



312

DA1

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

6211-06-155

# MINISTÈRE DES TRANSPORTS

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

**Audience publique sur l'environnement**  
**22 septembre 2014**



# Plan de présentation

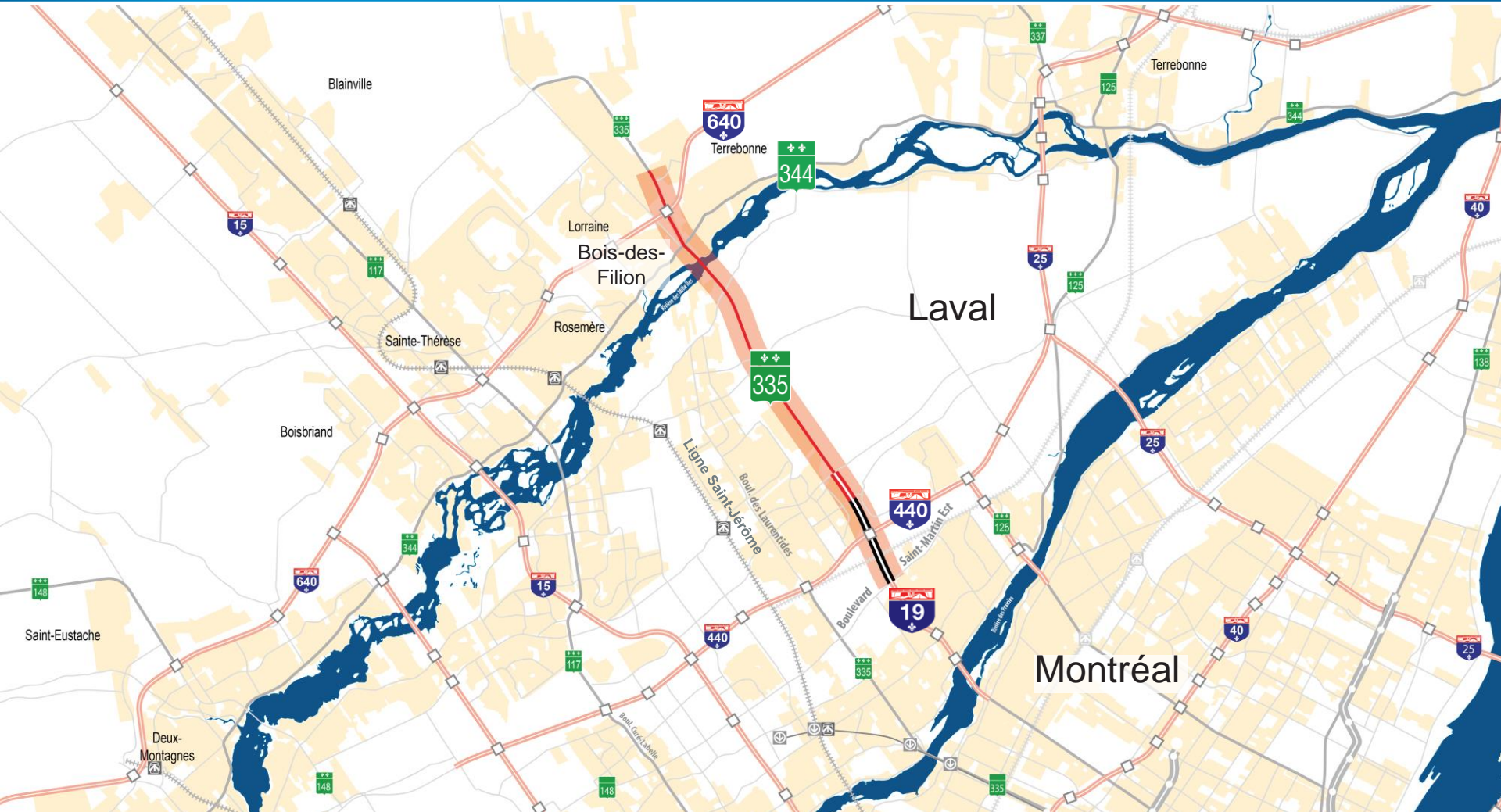
- Localisation et historique
- Contexte d'intervention
- Projet
- Description du milieu
- Impacts et mesures d'atténuation
- Échéancier et coûts



# Localisation et historique



# Localisation et historique



# Localisation et historique

## Années 1970

- Acquisition d'une emprise en vue de la construction d'une autoroute de Montréal jusqu'au nord de l'A-640
- Construction de l'A-19 entre le boul. Henri-Bourassa et l'A-440
- Reconstruction du pont Athanase-David

## Années 1990

- Construction de l'A-19 entre l'A-440 et le boul. Dagenais Est

## Années 2000

- Construction de l'actuelle R-335, au nord du boul. Dagenais Est
- Améliorations continues sur la R-335, dans l'emprise de l'A-19



