

## MINISTÈRE DES TRANSPORTS

### Rectificatifs sur les mémoires déposés à la commission du BAPE

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



13 NOVEMBRE  
**2014**





## Table des matières

INTRODUCTION	3
RECTIFICATIFS	4
DM1 Solidarité Ahuntsic	4
DM2 Famille Lê	5
DM3 Mario Laframboise, député de Blainville	6
DM5 MRC de Thérèse-De Blainville	6
DM11 Le Vrai changement pour Montréal	7
DM13 Conseil régional de l'environnement de Laval	9
DM14 Communauté métropolitaine de Montréal	12
DM16 Pasquale Lo Mascolo	14
DM17 Rénald Paquette	16
DM18 Gilles Boulay	17
DM19 Normand Legault	18
DM21 Société de développement économique Thérèse-de Blainville (CLD)	18
DM22 Ville de Lorraine	19
DM23 Conseil d'établissement de l'école La Visitation	20
DM26 Ville de Laval	20
DM31 Ville de Bois-des-Filion	21
DM32 Coalition pour le parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif	22
DM33 Enviro Mille-Îles	22
DM35 Éco-Nature	23
DM36 Vélo Québec	24
DM39 Conseil régional de l'environnement de Montréal	24
DM40 Serge Villeneuve	25
DM41 Vivre en ville	26
DM42 Projet Montréal	28
DM43 Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal	30





# RECTIFICATIFS

## DM1 Solidarité Ahuntsic

**Page 2 :** «Constituant une voie d'accès pour entrer sur l'Île de Montréal, l'autoroute 19 se déverse directement dans Ahuntsic. Chaque jour, plus de 62 000 voitures empruntent le pont Papineau-Leblanc»

**Rectificatif :** Le débit journalier moyen annuel au pont Papineau-Leblanc était de 55 000 en 2013.

**Page 3 :** « [...] mécontentement à l'effet que ni la Ville de Montréal, ni notre arrondissement n'ont été consultés et qu'ils sont tenus à l'écart de ce dossier important»


**Rectificatif :** Le Ministère a eu des rencontres avec la Ville de Montréal notamment lors de la collecte des préoccupations sociales en 2011. Une rencontre particulière sur le projet de parachèvement de l'A-19 s'est tenue en septembre 2013 avec des représentants de la Ville. De plus, des réunions entre le Ministère et la Ville de Montréal ont lieu tous les six mois à propos des grands projets.

**Page 4 :** «Le MTQ prévoit des voies réservées qui amèneront les 2500 personnes visées par le nouveau projet (d'ici 2030) soit au métro Montmorency ou sur la voie de service rapide par bus (SRB) Pie-IX. Le comité juge que 2500 personnes est une faible augmentation du nombre de personnes visées pour le transport en commun. En outre, l'horizon de 2030 est trop éloigné et risque de devenir incertain.»

**Rectificatif :** Le Ministère a évalué deux horizons pour la demande en transport collectif dans le corridor du projet de parachèvement de l'autoroute 19. À l'horizon 2015, la demande potentielle a été évaluée à 1200 usagers par jour, tandis qu'à l'horizon 2031, la demande potentielle a été estimée à 2200 usagers par jour. L'objectif du Ministère est que le service soit offert dès la mise en service de la voie réservée.

Ces chiffres représentent une augmentation très significative par rapport aux usagers actuels du transport collectif dans le corridor en question qui ne dépasse pas plus de 100 usagers actuellement.

En ce qui a trait aux circuits des autobus, un comité a été mis en place pour développer la meilleure offre de transport collectif pour l'ensemble de l'axe de l'A-19. Le comité d'axe A-19 est présidé par l'AMT et est composé de représentants du MTQ, des MRC, des municipalités, des autorités organisatrices de transports (CIT Laurentides, STL, STM, CRT Lanaudière) et de la CMM. Plusieurs avenues seront explorées et l'interaction avec le futur corridor Pie-IX sera parmi les options discutées par les divers intervenants du comité.



**Page 4 :** «Alors que le MTQ déclare que l'impact du projet sur le quartier est nul, les citoyens d'Ahuntsic ont encore la certitude que la circulation automobile va augmenter avec le projet de parachèvement de l'autoroute 19.»

**Rectificatif :** Le MTQ prévoit que l'impact du projet sur la circulation au pont Papineau-Leblanc n'est pas significatif. À ce sujet, le document DA43 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Répercussion du projet sur la circulation au pont Papineau-Leblanc* déposé à la Commission du BAPE présente les répercussions du projet sur la circulation au pont Papineau-Leblanc obtenues de la modélisation routière de ce secteur.

**Page 4 :** «Le MTQ prévoit réserver la piste multifonctionnelle aux motoneiges, ce qui va accroître encore les GES et particules fines...»

**Rectificatif :** La piste multifonctionnelle sera utilisée par les cyclistes et les piétons en période estivale. Les véhicules hors route (motoneiges et quads) auront accès à la piste en fonction de la réglementation municipale comme ce qui prévaut actuellement.

Par ailleurs, d'un point de vue régional, la réalisation du projet amènera une réduction de l'émission de GES anticipée notamment en raison de la décongestion (meilleure fluidité) qu'entraînera le parachèvement, non seulement sur l'A-19, mais également sur les artères avoisinantes tel le boulevard des Laurentides.

