

Direction des projets routiers stratégiques  
Direction générale adjointe de la métropole et des projets stratégiques

Le 5 août 2016

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<sup>e</sup> 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 à la publication du rapport de la commission d'enquête du BAPE rédigé le 14 janvier 2015, nous vous transmettons le document suivant afin de vous faire part de la position du Ministère :

« Analyse des avis de la commission d'enquête du BAPE »

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

La directrice,



Sylvie Laroche, a.-g.

SL/dn

p. j. Document : « Analyse des avis de la commission d'enquête du BAPE »

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE  
ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

# Analyse des avis de la Commission d'enquête du BAPE

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

AOÛT  
**2016**

Québec 

## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION .....	1
PRISE EN COMPTE DES AVIS .....	2

### Tableaux

Tableau 1: Facteurs d'augmentation d'accidents par rapport à une autoroute selon la classe de route.....	4
--	---

### Figures

Figure 1: Historique des débits journaliers moyens annuels sur le pont Papineau-Leblanc.....	21
--	----

## INTRODUCTION

Le 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 est soumis à la procédure d'examen et d'évaluation des impacts sur l'environnement prévue à la section IV.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Dans le cadre de cette procédure, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) a mandaté le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) pour enquêter et tenir une audience publique (entre le 15 septembre 2014 et le 14 janvier 2015).

En complément aux documents déposés au MDDELCC dans le cadre de l'analyse environnementale de ce projet, le Ministère présente dans ce document ses commentaires en lien avec les avis émis par la Commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) dans son rapport sur le projet. Dans quelques cas, la prise en compte des avis a mené à la modification de certains éléments du projet. Les analyses effectuées et le choix retenu par le Ministère sont alors expliqués.

Pour faciliter la compréhension de ce document, chacun des avis est repris dans un encadré et la position du Ministère est exposée à la suite de celui-ci. Les avis suivent l'ordre de présentation du rapport de la Commission du BAPE, rendu public le 12 mars 2015.

À noter que le ministère des Transports se nomme désormais le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET).

## PRISE EN COMPTE DES AVIS

### Avis 1

En vertu des principes partenariat et coopération intergouvernementale et subsidiarité, la commission d'enquête est d'avis que le MTMDET devrait tenir compte, dans la planification du projet de parachèvement de l'autoroute 19, de l'ensemble des réflexions des acteurs concernés par la gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal, et en particulier celles du Comité d'axe de l'autoroute 19. Elle estime qu'une planification cohérente et intégrée des transports à l'échelle régionale s'impose.

#### La position du MTMDET

Le MTMDET a consulté l'Agence métropolitaine de transport, la Société de transport de Laval, le Conseil intermunicipal de transport Laurentides et la MRC Les Moulins dès le début du projet. Le Ministère continuera de consulter ces instances en plus de prendre en compte les recommandations du Comité d'axe de l'autoroute 19.

Il est à noter que le parachèvement de l'autoroute 19 est présenté dans le schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC — Thérèse-De Blainville et de la MRC Laval. Dans ces SAD, les deux MRC de la couronne nord comptent sur le projet pour développer l'accès à Montréal en transport en commun et désengorger les axes routiers. De plus, le projet a été identifié au plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal. Le projet envisagé par le Ministère s'avère donc en cohérence avec la planification d'aménagement des MRC concernées.

### Avis 2

Constatant qu'au cours des vingt prochaines années, la croissance démographique serait forte dans la couronne nord de Montréal, que la croissance globale de l'emploi y serait rapide, qu'il y aurait un potentiel important de construction résidentielle, qu'une augmentation de la circulation dans le corridor à l'étude est observée et que les automobilistes sont actuellement aux prises avec des problèmes de congestion en périodes de pointe du matin et de l'après-midi, et en vertu du principe efficacité économique, la commission d'enquête est d'avis qu'une amélioration du lien routier entre les autoroutes 640 et 440 est justifiée.

### La position du MTMDET

Le Ministère partage l'avis de la commission d'enquête selon lequel l'amélioration du lien routier entre les autoroutes 440 et 640, dans l'axe de l'actuelle route 335 est nécessaire. En effet, tel que l'exprime la commission d'enquête, les conditions de la circulation actuelles et projetées, les projections démographiques et la difficulté à implanter un lien efficace en transport collectif représentent toutes des éléments qui militent en faveur d'une amélioration du lien routier dans l'emprise acquise par le Ministère au début des années 70.

### Avis 3

En vertu du principe santé et qualité de vie, la commission d'enquête est d'avis que le MTMDET doit mener une évaluation des risques d'accident à une échelle régionale, pas seulement en tenant compte du boulevard des Laurentides, mais en considérant toutes ses routes, afin de mieux comprendre l'effet du projet de parachèvement de l'autoroute 19 sur la sécurité. Le Ministère doit aussi évaluer ces risques après que des mesures d'atténuation aient été planifiées aux intersections des boulevards ainsi que des entrées et sorties d'autoroutes.

### La position du MTMDET

Lors de l'introduction d'une autoroute dans une région, l'effet principal est de concentrer les déplacements vers celle-ci. Cela signifie également qu'il y aura globalement plus de kilomètres parcourus dans un contexte autoroutier. Du point de vue de la sécurité routière, une autoroute a un nombre d'accidents par kilomètre parcouru de 2,4 fois inférieures et un nombre d'accidents mortels par kilomètre parcouru de 5,8 fois inférieures à une route nationale. Ces statistiques permettent au Ministère d'affirmer que, régionalement, il y aura une augmentation du nombre de kilomètres parcourus sur autoroute et par conséquent une diminution du nombre et de la gravité des accidents.

Le tableau 1 présente des valeurs comparatives de taux d'accidents pour diverses classes de route.