# Contexte d'intervention

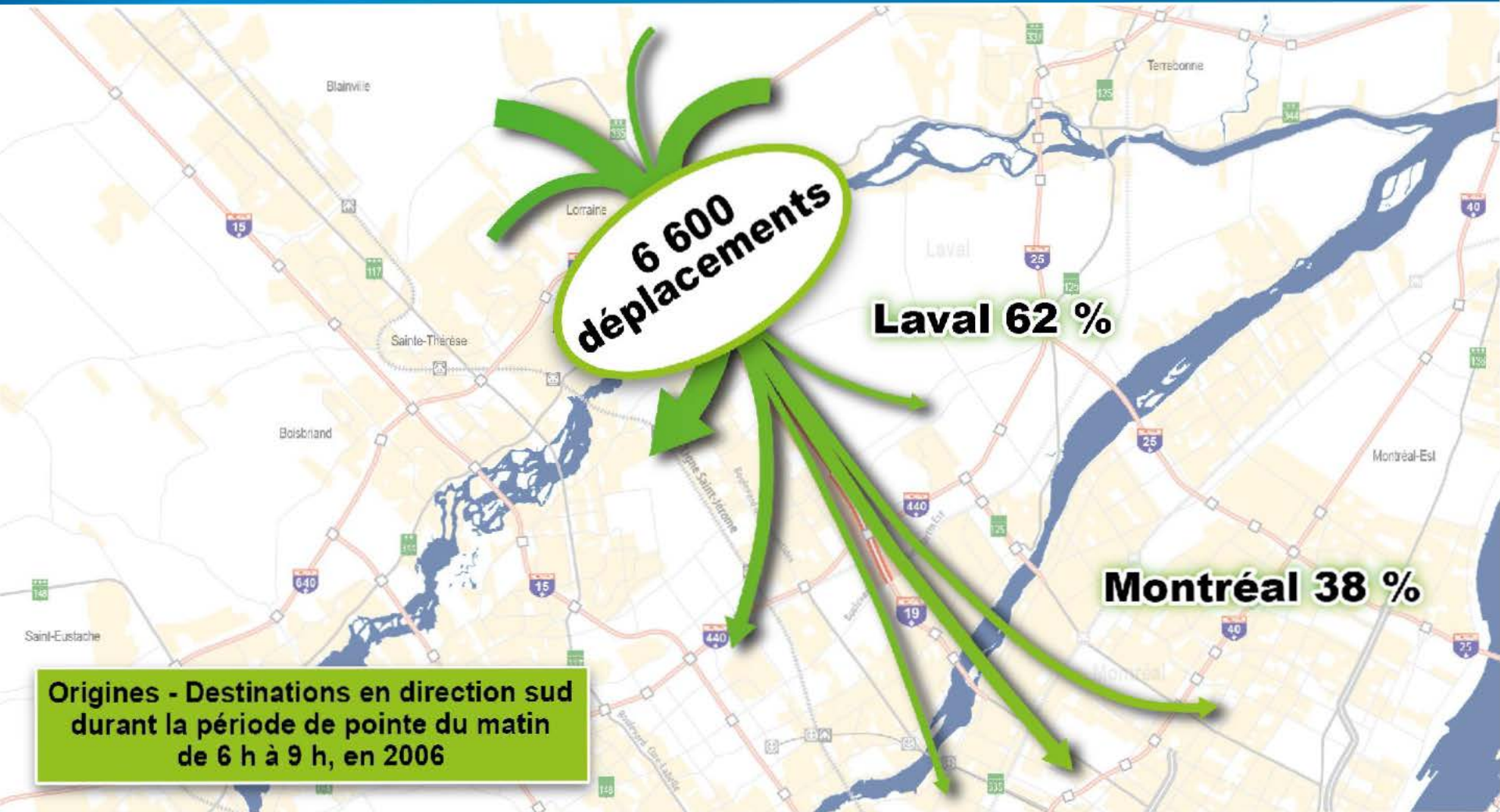




# Contexte d'intervention

- Croissance démographique importante sur la couronne nord
- Congestion récurrente sur la R-335, entre l'A-440 et l'A-640
- Discontinuité de l'aménagement géométrique de la R-335
- Intersections sursaturées à la R-344 et au boul. Dagenais Est
- Débordement sur le réseau municipal, notamment sur le boul. des Laurentides
- Réseaux de transport déficients et peu de services de transport collectif sur la R-335, au nord de l'A-440
- Enclavement des zones industrielles de Bois-des-Filion et de Terrebonne