Le document DA3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Bilan des émissions à effet de serre et autres polluants* déposé à la Commission du BAPE renseigne sur le sujet.

## DM2      Famille Lê

**Page 1 :** «Du point de vue de la qualité de vie, cette augmentation de véhicule aura un impact négatif sur le climat sonore du district...»

**Rectificatif :** Le projet, tel que présenté, ne prévoit pas une augmentation significative du nombre de véhicules qui empruntent le pont Papineau-Leblanc. Conséquemment, étant donné que la géométrie de la route reste inchangée et qu'il faut doubler le débit de circulation pour augmenter le niveau de bruit de 3 dBA, l'augmentation du niveau sonore dans le quartier à la suite du projet sera vraisemblablement faible et peu perceptible.



## DM3 Mario Laframboise, député de Blainville

**Page 4 :** «*De plus, on note qu'aucun chantier réellement structurant pour la région n'a été réalisé depuis plusieurs années. Le réseau routier supérieur est donc fondamentalement identique à ce qu'il était il y a 30 ans et même davantage, alors que les besoins en déplacement ont explosé.*»

**Rectificatif :** Le Ministère a procédé à différents travaux à Laval au fil des ans et dans la couronne nord, dont:


- le parachèvement de l'autoroute 25 entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'autoroute 440 à Laval;
- la construction de la route 335 entre le boulevard Dagenais à Laval et le chemin de la Côte-Saint-Louis à Terrebonne;
- l'élargissement de l'autoroute 25, de 4 à 6 voies, entre la montée Saint-François et l'avenue Marcel-Villeneuve à Laval;
- l'élargissement de l'autoroute 15, de 3 à 4 voies, en direction nord entre le boulevard Cartier et l'autoroute 440 ainsi qu'entre le boulevard Des Rossignols et la route 117 à Laval;
- la construction de l'échangeur A-640 / A-15 incluant l'élargissement de 4 à 6 voies de l'autoroute 640 entre l'autoroute 13 et la route 117;
- l'élargissement de la route 337 entre l'autoroute 640 et la rue Rodrigue à Terrebonne;
- le prolongement de l'autoroute 440 entre le boulevard Industriel et l'autoroute 13 à Laval.

## DM5 MRC de Thérèse-De Blainville

**Page 4 :** «*Par exemple, à l'est de la 640 et de Bois-des-Filion, le débit journalier moyen de ce réseau autoroutier est passé de 30 000 à 56 000 véhicules entre 1995 à 2013. Sur le site de la route 117/Rosemère, il est passé de 60 000 à 89 000 pour la même période.*»

**Rectificatif :** Le débit journalier moyen de l'autoroute 640 est passé de 29 000 à 56 000 véhicules par jour entre 1995 et 2013 sur le tronçon localisé à l'est de la route 335 et de Bois-des-Filion, et de 56 000 à 89 000 véhicules par jour pour la même période sur le tronçon de la route 117 à Rosemère.

**Page 8 :** «*2 500 : le nombre de véhicules par heure, de lundi au vendredi, qui convergent vers l'intersection des routes 335 et 19.*»



**Rectificatif** : 2 425 véhicules par heure circulent en direction sud sur la route 335, au nord du boulevard des Laurentides les jours ouvrables.

**Page 8** : «60 000 : le nombre des véhicules qui passe chaque jour à l'Angle A19/Adolphe-Chapleau.»

**Rectificatif** : Le document DA16 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Parachèvement de l'autoroute 19 à Laval et à Bois-des-Filion – Étude d'intersection – Comptages 2012 – Intersection de la route 335 et de la terrasse Brissette* déposé à la Commission du BAPE stipule que 49 000 véhicules passent chaque jour au carrefour du boulevard Adolphe-Chapleau et de la route 335.

**Page 8** : «De s'arrêter sur les chiffres de l'enquête Origines-Destinations de 2008 :

- 62% : la proportion des gens qui quitte quotidiennement la Couronne Nord par les Ponts de Laval pour se rendre à Laval;
- 38% : la proportion des gens qui quitte quotidiennement la Couronne Nord pour se rendre à Montréal.»

**Rectificatif** : Tel qu'expliqué lors de la présentation du ministère des Transports (document DA1, diapositive 8), le modèle de simulation présente les données suivantes :


- en période de pointe du matin, 62% des véhicules qui empruntent le pont Athanase-David en direction sud se destinent à Laval;
- en période de pointe du matin, 38% des véhicules qui empruntent le pont Athanase-David en direction sud se destinent à Montréal et ce, en utilisant les différents ponts qui enjambent la rivière des Prairies.