**Tableau 1: Facteurs d'augmentation d'accidents par rapport à une autoroute selon la classe de route**

Classe de route	Pour un accident mortel sur autoroute
Nationale	Il y a 5,8 accidents mortels
Régionale	6,2
Collectrice	6,9
Classe de route	Pour un accident* sur autoroute
Nationale	Il y a 2,4 accidents
Régionale	3,3
Collectrice	3,4

\*toutes catégories confondues

**Exemple:** Pour un même débit par kilomètre, il y aura 5,8 fois plus d'accidents mortels sur une route nationale que sur une autoroute.

Ce bilan positif pourrait être légèrement altéré par une augmentation du nombre de kilomètres parcourus pour des déplacements interrégionaux. En effet, puisqu'une autoroute a pour avantage de réduire les temps de déplacement, elle pourrait inciter certains ménages à se relocaliser dans ce secteur afin de profiter des avantages qu'offre la future autoroute 19.

Toutefois, en examinant les données démographiques des régions des Laurentides, Lanaudière et de Laval en relation avec les débits de circulation sur les ponts entre Laval et Montréal, les constats suivants sont observés :

- La population dans les régions des Laurentides, Lanaudière et Laval sont passées de 1 547 725 à 1 831 849 habitants entre 2003 et 2013, soit une augmentation de 18 % en 10 ans.
- Les cumulatifs des DJMA des ponts entre Laval et Montréal (en considérant le nouveau pont de l'autoroute 25 pour l'année 2013) sont passés de 718 234 à 717 173 véhicules par jour entre 2003 et 2013 soit une légère baisse en 10 ans.
- L'augmentation de 18 % de la population sur la couronne nord n'a donc pas eu d'incidence sur le débit des ponts reliant Laval et Montréal. Ceci laisse supposer que l'impact de l'implantation de l'autoroute 19 sur le nombre de kilomètres parcourus sera négligeable.

En définitive, le Ministère ne prévoit pas d'augmentation d'accidents à la suite de l'implantation de l'autoroute 19 tant régionalement qu'interrégionalement.



## Avis 4

En vertu du principe de l'efficacité économique, la commission d'enquête est d'avis que l'achalandage limité de la voie réservée au transport en commun dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute 19 peut difficilement se justifier sur la seule base des débits d'autobus en périodes de pointe. Elle est d'avis que le MTMDET doit étudier en profondeur l'autorisation de sa fréquentation par les covoitureurs (deux passagers ou plus) dès l'éventuelle mise en service du projet. Des efforts soutenus devraient être mis en place dès maintenant pour stimuler l'accroissement du taux d'occupation des véhicules.

### La position du MTMDET

Le Ministère travaille actuellement à l'analyse d'une première phase de construction du projet qui permettrait l'utilisation d'une voie réservée pour les autobus, le covoiturage et les véhicules électriques.

Cette mesure pourrait ainsi permettre d'augmenter le nombre de passagers par véhicule et donc d'améliorer la fluidité de la circulation dans l'axe de la route 335 actuelle.

Le Ministère souhaite autoriser ces usages alternatifs tant que la voie réservée ne se congestionne pas, que son utilisation se déroule de façon sécuritaire pour l'ensemble des usagers, et que les conditions de circulation le permettent. Dans ce projet, la volonté du Ministère est de promouvoir l'utilisation des transports collectifs. Il est donc important que le temps de parcours des autobus ne soit pas allongé par une congestion de la voie réservée. Sous les mêmes réserves, le Ministère souhaite également permettre l'accès à cette voie réservée aux véhicules électriques afin de promouvoir l'usage de ces véhicules moins polluants.

## Avis 5

La commission d'enquête estime qu'en retenant le scénario d'autoroute à deux voies pour le projet de parachèvement de l'autoroute 19, le MTMDET encouragerait peu le transfert modal vers le transport collectif comparativement à ce qu'il obtiendrait avec les scénarios de boulevards.

### La position du MTMDET

Le Ministère a analysé des scénarios de boulevards. Au cours de ces analyses, il s'est avéré clairement que l'utilisation d'intersections en plan qui caractérise un boulevard ne permettait pas d'obtenir une fluidité adéquate en plus de réduire le niveau de sécurité que procure l'implantation d'une autoroute (voir la réponse à l'avis 13 pour plus de détails à ce sujet). Dans un tel contexte, il serait difficile d'implanter une voie réservée efficace qui encouragerait le transfert modal.



## Avis 6

Constatant la volonté du MTMDET de maintenir la continuité de la Route verte dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute 19, la commission d'enquête est d'avis que la piste cyclable doit répondre aux critères d'homologation définis par Vélo Québec. Elle note que le Ministère compte poursuivre ses discussions avec cet organisme.

### La position du MTMDET

Le Ministère poursuivra les discussions avec Vélo Québec pour offrir aux utilisateurs un réseau cyclable bonifié au terme du projet. Une rencontre a déjà eu lieu à cet effet en septembre 2014. Il y a été convenu d'une collaboration pour la suite de la préparation du projet.

## Avis 7

Selon le principe d'efficacité économique, la commission d'enquête juge la proposition actuelle du Ministère peu utile pour encourager le transport actif vers les principaux pôles d'activités lavallois. Elle est d'avis que le MTMDET, la Ville de Laval, la Communauté métropolitaine de Montréal et Vélo Québec doivent coordonner leurs actions pour mettre en place une voie cyclable utile et pertinente.

### La position du MTMDET

Le projet du Ministère inclut un lien cyclable dont le tracé va permettre d'assurer le maintien de la route verte en plus d'offrir aux usagers une section additionnelle reliant le boulevard industriel de Bois-des-Filion et le boulevard Dagenais Est. Le Ministère poursuivra les discussions avec ces partenaires afin d'établir des mesures permettant d'encourager le transport actif.

## Avis 8

Dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute 19, la commission d'enquête remet en question l'intérêt de rendre la piste multifonctionnelle accessible à la circulation piétonnière sur la portion située au sud du boulevard des Mille-Îles. En vertu du principe de partenariat et de coopération intergouvernementale, elle est d'avis que le MTMDET doit en réévaluer l'intérêt en collaboration avec la Ville de Laval.