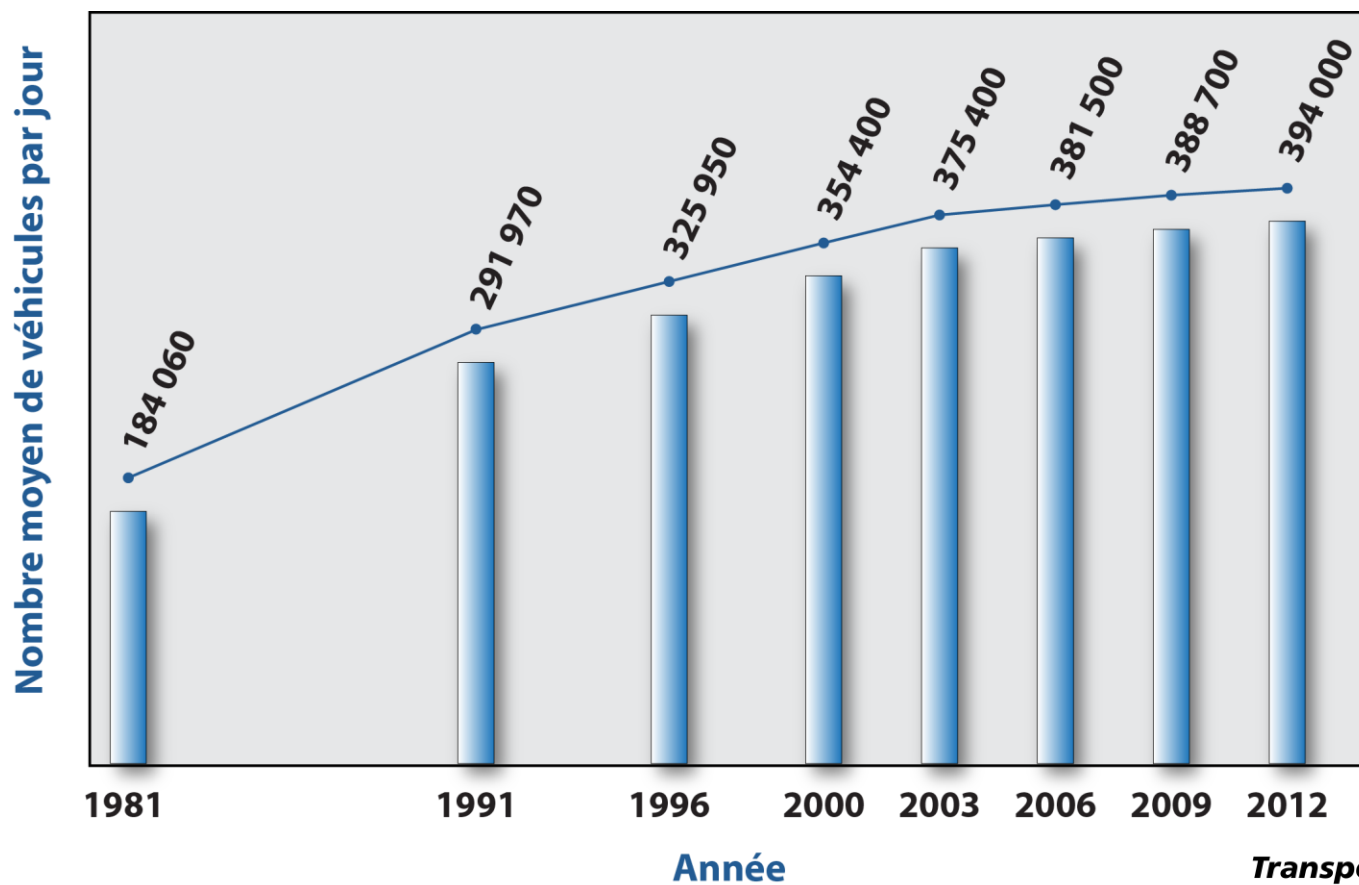
# Contexte d'intervention





# Contexte d'intervention

Évolution de l'achalandage aux ponts de la rivière des Mille Îles de 1981 à 2012  
(totaux pour les autoroutes 13, 15 et 25, et les routes 117, 125, 148 et 335)





# Projet



# Projet – objectif

## Conformément à la mission et au plan stratégique du ministère des Transports

Définir un corridor de transport permettant des déplacements efficaces et sécuritaires pour tous les modes (routier, collectif, actif) en cohérence avec les réseaux métropolitains et en respectant les principes de développement durable.

# Projet

## Démarche

- Études réalisées
  - opportunité
  - avant-projet préliminaire
  - impacts sur l'environnement
- Étape actuelle
  - procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement

**Tout au long du processus :**  
**consultations auprès de citoyens, d'élus et d'organismes**

# Projet

## Critères

- Permettre l'implantation d'un lien efficace en transport collectif
- Améliorer la fonctionnalité du réseau
- Conserver et améliorer les liens piétonnier, cycliste et récréatif
- Se limiter à l'emprise existante
- Assurer la sécurité des usagers