**Page 13** : «60 000 véhicules qui transitent quotidiennement par l'intersection Adolphe-Chapleau/A-19-Route335...»

**Rectificatif** : Voir la seconde rectification faite en lien avec la **Page 8** de ce mémoire.

## DM11 Le Vrai changement pour Montréal

**Page 7** : «L'impact de cet accroissement aura comme effet une augmentation de la congestion de l'ensemble de l'axe et des voies transversales, notamment sur la tête de pont et l'axe de la rue Papineau dans le district Sault-au-Récollet (arrondissement Ahuntsic-Cartierville). À l'heure actuelle, il y a déjà plus de 62 000 véhicules qui empruntent le pont Papineau pour rejoindre Montréal et ses quartiers. Ce nombre ne pourra que s'accroître avec le parachèvement de l'A19 et augmenter du même coup les impacts négatifs de la circulation automobile dans les milieux de vie.»



**Rectificatif** : Le document DA43 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Répercussion du projet sur la circulation au pont Papineau-Leblanc* déposé à la Commission du BAPE présente les répercussions du projet sur la circulation au pont Papineau-Leblanc obtenues de la modélisation routière de ce secteur. Aucun impact significatif n'est prévu avec la réalisation du projet. Les débits journaliers moyens annuels étaient de 55 000 au pont Papineau-Leblanc en 2013.

**Page 8** : « *Alors qu'en théorie le MTQ a décidé de prioriser l'insertion du transport en commun pour tous nouveaux développements, il n'en demeure pas moins que le présent projet laisse une faible place aux modes de transport collectifs, malgré les intentions annoncées.* »

**Rectificatif** : L'un des objectifs principaux du projet est de favoriser le transport collectif et le Ministère a d'ailleurs prévu des mesures qui permettront d'offrir un service efficace et fluide dont:

- une continuité des voies réservées avec la construction d'un nouveau pont;
- des bretelles d'accès et de sortie exclusives aux autobus au boulevard Saint-Martin et à la route 344;
- un stationnement incitatif dans le cadran nord-est de l'échangeur des autoroutes 640 et 19.

**Page 11** : « *Le projet, bien qu'il comporte la mise en place de mesures favorables au transport collectif - voies réservées qui ne sont pas en site propre - est à court terme défavorable à l'usage du transport collectif, ce qui mine la crédibilité du projet et la sincérité du promoteur à l'égard du transport en commun durable.* »

**Rectificatif** : Bien qu'elle ne soit techniquement pas en site propre (tel que sur l'A-10), la voie réservée proposée dans le cadre de ce projet, par ses accès exclusifs aux extrémités et la zone tampon, l'isolant de la circulation routière, est appelée à offrir des performances semblables à une voie réservée en site propre tout en permettant l'accès à l'accotement de gauche aux usagers de la route en cas d'urgence.

**Page 12** : « *Ceci alors même si le promoteur souligne que plus des deux tiers des usagers de l'axe proviendront du territoire lavallois.* »

**Rectificatif** : Les usagers du transport collectif proviendront majoritairement des secteurs suivants :

- Sainte-Anne-des-Plaines
- Terrebonne Ouest
- Côte-Terrebonne
- Bois-des-Filion Nord
- Bois-des-Filion Est
- Bois-des-Filion Ouest
- Lorraine Nord
- Lorraine Sud
- Rosemère Est
- Blainville Fontainebleau



- Blainville-Chambéry
- futur développement Urbanova (Côte Terrebonne)

À noter que Laval est exclu du bassin exclusif de transport collectif.

- **Page 12** : «*Toutefois, une part significative de ces déplacements - 38% des usagers de l'axe - sera à destination des pôles d'emplois et de services situés sur le territoire montréalais.*»

**Rectificatif** : La part de déplacements mentionnée est celle des usagers routiers et non celle du transport collectif.

- **Page 13** : «*Non seulement la possibilité d'arrimer le transport collectif sur l'axe de l'A-19 au SRB montréalais ne semble pas avoir fait l'objet d'une évaluation par le MTQ*»

**Rectificatif** : Le comité d'axe A-19 est présidé par l'AMT et est composé de représentants du MTQ, des MRC, des municipalités, des autorités organisatrices de transports (CIT Laurentides, STL, STM, CRT Lanaudière) et de la CMM. Plusieurs avenues seront explorées et l'interaction avec le futur corridor Pie-IX sera parmi les options discutées par les divers intervenants du comité.

## DM13 Conseil régional de l'environnement de Laval

**Pages 9 et 10** : «*Par ailleurs, « en 2003, on estimait à 1 893 000 les déplacements chaque jour, entre 6h et 9h du matin et en 2008, les résidents de la région métropolitaine effectuent chaque matin 2 213 000 déplacements ».*<sup>15</sup> Entre 2003 et 2008, on constate une augmentation de 320 000 (17 %) déplacements.

*Selon les prévisions du ministère des Transports du Québec, le parc automobile continuera d'augmenter jusqu'en 2021 et le nombre de déplacements durant la pointe du matin (6-9 h) passera de 923 000 à 1 103 000 entre 1998 et 2021, une hausse de près de 20 %.*<sup>16</sup> *Prévisions qui ont été largement dépassées, et ce, bien avant 2021, car déjà en 2008, on comptait 1 110 000 déplacements de plus que ce que le ministère des Transports du Québec avait prévu pour 2021.* »

**Rectificatif** : Les chiffres cités pour 2003 et 2008 sont tirés des faits saillants de l'Enquête O-D régionale de 2008 et réfèrent à la période de pointe du matin (6h-9h). Il y a erreur de transcription : en 2008, il faudrait parler de 1 948 000 déplacements et non 2 213 000 sur le territoire comparable à 2003, de sorte que l'augmentation notée est de 2,9% et non 17%.