### La position du MTMDET

Le Ministère discutera avec la Ville de Laval de l'intérêt de rendre la piste multifonctionnelle accessible à la circulation piétonnière.

## Avis 9

La commission d'enquête est d'avis que l'emplacement proposé par le MTMDET dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute 19 pour la piste multifonctionnelle à l'usage des motoneiges et des quads serait bien situé pour réduire les nuisances sur le territoire de la Ville de Laval.

### La position du MTMDET

Le Ministère en prend note.

## Avis 10

La commission d'enquête est d'avis que le MTMDET doit poursuivre les discussions avec les fédérations de véhicules hors route et la Ville de Bois-des-Filion de façon à permettre à la municipalité d'atteindre ses objectifs en matière d'aménagement de son centre-ville.

### La position du MTMDET

Le Ministère a pour objectif, à l'échelle provinciale, de voir à la mise en place d'un réseau de sentiers durables, lequel permettra de maintenir les retombées économiques de la pratique de ce loisir actuellement évaluées à 2 milliards de dollars par année<sup>1</sup>. La présence de l'industrie saisonnière de la motoneige est parfois essentielle au maintien d'emplois dans certains commerces de plusieurs municipalités du Québec.

Des rencontres avec la Ville de Bois-des-Filion ainsi que la Fédération des clubs de motoneiges ont déjà été organisées par le Ministère. Le Ministère poursuivra sa démarche de consultation, de concertation, et d'information auprès des parties prenantes identifiées.

## Avis 11

La commission d'enquête est d'avis que le MTMDET, en partenariat avec la Fédération de l'UPA Laval-Outaouais-Laurentides, ainsi que les villes de Laval et de Bois-des-Filion, devrait étudier la faisabilité d'afficher une vitesse maximum de 70 kilomètres/heure entre l'autoroute 640 et le boulevard des Mille-Îles, permettant ainsi aux véhicules de ferme de circuler directement sur les voies routières. Les producteurs pourraient ainsi accéder aux espaces agricoles de Laval par le boulevard des Mille-Îles, contribuant ainsi au maintien de la zone agricole en vertu du principe protection du patrimoine culturel.

<sup>1</sup> <http://www.crelaurentides.qc.ca/wp-content/uploads/2012/05/Impact-economique-motoneige-Québec-sept-12.pdf>

### **La position du MTMDET**

Les lois et règlements en vigueur ne permettent pas la circulation de véhicules agricoles sur les autoroutes à moins d'obtenir un permis spécial, et ce, peu importe la vitesse affichée sur l'autoroute.

La seule présence de véhicules agricoles n'est pas un des critères reconnus pour justifier l'abaissement permanent de la vitesse, même si le tronçon concerné n'est pas une autoroute. L'environnement bâti, les aménagements routiers et la géométrie sont les principaux critères qui permettent de déterminer la limite de vitesse à afficher.

Abaisser simplement la vitesse à l'intérieur d'un tronçon vient à l'encontre des attentes des conducteurs. Cela engendrerait un différentiel de vitesse entre les usagers et les véhicules agricoles augmentant ainsi significativement le nombre d'accidents.

De plus, les véhicules de fermes pourraient rendre la chaussée glissante avec les dépôts de terre végétale provenant de leurs pneus, augmentant ainsi les risques d'accident à vitesse élevée.

Le Ministère propose la construction d'une chaussée désignée éliminant ainsi les conflits d'usages et permettant aux véhicules agricoles de circuler de la même façon, et même mieux que sur le réseau local.

Il est à noter qu'une rencontre a eu lieu, le 13 avril 2015, entre le Ministère, la Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides et l'Association des producteurs maraîchers du Québec afin de bien cerner les préoccupations en lien avec la circulation des véhicules agricoles. Les informations reçues et les préoccupations exprimées lors de cette rencontre seront prises en considération dans les phases subséquentes de préparation de ce projet. D'autres rencontres sont à prévoir.

## **Avis 12**

La commission d'enquête est d'avis que le MTMDET s'engage progressivement sur la voie de la mobilité durable avec le projet de parachèvement de l'autoroute 19. Elle estime cependant que, dans la foulée du virage énoncé dans ses documents de planification, le Ministère doit accorder plus de place aux modes de transport actif et collectif et en démontrer le gain d'efficacité.

### **La position du MTMDET**

Le projet de parachèvement de l'autoroute 19 permettra de bonifier l'offre en transport actif par l'ajout d'une piste multifonctionnelle reliant le boulevard industriel de Bois-des-Filion et le boulevard Dagenais Est. Le transport collectif occupe quant à lui une place prépondérante dans le projet par l'ajout de voies réservées efficaces pour le transport collectif, ainsi que pour le covoiturage et les véhicules électriques. Le Ministère est donc d'avis que les modes de transports actif et collectif occupent une juste place dans le projet.

De façon générale, le premier objectif du plan stratégique du Ministère est d'accroître l'utilisation des transports collectifs et alternatifs. À cette fin, le Ministère entend mettre en place, entre autres, les mesures suivantes :

- les investissements qui sont nécessaires afin de poursuivre la modernisation et le développement des infrastructures et des équipements de transport collectif, là où les besoins sont prioritaires et de façon cohérente, tout en privilégiant des véhicules plus écoénergétiques ;
- encourager la réalisation de nouvelles mesures préférentielles pour autobus de façon à accroître l'efficacité du transport collectif en améliorant la rapidité, la ponctualité et la régularité des autobus. Ces mesures visent également à favoriser le transfert modal en augmentant la compétitivité du transport collectif.
- les initiatives visant à développer le covoiturage et l'autopartage ;
- l'étude et la mise de l'avant de stratégies de gestion de la demande qui doivent également contribuer à réduire la congestion routière.