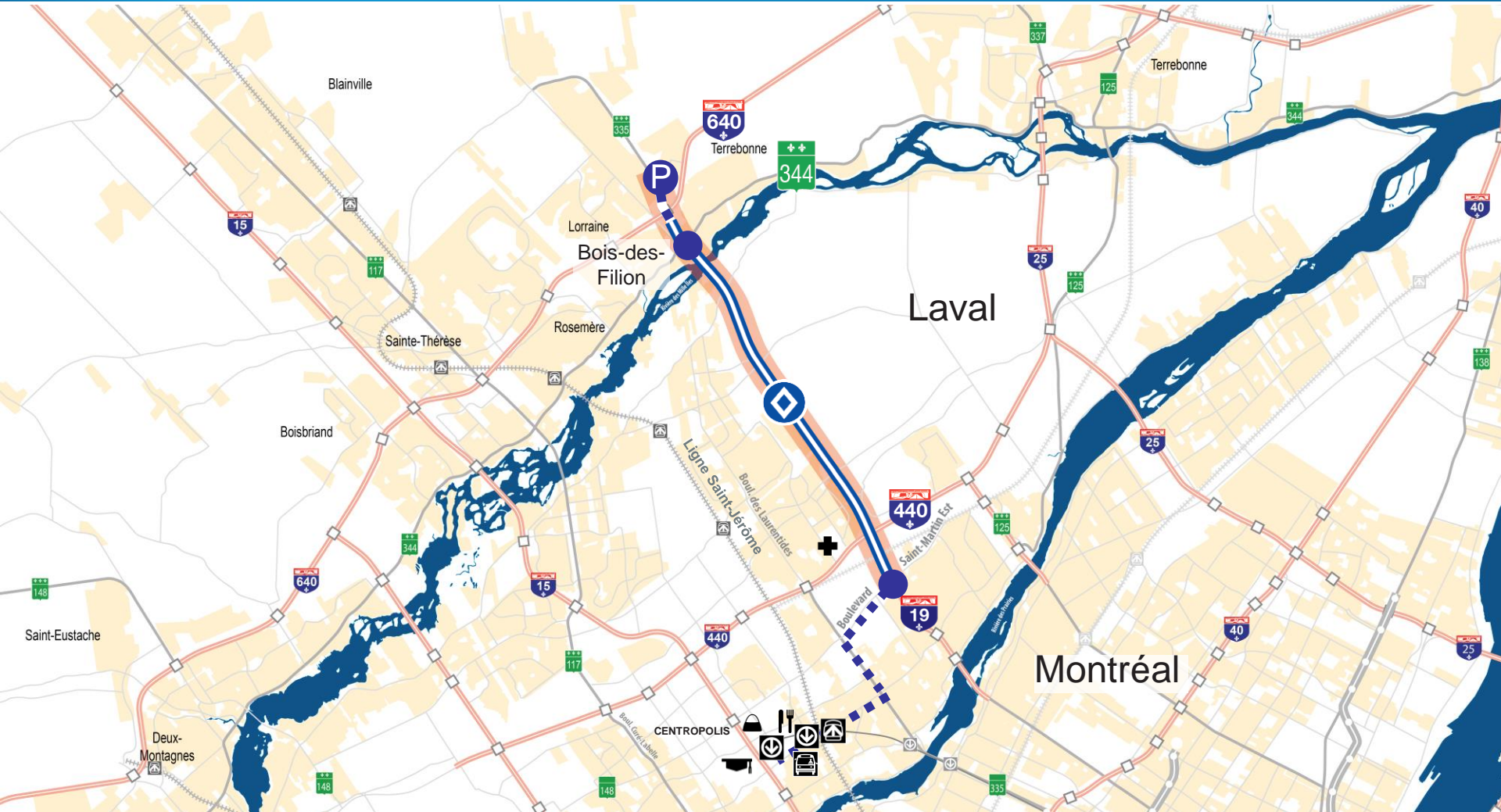




# Projet – transport routier

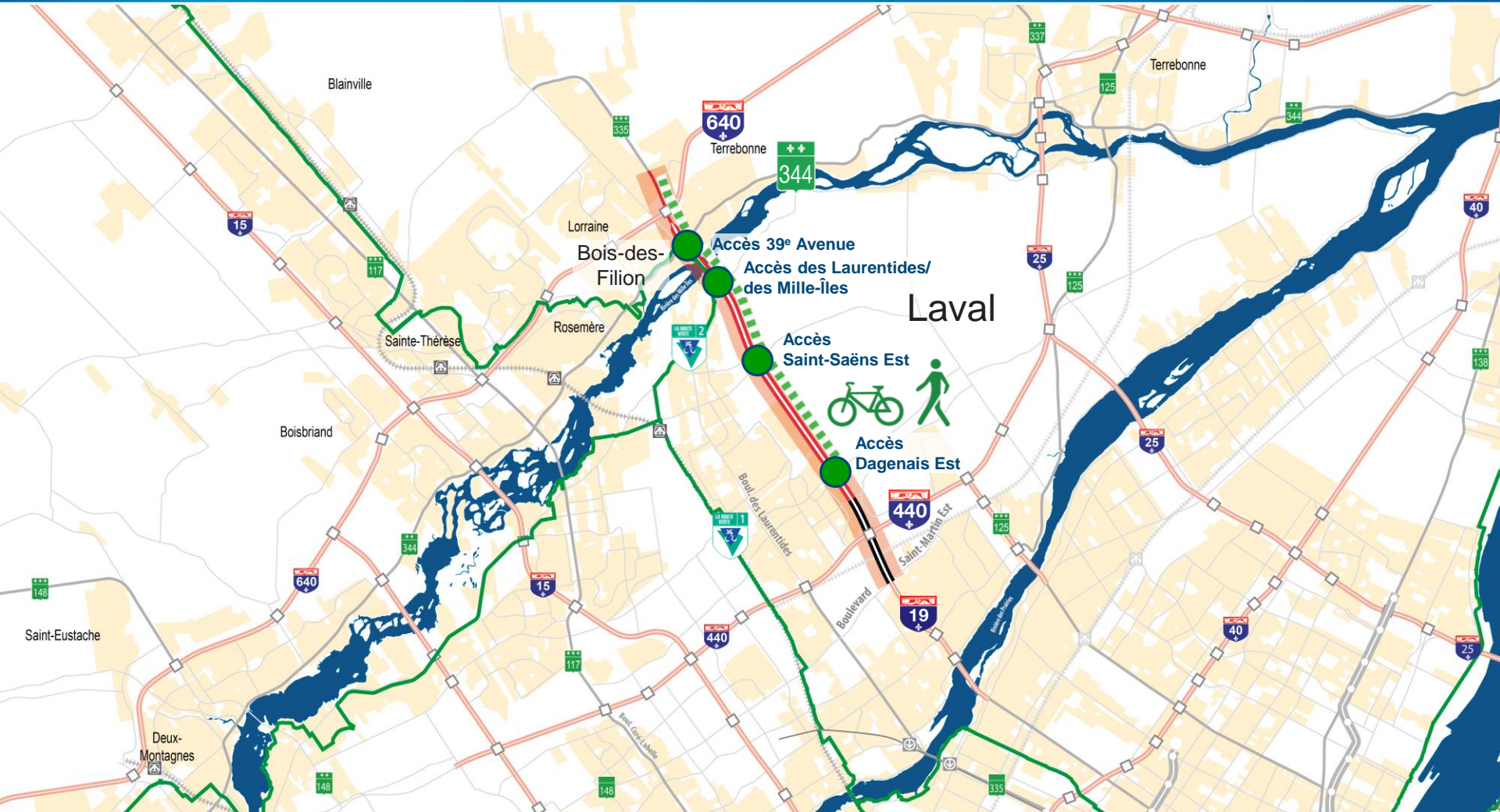


# Projet – transport collectif





# Projet – transport actif et récréatif



# Projet – transport actif et récréatif





# Projet

- Parachèvement de l'autoroute à 2 voies par direction entre l'A-440 et l'A-640 (8 km)
- Voie réservée fluide et continue dans chaque direction exclusive aux autobus (10 km)
- Piste multifonctionnelle (9 km)
- Quatre nouveaux échangeurs : R-344, boul. des Laurentides/des Mille-Îles, rue Saint-Saëns Est et boul. Dagenais Est
- Parachèvement de l'échangeur A-640/A-19
- Stationnement incitatif (A-640/A-19)
- Réaménagement du pont Athanase-David et ajout d'un nouveau pont à l'est

# Projet – retombées et résultats anticipés

- Améliore la mobilité
  - dans l'axe de l'autoroute 19
  - sur le plan régional
- Inclut des infrastructures de transport collectif qui permettront d'offrir :
  - un niveau de service favorisant le transfert modal
  - la flexibilité nécessaire pour s'ajuster aux besoins des usagers

# Projet – retombées et résultats anticipés

- Réduit les temps de parcours, le nombre de kilomètres parcourus et les coûts associés à la congestion récurrente pour l'ensemble des usagers de la couronne nord
- Diminue la circulation de transit sur le réseau local, notamment sur le boul. des Laurentides
  - facilitant le transport collectif local et l'accès aux commerces locaux
- Facilite l'accès aux pôles d'enseignement et d'emploi