De plus, on réfère ici (note de bas de page 16) à une source non décrite [MAMM 2001, p.53] qu'il a été possible de retracer comme étant :

- **Une vision d'action commune - CADRE D'AMÉNAGEMENT ET ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES**  
([http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/amenagement\\_territoire/orientations\\_gouvernementales/cmm\\_cadre\\_aménagement.pdf](http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/amenagement_territoire/orientations_gouvernementales/cmm_cadre_aménagement.pdf)).

Ce document utilise des données provenant du MTQ, sous la source suivante :

- *Déplacements des personnes dans la grande région de Montréal Scénario prévisionnel 2021 tendanciel*, Service de la modélisation des systèmes de transport, MTQ, mai 2001.

Il faut rectifier la phrase suivante en y ajoutant le mot en rouge :

... et le **nombre de déplacements autoconducteurs** durant la pointe du matin (6h-9h), passera de 923 000 à 1 103 000 entre 1998 et 2021, une hausse de près de 20 %.

Il en résulte que la phrase qui suit [Prévisions qui ont été largement dépassées....] est erronée, car elle compare le nombre précédent (11 103 000 déplacements conducteurs auto) à ceux de l'ensemble des déplacements pour tous les modes de transport (soit en 2008 : 1 948 000 déplacements, ce qui inclut les passagers auto, le transport en commun et le scolaire, les non-motorisés, etc.). En 2008, le nombre de déplacements autoconducteurs en période de pointe du matin est de l'ordre de 974 000 déplacements, ce qui se situe parfaitement à l'intérieur de la fourchette prévisionnelle du MTQ.

**Page 10 :** « De 2006 à 2011, la population de la région métropolitaine a connu une croissance de 5,7 %. Or, durant la même période, la Société de l'assurance automobile du Québec a enregistré une hausse de 10,9 % du nombre de véhicules.

*Cette donnée n'est probablement pas étrangère au fait que ce sont les municipalités les plus éloignées de Montréal qui croissent le plus rapidement»*

**Rectificatif :** Le fait que le parc automobile croisse plus vite que la démographie est dû à deux principaux phénomènes. D'abord un effet d'âge de la population (une plus grande proportion de la population est âgée de 16 ans et plus et peut accéder à la motorisation - i.e. il y a proportionnellement de moins en moins d'enfants) et en même temps, les gens du troisième âge demeurent motorisés « à vie » alors que nos ancêtres l'étaient peu. D'autre part, les femmes sont en rattrapage de la motorisation masculine depuis plusieurs années, en lien avec leur plus grand accès à l'emploi. Bref, même à effectifs de population constants, il y aurait structurellement progrès de la motorisation.

**Page 13 :** «L'automobile contribue à l'augmentation des concentrations atmosphériques des GES et autres polluants»

**Rectificatif :** Les documents déposés ont montré que le projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif diminuerait globalement les émissions de GES en diminuant notamment le carburant gaspillé inutilement en congestion.



Le document DA3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Bilan des émissions à effet de serre et autres polluants* déposé à la Commission du BAPE renseigne sur le sujet.

**Page 31 :** «*Il s'avère impossible de prévoir les impacts réels du parachèvement de l'autoroute 19 sur les milieux humides, car aucune information n'est disponible sur la nature et l'étendue des travaux, ni sur la pérennité des perturbations, pour chacun des milieux humides identifiés dans la zone d'étude.*»

**Rectificatif :** Les cartes 6-1 présentées dans le rapport principal de l'étude d'impact (PR3.1) ainsi que les cartes 6-1 mises à jour dans le résumé de l'étude d'impact (PR3.3) présentent l'étendue des travaux en superposant le tracé projeté et l'emprise de l'autoroute 19 aux divers milieux humides présents dans la zone d'étude.

De plus, contrairement à ce que présente le tableau de la page 31 du mémoire, des empiétements sont prévus dans les milieux humides MH13 et MH14.

**Page 33 :** «*Ce milieu humide riverain inondé consiste d'un marécage arborescent de l'érable argenté à l'onoclée sensible, situé au coin nord-ouest de la route 335 et le boulevard des Laurentides. De ses 0,493 ha, 19,4 % se trouve dans l'emprise des travaux et atteindra donc une perturbation permanente ou temporaire.*»

**Rectificatif :** Tel que présenté à la page 237 du rapport principal de l'étude d'impact (PR3.1), le milieu humide MH5 a une superficie de 1,4 ha, dont 0,01 ha se situe dans l'emprise du projet, ce qui représente 0,7 % et non 19,4 % de sa superficie totale. Par contre, la superficie de 0,493 ha présentée dans le Tableau 1 de l'Annexe H de l'Addenda 1 de l'étude d'impact (PR5.1) est erronée et devrait se lire 1,4 ha. Malgré cette modification, la valeur écologique de ce milieu humide reste moyenne.