En matière de transport actif, le Ministère s'est doté d'une Politique sur le vélo, en 1995, laquelle a été révisée en 2008. Cette Politique identifie plusieurs orientations dont les principales sont :

- Énoncé 10 – Favoriser et soutenir les efforts municipaux de planification du développement urbain et des transports favorisant les déplacements à vélo efficaces et sécuritaires
- Énoncé 11 – Assurer la complémentarité entre la Route verte, les réseaux régionaux de cyclotourisme et les réseaux locaux de voirie cyclable urbaine
- Énoncé 14 – Prendre en considération les besoins des cyclistes dans tout projet routier sur les routes dont la gestion relève du Ministère afin de contribuer à la mise en place des réseaux locaux, régionaux et nationaux
- Énoncé 15 – Favoriser la mise en place de réseaux cyclables utilitaires en milieu urbain
- Énoncé 16 – Favoriser la consolidation du réseau de la Route verte et des réseaux cyclables régionaux afin de promouvoir le cyclotourisme dans toutes les régions du Québec.

À cette Politique s'ajoutent les orientations de la Stratégie nationale de mobilité durable, qui comporte des positions en lien avec le développement du transport actif en milieu urbain.

## Avis 13

Tout en reconnaissant l'urgence d'agir pour améliorer la circulation sur l'axe de l'autoroute 19–route 335 et en vertu du principe santé et qualité de vie ainsi que de celui efficacité économique, la commission d'enquête est d'avis qu'une analyse comparative plus approfondie est requise entre les scénarios d'autoroute à deux voies et ceux de boulevards urbains, y compris celui avec carrefours plans et échangeurs. Cette évaluation devrait être complétée avant que le MTMDET ne retienne l'option définitive du projet de parachèvement de l'autoroute 19. L'option retenue devrait assurer une insertion plus harmonieuse dans le milieu que celle initialement proposée.

### La position du MTMDET

Le Ministère a réalisé l'analyse d'une option de boulevard urbain avec aménagements de type autoroutier incluant l'exercice comparatif entre différents types d'échangeurs et de carrefours plans.

Les résultats de cet exercice ont démontré, entre autres, que les carrefours plans (feux de circulation, giratoire, et autres) demeureraient congestionnés malgré l'augmentation du nombre de voies aux intersections avec les boulevards Adolphe-Chapleau et Dagenais Est.

Par rapport à un échangeur, les carrefours plans sont plus polluants et peu efficaces du point de vue de la circulation, peu importe l'intersection, et il s'y produit davantage d'accidents. De plus, il n'est pas recommandé d'implanter sur un trajet des aménagements mixtes de type échangeur et intersection à niveau. En effet, une notion importante de sécurité routière concerne les attentes du conducteur. Un conducteur qui circule sur une voie module son attention en fonction du milieu traversé. Par exemple, si un conducteur circule en milieu urbain, il saura, sans surprise, qu'il devra s'arrêter à un feu rouge éventuellement. À l'inverse, il ne s'attendra pas à arrêter à un feu rouge alors qu'il circule sur une autoroute en milieu rural. Dans un tel cas, cet aménagement contrevient à ses attentes et présente un risque plus élevé d'accidents. Il est avantageux du point de vue de la sécurité de respecter les attentes du conducteur et de lui offrir un aménagement des plus homogènes et le plus typé possible.

De plus, les carrefours plans sont un obstacle au développement du transport collectif, notamment en raison du ralentissement de la circulation à ces endroits et du nombre de conflits entre les mouvements possibles. Pour ce qui est de l'aménagement d'une route à 4 voies contiguës, les guides de conception routière utilisés pour l'analyse recommandent une barrière physique entre les directions afin de réduire les risques de collision. De plus, les normes du MTMDET ne présentent pas d'aménagement sans délimitation physique pour un milieu rural.

Le choix de considérer un aménagement de type carrefour plan comparativement à celui d'un échangeur doit donc être fait avec prudence. Il est très important de considérer son utilisation afin de s'assurer que l'aménagement choisi réponde bien au besoin et ne vienne surtout pas nuire à la fonctionnalité de la route.

## Avis 14

La commission d'enquête est d'avis que, préalablement au dépôt d'une proposition de compensation par acquisition, le MTMDET devrait évaluer les milieux humides dont il est propriétaire à proximité du projet de parachèvement de l'autoroute 19 et transmettre l'évaluation, une fois achevée et selon les critères en vigueur, au MDDELCC. De cette manière, il serait possible d'établir une comparaison plus précise entre ces milieux et ceux situés dans l'emprise du projet.

### La position du MTMDET

Le Ministère a pris en compte l'avis de la commission d'enquête du BAPE dans la réalisation du *Plan d'atténuation et de compensation préliminaire* présenté au MDDELCC. Par ailleurs, le Ministère agira de concert avec le MDDELCC pour la détermination des compensations appropriées.

## Avis 15

En vertu du principe préservation de la biodiversité et considérant la situation critique des milieux humides dans la région, la commission d'enquête est d'avis que dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute 19, le MTMDET devrait privilégier l'évitement et la minimisation des pertes de ces milieux et, seulement si ces pertes sont inévitables, compenser pour les 5,2 ha de pertes avec un ratio de trois pour un, tel qu'il est exigé dans la ville de Gatineau, voire au-delà, comme on le pratique ailleurs au Canada et aux États-Unis.

### La position du MTMDET

Le Ministère a pris en compte l'avis de la commission d'enquête du BAPE dans la réalisation du *Plan d'atténuation et de compensation préliminaire* présenté au MDDELCC. Par ailleurs, le Ministère agira de concert avec le MDDELCC pour la détermination des compensations appropriées.

