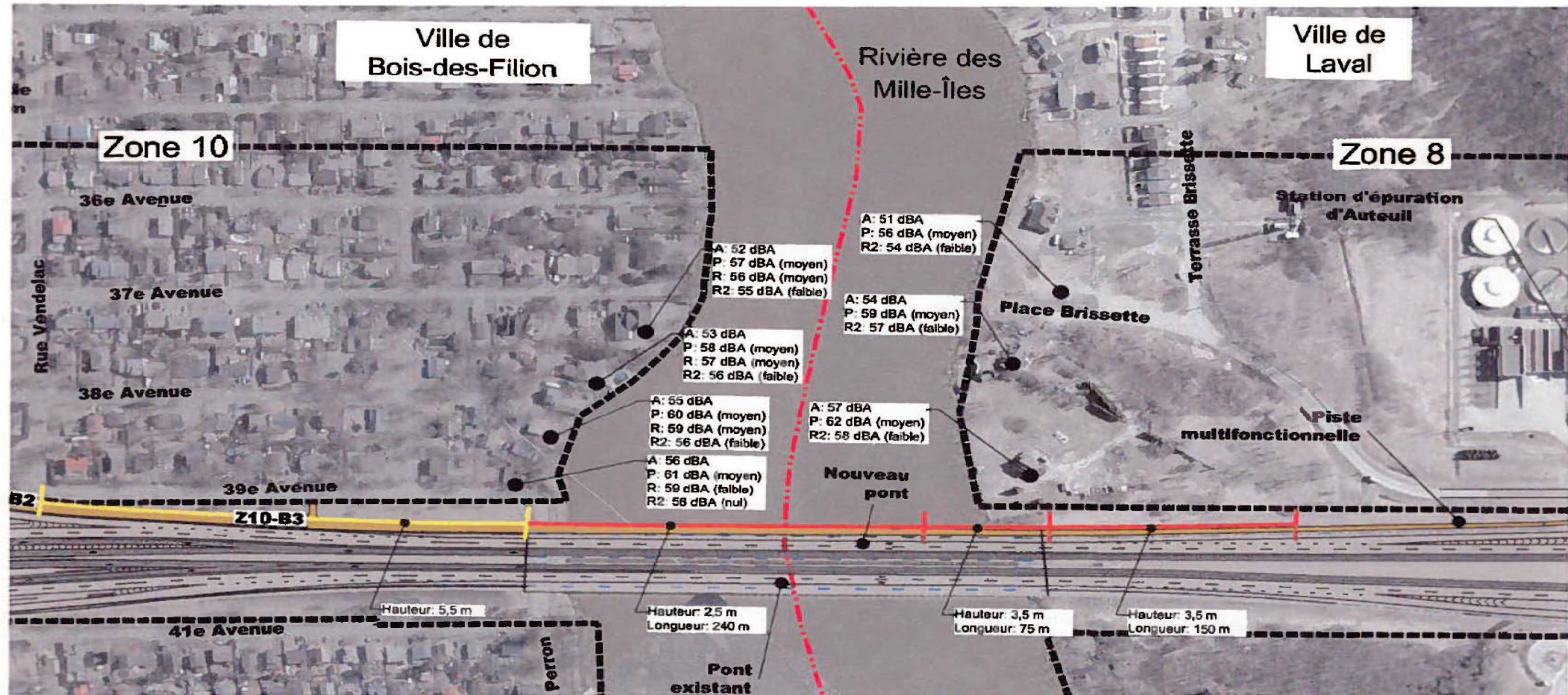
permettre l'inspection et l'entretien des structures en tout temps en cas de nécessité afin d'assurer la sécurité des usagers.

L'installation d'un écran sur la structure existante nécessiterait quant à elle des modifications d'ordre structural tout en ayant un effet limité sans l'ajout d'écrans au centre (puisque le son pourrait tout de même circuler entre les structures).

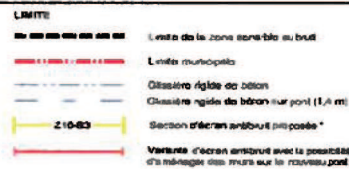
Afin de déterminer l'efficacité acoustique d'un seul écran situé du côté est du nouveau pont, des simulations ont été réalisées. La carte « Variante d'écran antibruit avec possibilité d'aménager des murs sur le nouveau pont projeté » présente les résultats obtenus de cette analyse.

Ainsi, pour la zone 8 à Laval, l'écran sur le nouveau pont permettrait d'atténuer le bruit de 4 dBA à la première résidence et de 2 dBA à la deuxième et la troisième résidence (différence entre les résultats R2 et R sur la carte). Pour la zone 10 à Bois-des-Filion, l'écran permettrait d'atténuer le bruit de 3 dBA pour la première et deuxième résidence et de 1 dBA pour la troisième et quatrième résidence (différence entre les résultats R2 et P sur la carte).

Ces atténuations du niveau sonore sont relativement faibles en considérant les mesures importantes qui devraient être mises en place. Il convient par ailleurs de rappeler que dans son approche corrective, la Politique sur le bruit routier demande une réduction d'au moins 7 dBA lors de la mise en place des mesures d'atténuation afin que les résidents soient en mesure de percevoir un changement significatif du climat sonore.



- A: Niveau sonore L_{eq} (dBA) sans pont en 2018 à 1,5 m du sol
- P: Niveau sonore L_{eq} (dBA) avec pont en 2028 à 1,5 m du sol (Impact sonore selon la Politique sur le bruit de la MRC)
- R: Niveau sonore L_{eq} (dBA) avec projet de mur anti-bruit en 2028 à 1,5 m du sol (Impact sonore selon la Politique sur le bruit de la MRC)
- R2: Niveau sonore L_{eq} (dBA) avec projet, mur anti-bruit et murs antibruit sur le nouveau pont en 2028 à 1,5 m du sol (Impact sonore selon la Politique sur le bruit de la MRC)



Page

Étude d'impact sonore

Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'A-440 et l'A-640

Carte n° 1

Variante d'écran antibruit avec possibilité d'aménager des murs sur le nouveau pont projeté

Transports Québec | DESSAU | ANGLAIS | AZCOM

Préparé: K. Pellerin | Description: Acoustique | Chargé de projet: A. Dugas | Révisé: K. Pellerin | Révisé: Aucune | Intitulé de: Rev. | Validé: Y. Côté | Date: 2012-11-15

004 P037291 204 000 BV C301 00

* Écran antibruit proposé dans l'étude d'impact sonore (Ref.: P037291-Actes) (425, Révisé: N° 02, Rev. 00, Octobre 2012)

CE DOCUMENT INFORMATIF EST LA PROPRIÉTÉ DU CONSORTIUM DESSAU/SNC ET/ALINPARCOM ET EST PROTÉGÉ PAR LA L.D. IL EST DESTINÉ EXCLUSIVEMENT AUX FINS OÙ Y SONT MENTIONNÉES, TOUTE RÉPUBLICATION, ADAPTATION, PARTIELLE OU TOTALE, EN EST STRICTEMENT PROHIBÉE SANS AVOIR PRÉALABLEMENT OBTENU L'AUTORISATION ÉCRITE DU CONSORTIUM DESSAU/SNC ET/ALINPARCOM.