**Page 34 :** «*Le MH6 est une érablière argentée mature à l'onoclée sensible liée au MH7 par le ruisseau Vivian (ruisseau à poisson). [...] Presque la moitié de ses 3,9 ha se trouve dans l'emprise du MTQ.*»


**Rectificatif :** Tel que présenté à la page 237 du rapport principal de l'étude d'impact (PR3.1), 30,3 % de la superficie totale du milieu humide MH6 se situe dans l'emprise du projet et non presque la moitié.

**Page 35 :** «*Cette érablière argentée mature couvre une superficie de 1,6 ha, dont la moitié est située dans l'emprise du MTQ.*»

**Rectificatif :** Tel que présenté à la page 237 du rapport principal de l'étude d'impact (PR3.1), 36,1 % de la superficie totale du milieu humide MH7 se situe dans l'emprise du projet et non la moitié.

**Page 36 :** «*Quatre espèces à statut ont été relevées dans ce complexe de milieux humides :*

- *l'ail des bois (Allium tricoccum), espèce vulnérable;*
- *le dryoptère de Clinton (Dryopteris clintoniana), espèce susceptible à être*

- 
- désignée menacée ou vulnérable;
- l'érable noir (*Acer nigrum*), espèce vulnérable; et
  - le noyer cendré (*Juglans cinerea*), espèce en voie de disparition au Canada et susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable au Québec.»

**Rectificatif** : Tel que précisé à la question 53 de l'Addenda 1 de l'étude d'impact (PR5.1), la dryoptère de Clinton a été retirée de la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables.

**Page 38** : «Ce petit marécage arborescent en mosaïque partiellement inondé ne couvre que 0,4 ha. [...] Il se trouve en totalité dans l'emprise du MTQ.»

**Rectificatif** : Tel que présenté à la page 237 du rapport principal de l'étude d'impact (PR3.1), 47,4 % de la superficie totale du milieu humide MH9 se situe dans l'emprise du projet et non sa totalité.

**Page 39** : «Quatre espèces à statut ont été relevées dans ce complexe de milieux humides :

- l'ail des bois (*Allium tricoccum*), espèce vulnérable;
- le dryoptère de Clinton (*Dryopteris clintoniana*), espèce susceptible à être désignée menacée ou vulnérable;
- l'érable noir (*Acer nigrum*), espèce vulnérable; et
- le noyer cendré (*Juglans cinerea*), espèce en voie de disparition au Canada et susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable au Québec.»


**Rectificatif** : Voir le rectificatif fait en lien avec l'item **Page 36** de ce mémoire.

**Page 43** : «Le MH16 a deux classes de milieux humides : un bassin de rétention inondé sous les lignes hydroélectriques et un marécage arborescent de frênes. Un tiers de ce milieu humide de moins de 0,2 ha se trouve dans l'emprise.»

**Rectificatif** : Le milieu humide MH16 ne correspond pas à un bassin de rétention, mais bien à un milieu humide de 0,15 ha compris dans le boisé L. Tel que présenté à la page 237 du rapport principal de l'étude d'impact (PR3.1), 2,7 % de sa superficie se situe dans l'emprise du projet. Quant au bassin de rétention situé à proximité et décrit à l'Annexe G de l'Addenda 1 de l'étude d'impact (PR5.1), il se situe en totalité à l'extérieur de l'emprise du projet.

## DM14 Communauté métropolitaine de Montréal

**Page 10** : «Un trottoir est prévu sur chacun des ponts»



**Rectificatif :** Un trottoir est prévu sur le pont existant du côté ouest tandis qu'une piste multifonctionnelle, accessible aux piétons, se trouvera du côté est de la nouvelle structure.

**Page 11 :** « *En termes d'impact du projet sur la circulation, les études déposées par le MTQ se limitent aux impacts dans le corridor immédiat de la future autoroute, entre les autoroutes 440 et 640. Il est étonnant qu'aucune analyse régionale de la situation actuelle et de la situation projetée en termes de circulation n'ait été faite par le MTQ. Lors de la première partie des audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), plusieurs intervenants ont d'ailleurs soulevé des préoccupations quant à l'impact qu'aura le parachèvement de l'autoroute 19 au-delà du corridor d'étude du MTQ. Les réponses fournies par le MTQ n'ont pas su satisfaire les préoccupations soulevées.* »

**Rectificatif :** Contrairement à ce qui est noté, toutes les études de modélisation des déplacements effectuées par le Ministère sont intrinsèquement de portée régionale, comme le révèle notamment le fait que la figure 3-35 de l'étude d'impact présente les volumes sur l'ensemble des ponts ceinturant Laval pour chacun des scénarios évalués par le Ministère, autant pour l'année de base que pour la demande projetée aux horizons futurs.

À noter aussi que le MTQ a répondu à des questions soulevées pendant la première partie de l'audience publique concernant les impacts du projet dans le secteur Ahuntsic en présentant des illustrations des résultats de simulation. Le document DA27 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Différentiel des volumes, pointes de l'avant-midi et de l'après-midi: « statu quo 2026 » versus « référence 2006 » et « projet 2026 » versus « statu quo 2026 »* déposé à la commission du BAPE renseigne sur le sujet.