## Avis 16

Considérant la situation critique dans la région, les pertes importantes de biodiversité qui sont observées lorsqu'un taux de superficies forestières baisse sous les 30 % et en vertu du principe préservation de la biodiversité, la commission d'enquête est d'avis que, dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute 19, il conviendrait de privilégier l'évitement et la minimisation des pertes de milieux et, seulement si ces pertes sont inévitables, d'exiger une compensation minimale des milieux boisés de deux pour un. Le MTMDET devrait prendre des mesures afin d'assurer la pérennité des superficies compensatoires.

### La position du MTMDET

Le Ministère a pris en compte l'avis de la commission d'enquête du BAPE dans la réalisation du *Plan d'atténuation et de compensation préliminaire* présenté au MDDELCC. Par ailleurs, le Ministère agira de concert avec le MDDELCC pour la détermination des compensations appropriées.

## Avis 17

Selon les principes accès au savoir, participation et engagement et préservation de la biodiversité, la commission d'enquête juge essentiel, tant lors de l'élaboration du plan d'ensemble de compensation qu'une fois le plan convenu, que le MTMDET consulte les groupes actifs dans la protection, l'inventaire et la gestion des milieux naturels, et qu'il s'efforce d'examiner et de rencontrer leurs pistes de solution, et ce, afin d'améliorer la connectivité des corridors naturels sur un territoire grandement fragmenté.

### La position du MTMDET

Le Ministère a pris note de l'avis de la commission d'enquête quant à la consultation des groupes actifs dans le domaine de l'environnement. Le Conseil régional de l'environnement de Laval et l'organisme Éco-Nature ont d'ailleurs été rencontrés durant le processus d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement afin d'examiner diverses avenues de compensation. Le Ministère entend poursuivre la consultation de ces organismes dans le cadre de ses activités.

Conscient de l'importance d'améliorer la connectivité des corridors naturels sur un territoire grandement fragmenté, le Ministère en a fait un des objectifs de son plan d'atténuation et de compensation préliminaire présenté au MDDELCC.

## Avis 18

La commission d'enquête est d'avis que la préservation de l'îlot boisé situé dans le quadrant nord-est de l'échangeur Saint-Saëns est essentielle pour éviter les pertes de trois individus d'érable noir, une espèce vulnérable. Le MTMDET, dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute 19, devrait faire approuver par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, avant la délivrance de certificats en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, c. Q-2), un plan de conservation et de suivi de cette espèce.



### **La position du MTMDET**

Le Ministère partage l'avis de la commission d'enquête à l'effet de conserver l'îlot boisé situé dans le quadrant nord-est de l'échangeur Saint-Saëns. Comme décrit dans le plan d'atténuation et de compensation préliminaire, le Ministère prévoit limiter au strict nécessaire les surfaces à déboiser dans ce secteur pour limiter la perte d'espèces floristiques à statut précaire. Le Ministère contactera les experts du MDDELCC en vue de planifier le plan de minimisation et de suivi environnemental relatif à l'érable noir puisque des recherches sur la biologie de l'espèce y sont en cours afin de faciliter leur culture et leur plantation. Ce plan pourrait également cibler le noyer cendré.

## **Avis 19**

La commission d'enquête est d'avis que le MTMDET devrait proposer des mesures de protection pour le noyer cendré, une espèce en voie de disparition au Canada et la Lysimaque hybride, susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable au Québec. Ces espèces ont été recensées dans l'emprise du projet de parachèvement de l'autoroute 19. Cet effort contribuerait à l'objectif collectif de leur protection.

### **La position du MTMDET**

Le Ministère partage cet avis de la commission d'enquête. À cet effet, des mesures de protection pour le noyer cendré ont été décrites dans l'étude d'impact (mesures d'atténuation V20 et V21, R -89 de l'Addenda 1).

Quant à l'individu de lysimaque hybride inventorié, aucune mesure de protection ne sera requise puisqu'il se situe à l'extérieur de l'emprise du projet.

## **Avis 20**

La commission d'enquête est d'avis qu'en vertu des principes accès au savoir et préservation de la biodiversité, le MTMDET, en collaboration avec le Biodôme de Montréal, par l'entremise du programme SEM'AIL, devrait voir à la transplantation des plants d'ail des bois qui seraient détruits en conséquence du parachèvement de l'autoroute 19.

### **La position du MTMDET**

Le Ministère a pris note de l'avis de la commission d'enquête. Le Ministère agira de concert avec le MDDELCC pour la détermination des mesures appropriées pour la protection de l'ail des bois.

## Avis 21

En vertu du principe accès au savoir, la commission d'enquête est d'avis que le MTMDET, en collaboration avec les organismes locaux et le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, devrait contribuer à former les personnes concernées par la reconnaissance des espèces protégées ou susceptibles de le devenir afin qu'elles puissent les reconnaître et signaler leur présence au Ministère. À cet effet, dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute 19, un programme d'éducation et de suivi participatif devrait être soumis au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

### La position du MTMDET

Le Ministère a pris note de l'avis de la commission d'enquête quant à la collaboration avec les organismes locaux et le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs pour développer un programme d'éducation et de suivi participatif des espèces protégées. Bien que cette initiative soit louable, elle ne cadre pas dans la mission du MTMDET qui est plutôt d'assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires et ainsi contribuer au développement du Québec.

## Avis 22

En vertu des principes participation et engagement, accès au savoir et préservation de la biodiversité, la commission d'enquête est d'avis que le MTMDET devrait collaborer avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, au développement et à la mise en place des programmes d'éducation et de suivi découlant des plans et des programmes de rétablissement des différentes espèces à statut particulier situées dans l'emprise du projet de parachèvement de l'autoroute 19. Elle estime que les organismes spécialisés dans la conservation et dans la protection des espèces dans la région devraient être directement associées à cet effort collectif, permettant ainsi une participation citoyenne à la conservation des espèces et de leur habitat.