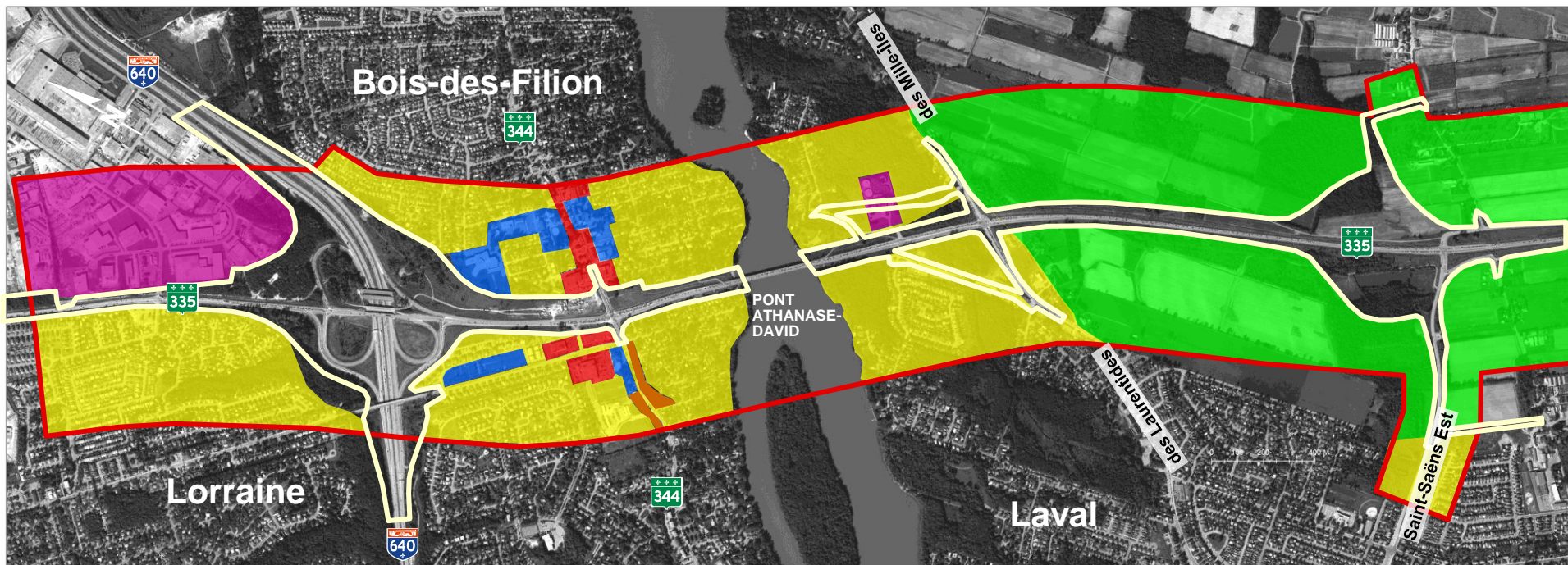


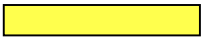





# Description du milieu



# Description du milieu

## Section nord



-  Secteur résidentiel
-  Zone agricole
-  Secteur industriel
-  Secteur commercial
-  Secteur institutionnel
-  Usage mixte