**Page 12 :** « *Par ailleurs, deux stationnements incitatifs sont également prévus au projet.* »


**Rectificatif :** Un seul stationnement incitatif de 690 places est prévu au projet de parachèvement de l'A-19. Il sera situé dans le quadrant nord-est de l'échangeur des autoroutes 640 et 19. Par contre, un stationnement incitatif est projeté dans le secteur du développement résidentiel Urbanova.

**Page 14 :** « *De plus, les ponts qui passeront au-dessus de la rivière des Mille-Îles seront visibles des citoyens habitant dans le secteur, mais également des usagers des parcs riverains situés de chaque côté des rives ainsi que des usagers du parc de la rivière des Mille-Îles.* »

**Rectificatif :** Un pont passe déjà au-dessus de la rivière des Mille Îles. Il est visible pour les citoyens habitant dans le secteur et les usagers des parcs riverains.

**Page 15 :** « *Le projet du prolongement de l'A-19 empiète sur le couvert forestier présent à Laval. En effet, une superficie de 26,8 ha de couvert forestier sera perdue.* »

**Rectificatif :** Les pertes permanentes et temporaires de milieux naturels relatives au projet sont présentées à la page 5 de l'Addenda 2 de l'étude d'impact (PR 5.2.1).



**Page 17 :** «Dans le cadre du projet de prolongement de l'autoroute 19, nous estimons les pertes en milieux humides à 4,6 ha.»

**Rectificatif :** Voir la rectification faite en lien avec l'item **Page 15** de ce mémoire.

## DM16 Pasquale Lo Mascolo

**Page 4 :** «Le projet de l'autoroute 19 ne figurait pas dans le premier PQI, soit celui de 2013-2023.»

**Rectificatif :** Le premier Plan québécois des infrastructures (PQI) remonte à 2007. Ce plan avait alors une portée de cinq ans. Depuis 2013, la portée du PQI est de 10 ans.

Le projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif à Laval et à Bois-des-Filion était inscrit au PQI 2013-2023.


**Page 4 :** «Ce projet ne figure dans aucun plan du gouvernement!»

**Rectificatif :** Si ce projet n'est pas inscrit nommément dans le Plan stratégique 2013-2015 du MTQ, c'est que celui-ci vise un horizon qui sera atteint avant même la fin du processus de planification du parachèvement de l'A-19. Le projet respecte cependant le contenu de l'orientation 1 de ce plan qui vise à «soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés». Il rencontre également l'objectif 1.1 du plan qui vise à «accroître l'utilisation des transports collectif et alternatif». Enfin, le processus de planification du projet respecte le contenu de l'orientation 3 du même plan qui vise à «accroître la rigueur, l'intégrité et la transparence afin d'offrir aux citoyens des services de qualité au meilleur coût».

Le gouvernement, en autorisant l'entrée en vigueur du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM en 2012, a par le fait même signifié à l'organisme que ce plan, qui priorise les parachèvements autoroutiers dont le parachèvement de l'A-19, respectait les orientations gouvernementales.

**Page 5 :** «Ce projet est loin d'être prioritaire pour la CMM»

**Rectificatif :** Dans le document DM14 COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL. *Mémoire* déposé à la commission du BAPE, la CMM mentionne en conclusion que «Le projet de parachèvement de l'autoroute 19 est conforme aux priorités d'intervention souhaitées par la Communauté métropolitaine de Montréal sur le



réseau routier métropolitain afin d'assurer l'accessibilité routière et la mise en valeur intermodale des infrastructures stratégiques de transport des marchandises sur l'ensemble du territoire» (p.22).

De plus, à la page 155 du PMAD, il est écrit que : «Le parachèvement du réseau autoroutier métropolitain (autoroutes 19, 20, 30) et l'amélioration des accès aux ports de Montréal et aux aéroports du Grand Montréal constituent également une priorité pour la Communauté».

**Page 5 :** «Le projet de prolongement de l'autoroute 19 coûterait, d'après les dernières estimations du MTQ, environ 600 M\$. [...] Rappelons qu'en 2010, le gouvernement du Québec avait annoncé ce même projet autoroutier au coût de 300 M\$. Le projet a donc doublé avant même qu'il soit lancé. C'est donc dire qu'il y a un grand risque que les coûts du projet, dans sa forme actuelle, ou améliorée à la suite des audiences du BAPE, augmenteront sans doute».

«Le coût du projet est déjà passé de 300 M\$ à 600 M\$»

**Rectificatif :** Le coût estimé du projet actuel est de 500 à 600 M\$. Le projet a été bonifié depuis 2010 notamment afin de permettre un transport collectif fluide et continu :

- ajout de bretelles d'accès réservées aux autobus (route 344 et boulevard Saint-Martin Est);
- amélioration des accès au stationnement incitatif;
- ajout d'un deuxième pont enjambant la rivière des Mille Îles.


Ces bonifications ainsi que l'ajout de réserves pour les risques et l'inflation expliquent l'augmentation des coûts.

**Page 7 :** «Dans son étude d'impact, le MTQ prévoit dépenser 64 M\$ pour les deux sections de voies réservées (41,3 M\$ pour la section nord, 23 M\$ sur la section sud) pour déplacer à peine 1 200 passagers.»