### La position du MTMDET

Le Ministère a pris note de l'avis de la commission d'enquête quant à la collaboration avec le MDDELCC pour développer un programme d'éducation et de suivi découlant des plans et des programmes de rétablissement des différentes espèces à statut particulier situées dans l'emprise du projet de parachèvement de l'autoroute 19. En ce sens, le Ministère s'est d'ailleurs engagé à déposer au MDDELCC divers programmes de suivi lors de la demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Le Ministère est cependant d'avis que le volet éducatif ne cadre pas dans sa mission qui est plutôt d'assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires et ainsi contribuer au développement du Québec.

## Avis 23

En vertu du principe d'équité et de solidarité sociales, la commission d'enquête est d'avis que le MTMDET devrait compenser pour l'émission de 25 000t CO<sub>2</sub>eq estimées pour la période de construction du parachèvement de l'autoroute 19.

### La position du MTMDET

Diverses mesures d'atténuation ont été présentées dans le cadre de l'étude d'impact afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) lors de la phase de construction de ce projet, mais aucune mesure de compensation n'a été prévue lors de sa réalisation. Le Ministère rappelle toutefois que diverses composantes ont été intégrées dès la conception du projet, notamment les voies réservées pour le transport collectif, qui permettront de réduire les émissions de GES durant la phase d'exploitation en raison du transfert modal. Notons également que de nombreuses plantations seront réalisées dans l'optique de réduire les pertes de boisés et du même fait l'impact du projet sur la qualité de l'air. Par ailleurs, le Ministère effectue une reddition de compte au niveau des programmes de réduction des émissions de GES dans le domaine des transports financés par le Fonds vert. Le plus récent bilan est disponible dans le Rapport annuel 2014-2015 du Ministère, sous l'objectif 1.7 : Contribuer à la réduction des émissions de GES (pages 92-96).

## Avis 24

Compte tenu de l'histoire de l'acquisition de l'emprise pour un projet autoroutier et de l'impact qu'elle a dû avoir sur la communauté et sur ses représentants, la commission d'enquête est d'avis qu'avant que ne soit autorisé le projet de parachèvement de l'autoroute 19, le MTMDET devrait poursuivre sans tarder ses discussions avec la Ville de Bois-des-Filion de façon à lui permettre de réaliser son projet de rénovation du centre-ville.

### La position du MTMDET

Le Ministère a pris note de l'avis de la commission. Par ailleurs, le projet de réaménagement de la route 344 suit son cours ; l'avant-projet préliminaire a été présenté à la Ville de Bois-des-Filion et l'acquisition des terrains a débuté.

## Avis 25

Compte tenu des problèmes de sécurité et de cohabitation qu'envisagent les utilisateurs de la piste multifonctionnelle prévue dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute 19, la commission d'enquête est d'avis que le MTMDET doit revoir la conception de cette piste de façon à ce que celle des piétons et des cyclistes soit séparée de celle des véhicules motorisés.

### La position du MTMDET

La conception de la piste multifonctionnelle sera analysée dans les étapes subséquentes du projet pour permettre une cohabitation sécuritaire des différents types d'utilisateurs.

## Avis 26

En vertu des principes d'équité et de solidarité sociales ainsi que santé et qualité de vie, la commission d'enquête est d'avis que, dans le cadre de parachèvement de l'autoroute 19, le MTMDET devrait mettre en place des mesures qui permettraient de réduire l'impact sonore pour les résidents vivant près du pont Athanase-David. Le Ministère devrait chercher une solution intégrée qui tiendrait compte de l'utilisation d'un revêtement phono absorbant et de la limitation de la vitesse.

### La position du MTMDET

Le Ministère est en accord avec le résultat souhaité de réduire l'impact sonore pour les résidents vivant à proximité du pont Athanase-David, mais ne souhaite pas avoir recours à la méthode proposée pour atteindre cet objectif.

En effet, l'expérience du MTMDET et les études consultées sur l'utilisation d'un revêtement phonoabsorbant démontrent des problèmes d'entretien, de sécurité, d'arrachement du revêtement et une diminution de l'efficacité acoustique avec l'usure du revêtement.

En ce qui a trait à la vitesse, celle-ci doit être évaluée en fonction de la géométrie et du concept de la route projetée. L'affichage d'une vitesse mal adaptée à l'environnement routier risquerait d'occasionner des problèmes de sécurité.

Le MTMDET poursuit son analyse afin d'établir les mesures d'atténuation qui permettront de limiter les impacts sonores pour les résidents vivant à proximité du projet, incluant les résidences localisées près du pont Athanase-David.

## Avis 27

Compte tenu du fait que le projet de parachèvement de l'autoroute 19 traverse celui de Trame verte et bleue de la Communauté métropolitaine de Montréal, la commission d'enquête est d'avis que le MTMDET doit étudier la dispersion sonore pour les usagers de la rivière, de ses rives et de ses îles. Elle estime que l'expérience sonore des usagers est importante.

### La position du MTMDET

Bien que le niveau sonore des usagers de la rivière soit important, ce sont des usagers qui seront à proximité du pont durant de courtes durées, contrairement aux résidents qui vivent en permanence à proximité. Pour cette raison, il est donc légitime que les études d'impact sonore aient pris en compte le niveau sonore à proximité de ces résidences essentiellement. Le Ministère n'a prévu aucune mesure particulière pour les usagers de la rivière des Mille Îles. Toutefois, ceux-ci bénéficieront des mesures d'atténuation du bruit mises en œuvre pour les résidents lors de leur passage dans le secteur du pont Athanase-David.

## Avis 28

Dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute 19, la commission d'enquête est d'avis que l'imposition, par le MTMDET, d'une vitesse maximale de 70 km/h jusqu'au boulevard des Mille-Îles, aurait pour effet d'améliorer l'ambiance sonore dans le corridor de la rivière.

### La position du MTMDET

La vitesse d'une infrastructure doit être statuée en fonction de la géométrie et du concept de la route projetée. L'imposition d'une vitesse qui n'est pas adéquate pourrait engendrer des problèmes de sécurité importants (voir également l'avis 11).