# Description du milieu

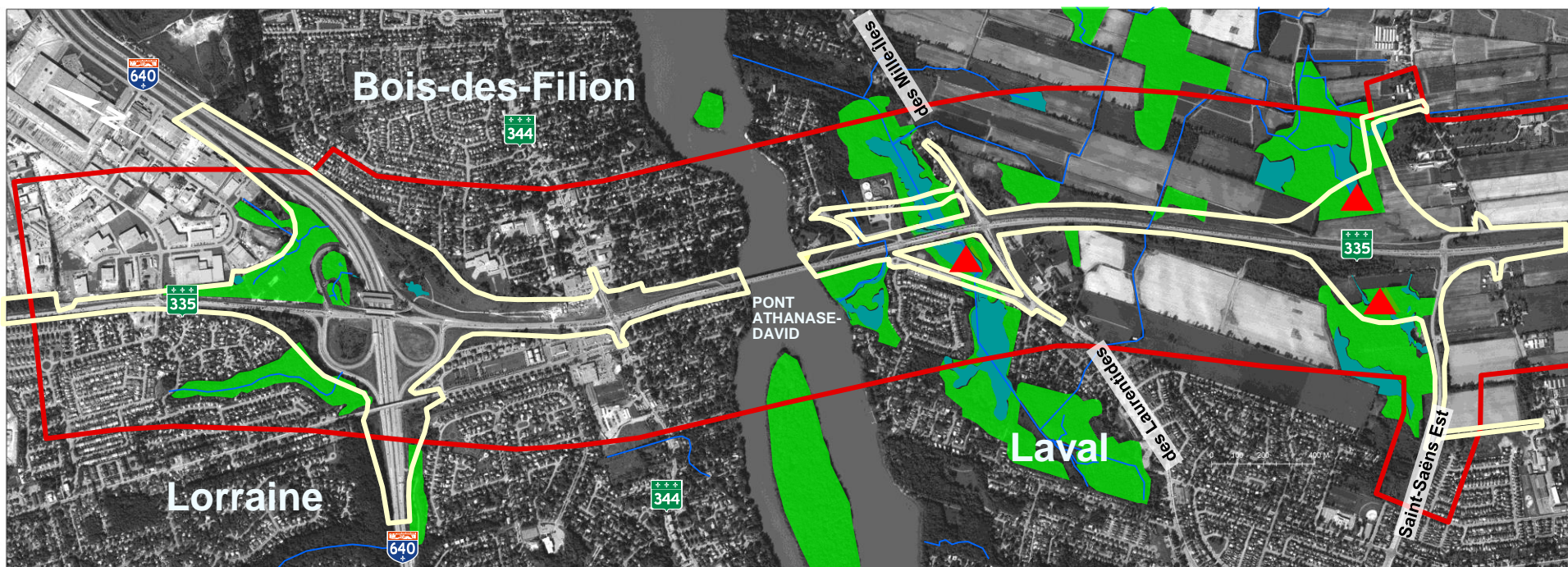
## Section sud



-  Secteur résidentiel
-  Secteur commercial
-  Zone agricole

# Description du milieu

## Section nord

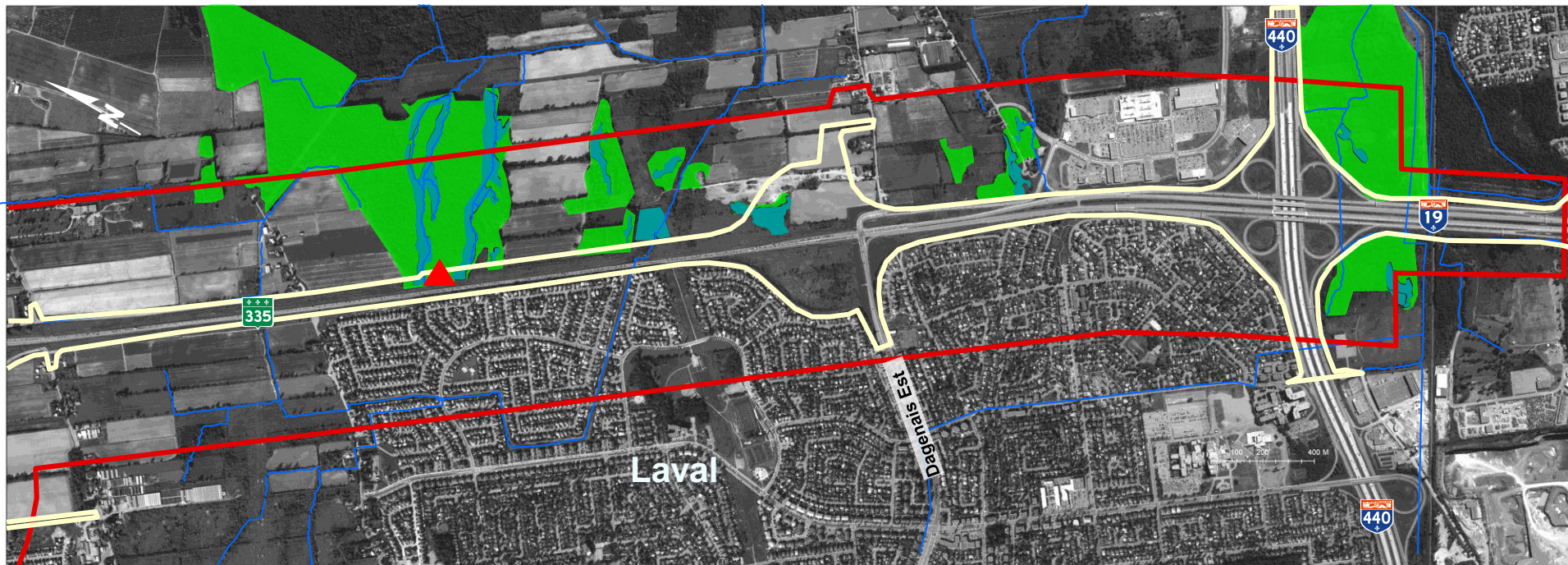


-  **Boisé**
-  **Milieus humides**
-  **Flore à statut précaire**



# Description du milieu

## Section sud



-  **Boisé**
-  **Milieux humides**
-  **Flore à statut précaire**



# Impacts et mesures d'atténuation



# Impacts et mesures d'atténuation

## **Perturbation des milieux naturels DURANT les travaux**

- Conserver la végétation lorsque possible
- Éviter de perturber les milieux naturels pendant la construction
- Interdire les travaux durant la période de reproduction du poisson
- Contrôler l'érosion et ajuster les méthodes de travail au besoin



# Impacts et mesures d'atténuation

## Pertes de milieux naturels **APRÈS** les travaux

- Ajustement du tracé définitif pour réduire les pertes
- Réalisation d'aménagements à l'intérieur de l'emprise, notamment du reboisement
- Compensation des pertes résiduelles :
  - milieux humides
  - superficies boisées
  - espèces végétales à statut précaire
  - habitat du poisson
- Programme de suivi des compensations sur 5 ans

# Impacts et mesures d'atténuation

## **Qualité de l'air modifiée DURANT les travaux**

- Utilisation d'eau ou d'abat-poussière
- Mesures pour réduire les polluants produits par la machinerie (ex. : limiteur de ralenti moteur)

## **Polluants et gaz à effet de serre APRÈS les travaux**

- Amélioration du bilan régional

# Impacts et mesures d'atténuation

## **Climat sonore modifié DURANT les travaux**

- Respect des seuils de bruit du Ministère en tout temps
- Relevés sonores à chaque nouvelle activité
- Avis aux citoyens avant la réalisation de travaux bruyants de soir ou de nuit
- Personne-ressource à joindre au Ministère