**Rectificatif :** Le Ministère a évalué deux horizons pour la demande en transport collectif dans le corridor du projet de parachèvement de l'autoroute 19. À l'horizon 2015, la demande potentielle a été évaluée à 1200 usagers par jour, tandis qu'à l'horizon 2031, la demande potentielle a été estimée à 2200 usagers par jour. L'objectif du Ministère est que le service soit offert dès la mise en service de la voie réservée.

Ces chiffres représentent une augmentation très significative par rapport au nombre d'usagers actuels du transport collectif dans le corridor en question qui ne dépasse pas plus de 100 usagers actuellement.

**Page 7 :** «L'étude d'impact du projet souligne des détails qui en disent long sur le potentiel du service de transport collectif qui serait mis en place. Les chiffres sont



*donnés en nombre de passagers qui utiliseraient le transport collectif en heure de pointe, seul moment que le service serait offert.»*

**Rectificatif** : L'offre n'étant toujours pas déterminée, il est incorrect de prétendre qu'aucun service ne serait offert en dehors des heures de pointe. Les autorités organisatrices de transport vont définir une offre adéquate dans le cadre du comité d'axe A-19, piloté par l'AMT.

**Page 8** : *«Les voies réservées projetées prendraient fin tout juste au nord de l'A-440. »*

**Rectificatif** : Les voies réservées projetées dans le cadre de ce projet prennent fin à la hauteur du boulevard Saint-Martin. Les destinations finales des autobus n'ont pas encore été définies et le seront dans le cadre des travaux du comité d'axe A-19.

**Page 8** : *«Les voies réservées projetées prendraient fin tout juste au nord de l'autoroute 440, à Laval»*

**Rectificatif** : Voir le rectificatif précédent.

## **DM17**    **Rénald Paquette**

**Page 2** : *«Dans le Projet du ministère des Transports, l'avenue des Perron Ouest se termine dans un cul-de-sac. Cette proposition du Ministère impose de faire passer la machinerie agricole par la rue Prince-Rupert, en pleine zone résidentielle et scolaire.»*

**Rectificatif** : Le Ministère prévoit bien que l'avenue des Perron ouest se termine en cul-de-sac, toutefois, un lien routier est prévu au projet pour relier l'avenue des Perron à la rue Saint-Saëns comme illustré dans le schéma ci-après.






**Page 3 :** «L'idée de faire côtoyer de la machinerie agricole de sept mètres de largeur, ayant un véhicule d'escorte en avant et un véhicule d'escorte à l'arrière, avec des cyclistes et des piétons sur une piste multifonctionnelle est complètement utopique.»

**Rectificatif :** L'avenue des Perron mesure environ 6,5 mètres de largeur. Le scénario sur la piste multifonctionnelle est donc similaire à ce qui prévaut actuellement sur cette avenue lors du passage de machineries agricoles. Le Ministère, en collaboration avec les agriculteurs, prévoit développer un système qui verra à assurer le passage sécuritaire de tous les usagers.

## DM18 Gilles Boulay

**Page 3 :** «Depuis la construction du pont Athanase-David sur la rivière de Mille-Îles et la prolongation de l'autoroute 19, le trafic de transit a considérablement augmenté dans le secteur.»



**Rectificatif :** Les interventions d'élargissement apportées à la route 335 de 2001 à 2008 (reconstruction de la route 335 à 2 voies dans l'emprise de l'A-19 au nord de l'A-440 incluant un élargissement à 4 voies entre des Laurentides, des Mille-Îles et la route 344 en 2001; réaménagement de la route 335 (2 voies) dans l'ancienne emprise de l'A-19 au nord de l'A-640, jusqu'au chemin de la Côte-Saint-Louis dans Bois-des-Fillion et Terrebonne en 2003-2004; élargissement à 4 voies de la route 335 entre la route 344 et l'A-640 en 2007-2008) n'ont pas influencé les débits sur le pont Papineau-Leblanc. En 2012, le débit journalier moyen annuel (DJMA) était de 55 000 véhicules, soit 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 des diverses interventions dans l'axe de la route 335.

**Page 5 :** « On estime à plus de 400% la hausse de l'achalandage entre 2000 et 2008 sur ce tronçon. C'est donc plus de 60 000 véhicules par jour qui en 2008, passaient à l'angle de la route 335 et de la rue Adolphe-Chapleau à Bois-de-Filion. »

**Rectificatif :** On estime à environ 180% la hausse de l'achalandage entre 2000 et 2008 sur ce tronçon. En moyenne, 49 000 véhicules passent quotidiennement à l'intersection de la route 335 et du boulevard Adolphe-Chapleau à Bois-de-Filion selon les données des comptages réalisées en 2012 à cette intersection.


## DM19 Normand Legault

**Page 4 :** « Une rencontre du promoteur et des producteurs agricoles concernés par le parachèvement de la route 19 doit avoir lieu dans les délais les plus courts, car aucun échange n'a eu lieu avec les représentants des producteurs agricoles, soit l'Union des producteurs agricoles, soit le Comité de production horticole d'Outaouais-Laurentides. »

**Rectificatif :** L'Union des producteurs agricoles a été rencontrée lors de la collecte des préoccupations sociales au printemps 2011. Il est prévu que le Ministère rencontre à nouveau et à court terme les représentants du milieu agricole.