Au niveau du bruit routier, la vitesse n'est pas le seul facteur qui peut influencer le niveau sonore, il faut considérer notamment le débit de circulation, le pourcentage de camions, la proximité des aires récréatives, résidentielles et institutionnelles, la géométrie de la route, le type de revêtement et la topographie.

Dans le cas précis du projet de parachèvement de l'autoroute 19, la localisation de la nouvelle chaussée semble avoir un effet plus marqué sur le niveau sonore que la vitesse de circulation. Ainsi, tel qu'il s'y est engagé, le Ministère compte mettre en place les mesures d'atténuation du bruit en respect de sa politique sur le bruit routier.

## Avis 29

Compte tenu de l'importance du parc de la Rivière-des-Mille-Îles dans le développement de la Trame verte et bleue métropolitaine, la commission d'enquête est d'avis que le MTMDET devrait mettre en place toutes mesures de conception architecturale et paysagère susceptibles d'optimiser l'expérience à la fois des utilisateurs du pont et de ceux de la rivière. Ces mesures devraient assurer le maintien du champ visuel sur la rivière ainsi qu'une ambiance sonore agréable dans le corridor riverain. Elles devraient être conçues avec la participation des villes de Laval et de Bois-des-Filion, de la Communauté métropolitaine de Montréal et de la Fondation Éco-Nature, gestionnaire de ce parc.

### La position du MTMDET

Comme mentionné lors de l'audience publique, le Ministère souhaite intégrer des mesures de conception architecturale et paysagère qui seront analysées lors de la réalisation de l'étude d'avant-projet définitif. Les villes et les organismes impliqués dans le projet seront alors consultés à ce sujet.

## Avis 30

La commission d'enquête est d'avis que le projet de parachèvement de l'autoroute 19, tel que le propose le MTMDET, aurait pour effet d'enclaver davantage le secteur résidentiel terrasse Brissette et nuirait à l'utilisation de modes actif et collectif de transport par les résidents de ce secteur. En vertu du principe d'équité et de solidarité sociales, elle estime que le Ministère devrait assurer un passage de part et d'autre de l'autoroute 19 projetée qui soit direct entre l'actuelle terrasse Brissette et le terminus Bienville.

### La position du MTMDET

La conception préliminaire du projet de parachèvement de l'autoroute 19 prévoit un trottoir et une piste cyclable sur le pont d'étagement projeté au niveau du boulevard des Laurentides/des Mille-Îles. Les résidents du secteur de la terrasse Brissette pourront désormais accéder au circuit d'autobus circulant sur le boul. des Mille-Îles par le biais de cette nouvelle structure et accéder directement à la piste multifonctionnelle, donc à la Route verte.

## Avis 31

Afin que l'effet d'enclave du secteur-terrasse Brissette soit réduit et dans l'éventualité où la vitesse serait limitée à 70 kilomètres/heure jusqu'au boulevard des Mille-Îles, la commission d'enquête est d'avis que le MTMDET devrait évaluer la faisabilité de maintenir active l'intersection avec feu actuellement en fonction pour accéder au terminus Bienville.

### La position du MTMDET

Dans le contexte d'une modification majeure, le retrait, le maintien ou l'ajout de feux de circulation doit se faire à la suite d'une analyse rigoureuse. L'analyse en sécurité routière faite préalablement a démontré que le maintien de l'intersection avec feux de circulation n'est pas requis au niveau de la terrasse Brissette en raison du débit de la circulation.

Le maintien d'une intersection munie de feux de circulation dans un environnement où l'utilisateur a rencontré, en amont, des échangeurs lui permettant de continuer sa route irait à l'encontre des principes des attentes du conducteur. L'effet de surprise lorsque les feux passeraient au rouge alors qu'ils seraient habituellement au vert en raison du faible achalandage de la terrasse Brissette augmenterait le nombre d'accidents.

De plus, selon l'étude d'avant-projet préliminaire, la proximité de l'échangeur du boulevard des Laurentides/des Mille-Îles ne permettrait pas de conserver cette intersection pour des raisons d'aménagement géométrique.

## Avis 32

Dans un souci de transparence et de participation, la commission d'enquête est d'avis que les estimations réalisées par le MTMDET dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute 19 devraient être soumises à une contre-expertise en ce qui concerne l'incidence du projet sur la circulation dans le district du Sault-au-Récollet. Le choix de l'expert devrait être fait conjointement par les responsables du Ministère, ceux de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville ainsi que par des représentants des citoyens du district du Sault-au-Récollet.

### La position du MTMDET

#### 1.1 Méthodologie

Le Ministère estime l'incidence que pourrait avoir la réalisation de ses projets sur la circulation à l'aide d'un modèle de transport de portée régionale développé selon un ensemble de règles spécifiques, par une équipe de spécialistes. Ce modèle est un assemblage complexe de données et de procédures informatisées couvrant les fonctions de prévision de la demande en transport (faisant intervenir une projection démographique à fine échelle) et d'affectation des flux de déplacements sur le réseau routier, à l'aide de la plateforme EMME<sup>2</sup>. Les résultats de ces exercices font l'objet de calibration et validation, notamment à partir de comptages routiers et de relevés de temps de parcours.

<sup>2</sup> Voir : <http://www.inrosoft.com/en/products/emme/>



De tels modèles sont développés et exploités par le Ministère pour chacune des grandes régions métropolitaines québécoises : Montréal, Québec, Gatineau, Sherbrooke et Trois-Rivières. Ils font l'objet de mises à jour cycliques<sup>3</sup> en fonction de la tenue des Enquêtes Origine-Destination régionales (aux 5 ans dans les grandes agglomérations et aux 10 ans ailleurs). De même, les projections de la demande en transport qui y sont associées sont actualisées selon le cycle quinquennal des recensements fédéraux et des prévisions démographiques nationales de l'Institut de la statistique du Québec.