## **Climat sonore modifié APRÈS les travaux**

- Construction de nouveaux écrans antibruit
- Suivi des impacts résiduels

# Impacts et mesures d'atténuation

## **Faible perturbation de la navigation DURANT les travaux**

- Maintien de la navigation en tout temps
- Zone de navigation balisée

## **Aucun impact sur la zone agricole**

- Maintien du lien est-ouest
- Maintien du lien au-dessus de la rivière des Mille Îles

# Impacts et mesures d'atténuation

## **Paysage modifié APRÈS les travaux**

- Aménagement paysager et plantations
- Traitement architectural sur les ouvrages d'art
- Intégration des écrans antibruit

# Impacts et mesures d'atténuation

## Perturbation de la circulation DURANT les travaux

- Phasage des travaux pour minimiser les impacts sur la circulation
- Maintien du lien est-ouest
- Maintien du lien piétonnier et cyclable au-dessus de la rivière des Mille Îles
- Communications pour annoncer les travaux et les fermetures

# Impacts et mesures d'atténuation

## Programme de surveillance

- Intégration des mesures d'atténuation et des conditions du décret environnemental dans le programme de surveillance
- Surveillance environnementale quotidienne et rigoureuse
- Application de pénalités en cas de non-respect des exigences
- Arrêt du chantier en cas de négligence de l'entrepreneur



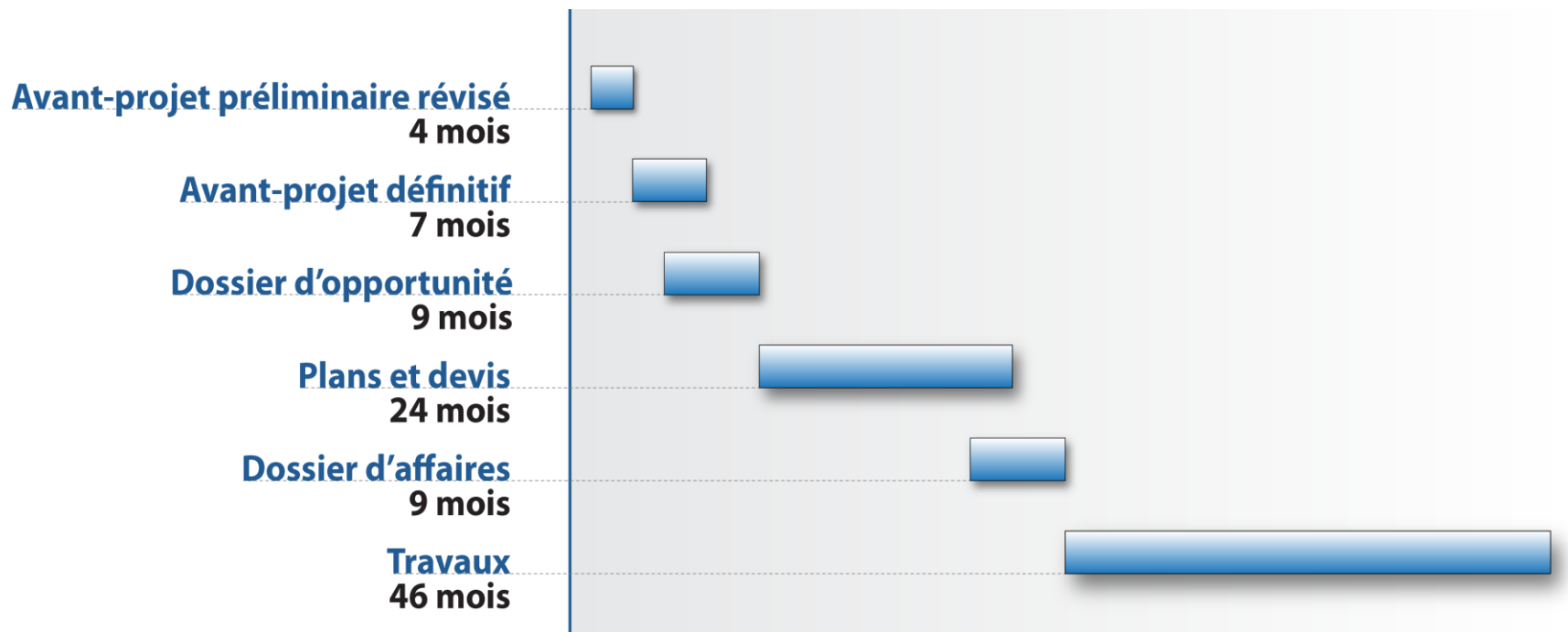


# Échéancier et coûts



# Échéancier et coûts

- Échéancier préliminaire (à la suite du décret environnemental)



- Estimation préliminaire des coûts : de 500 à 600 M\$, à préciser à l'étape du dossier d'affaires



[a19@mtq.gouv.qc.ca](mailto:a19@mtq.gouv.qc.ca)

[www.mtq.gouv.qc.ca](http://www.mtq.gouv.qc.ca)