Malgré les limitations inhérentes à tout exercice de modélisation, le Ministère a la ferme conviction que ses outils de modélisation reflètent non seulement les règles de l'art dans le domaine, mais reposent sur des approches rigoureuses, reflètent des hypothèses réalistes et produisent la meilleure information possible pour supporter l'évaluation stratégique de ses projets routiers.

Le Ministère est toujours disposé à exposer et expliquer ses méthodes de modélisation.

## 1.2 Enjeu

En ce qui concerne l'enjeu de « l'incidence du projet sur la circulation dans le district du Sault-au-Récollet », les exercices de modélisation du Ministère, ont tenu compte notamment de :

- l'évolution anticipée de la demande en transport (croissance démographique, vieillissement de la population et autonomisation des banlieues) ;
- de l'équilibrage des flux entre les différents liens routiers en présence ;
- de la stabilité observée des achalandages du pont Papineau-Leblanc au cours des dernières décennies (figure 1) ;
- du contrôle du débit entrant à Montréal via le pont Papineau-Leblanc par la gestion des feux de circulation (carrefour Henri-Bourassa) sous le contrôle de la Ville de Montréal.

---

<sup>3</sup> Voir : [http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/autoroute\\_19-bois-des-filion\\_laval/documents/DA13.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/autoroute_19-bois-des-filion_laval/documents/DA13.pdf)

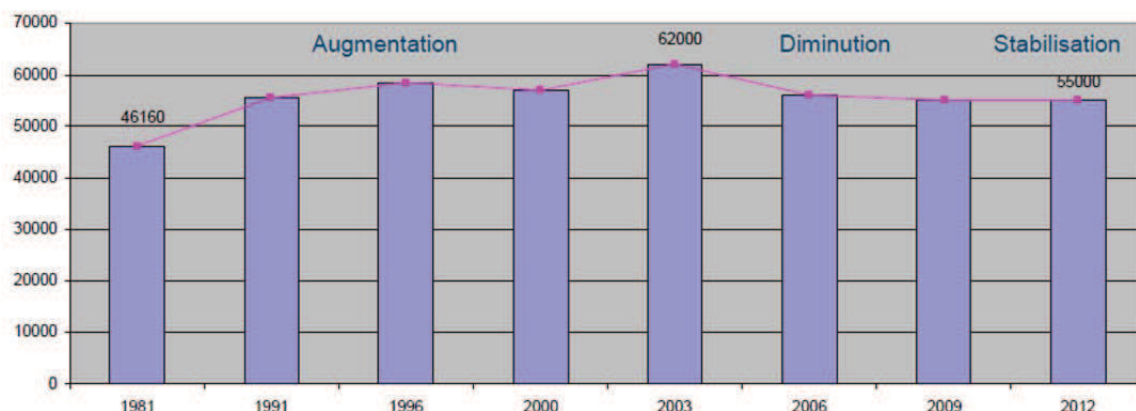


Figure 1: Historique des débits journaliers moyens annuels sur le pont Papineau-Leblanc

Dans les limites de la précision inhérente aux hypothèses utilisées et à un tel modèle régional, les résultats permettent au Ministère d'entrevoir un impact net du projet sur l'achalandage de l'axe A-19 à Ahuntsic qui serait peu significatif.

### 1.3 Contre-expertise

#### 1.3.1 Ampleur du mandat

Le développement d'un modèle régional de transport constitue un travail de très grande envergure nécessitant plusieurs années-personnes et des expertises diversifiées (ex. : ingénierie, informatique, statistique, démographie, urbanisme). Dans les faits, les modèles de transport du Ministère sont des plateformes établies souvent depuis plusieurs années (près de 35 ans dans le cas de celui de la région métropolitaine de Montréal) qui sont entretenues de façon évolutive, en continu. Aucun expert externe ne saurait redévelopper un tel modèle à courte échéance.

L'Avis 32 suggère une contre-expertise de type « audit », où un expert externe ferait une revue des données, processus et résultats associés au système de modélisation du Ministère, tel qu'exploité pour la région de Montréal. Une fois que cette équipe de spécialistes aurait confirmé la performance et la valeur générale du modèle, elle pourrait se pencher plus spécifiquement sur les résultats produits par le modèle existant pour le secteur du Sault-au-Récollet et valider les résultats exposés.

#### 1.3.2 Experts

Il faut également souligner que les spécialistes œuvrant dans ce domaine d'application sont très rares chez les consultants québécois de même que chez nos chercheurs universitaires. L'expertise et les outils de modélisation du Ministère sont d'ailleurs régulièrement sollicités dans les projets et études de ses partenaires publics puisqu'aucun expert dans ce domaine ne travaille actuellement au sein des organismes publics ou municipaux québécois (municipalités, organismes publics de transport, autres ministères, partenaires fédéraux, etc.).

De plus, le MTMDET étant un donneur d'ouvrage incontournable en lien avec le développement et l'emploi des modèles régionaux de transport employés au Québec, il serait d'autant plus difficile de cibler un groupe d'experts qui ne seraient pas en conflit d'intérêts ou en apparence de conflit d'intérêts. Toutes les firmes de génie québécois ont été ou sont appelées à exécuter des mandats d'étude préparatoires pour des projets routiers, lesquelles font appel à l'emploi des modèles de transport du Ministère. Il en est de même dans le secteur universitaire, duquel le Ministère tire parti des connaissances en supportant également le développement de la relève à travers de multiples contrats ou subventions de recherche. Les ressources compétentes, neutres et impartiales sont donc limitées au Québec dans ces circonstances. Il serait donc préférable d'envisager de faire appel à des experts hors Québec.

#### 1.4 Conclusion

Étant donné que le Ministère possède une expertise qui est reconnue à l'échelle provinciale et considérant que les modèles de transports qu'il utilise sont aussi largement utilisés par les spécialistes, le Ministère n'entend pas donner suite à cet avis.



*Transports,  
Mobilité durable  
et Électrification  
des transports*

Québec