## DM21 Société de développement économique Thérèse-de Blainville (CLD)

**Page 4 :** « Le ministère des Transports évaluait déjà, il y a 15 ans, à 1 milliard de \$ par année les pertes dues à la congestion ».



**Rectificatif :** Une étude réalisée en 1997 par Les Conseillers ADEC inc. en collaboration avec le MTQ évaluait les coûts sociaux économiques de la congestion récurrente sur le réseau routier de la région de Montréal à 502 M\$ pour l'année de référence 1993. Une mise à jour de cette étude réalisée par les mêmes partenaires en 2004 établissait les coûts à 779 M\$ pour l'année de référence 1998. Deux autres mises à jour réalisées en 2009 (année de référence 2003) et 2014 (année de référence 2008) révélaient de nouvelles hausses des coûts socio-économiques de la congestion routière récurrente pour la région de Montréal qui atteignaient respectivement 1,42 G\$ et 1,85 G\$.

**Page 4 :** «*Actuellement, sur le nombre de véhicules qui empruntent la R-335 dans l'emprise de l'autoroute 19, on compte à peine 4 à 6 % de camions, alors qu'ils représentent habituellement de 10 à 12 % du trafic routier.*»

**Rectificatif :** Le rapport principal de l'étude d'impact sur l'environnement mentionne à la page 40 : «*De façon générale, on estime que le camionnage sur le pont Athanase-David représente 4 % en direction sud et à 6 % en direction nord lors d'un jour moyen de semaine. Au niveau du boulevard Dagenais, la proportion de véhicules lourds est estimée à 3 % en direction sud et à 4 % en direction nord lors d'un jour moyen de semaine. Il en ressort que le trafic de véhicules lourds n'est pas un enjeu sur le corridor à l'étude.*»

## DM22 Ville de Lorraine

**Page 6 :** «*Cette congestion, qui a augmentée significativement depuis les 10 dernières années, était le fait, en 2008, du passage de plus de 60 000 véhicules par jour à l'angle de la route 335 et du boulevard Adolphe-Chapleau à Bois de Filion.*»

**Rectificatif :** Le document DA16 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Parachèvement de l'autoroute 19 à Laval et à Bois-des-Filion – Étude d'intersection – Comptages 2012 – Intersection de la route 335 et de la terrasse Brissette* déposé à la Commission du BAPE stipule que 49 000 véhicules passent chaque jour au carrefour du boulevard Adolphe-Chapleau et de la route 335.

## DM23 Conseil d'établissement de l'école La Visitation

**Page 1 :** «*Par conséquent, nous savons que le projet augmentera potentiellement la circulation en provenance de la Rive Nord et contribuera à déshumaniser davantage le secteur et le rendra plus insécurisant.*»

**Rectificatif :** Le projet de parachèvement de l'autoroute 19 n'augmentera pas de façon significative la circulation en provenance de la rive nord à Montréal. À ce sujet, le document DA43 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Répercussion du projet sur la circulation au pont Papineau-Leblanc* déposé à la Commission du BAPE présente les répercussions du projet sur la circulation au pont Papineau-Leblanc obtenues de la modélisation routière de ce secteur.

**Page 2 :** «*Or, on prévoit que le projet de prolongement de l'autoroute 19 en coûtera aux Québécois 600 millions de dollars pour un tronçon d'autoroute de 8km qui desservira 6600 personnes de la rive nord de Montréal*»

**Rectificatif :** Le projet de parachèvement est estimé entre 500 et 600 M\$. Le projet comprend :


- le parachèvement de l'autoroute à 2 voies par direction entre l'A-440 et l'A-640 (8 km);
- une voie réservée fluide et continue dans chaque direction exclusive aux autobus (10 km);
- une piste multifonctionnelle (9 km);
- quatre nouveaux échangeurs;
- le parachèvement de l'échangeur A-640/A-19;
- un stationnement incitatif (A-640/A-19);
- et le réaménagement du pont Athanase-David et l'ajout d'un nouveau pont à l'est.

Il est mentionné que le projet desservirait 6 600 personnes dans la rive nord de Montréal. Présentement, 34 000 déplacements sont enregistrés quotidiennement au pont Athanase-David, dont 6 600 en période de pointe matinale.

## DM26 Ville de Laval

**Page 6 :** «*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.* »

**Rectificatif :** Voir le rectificatif en lien avec l'item **Page 10** du mémoire DM14.



**Page 10 :** «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 (...).»

**Rectificatif :** Cette recommandation s'adresse plutôt à l'AMT (réseau de transport métropolitain par autobus) ou à la STL (réseau d'autobus lavallois) qui ont la responsabilité de planifier et de mettre en place les voies réservées ou des mesures préférentielles sur le réseau routier municipal. Le MTQ peut aider financièrement ces organismes à mettre en place ce type d'aménagement via le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes et le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL.

**Page 17 :** «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.»

**Rectificatif :** Le MTQ a déjà procédé à l'étude d'impact sonore pour le projet présenté en audience publique. Tous les secteurs sensibles aux bruits situés dans la zone d'étude s'étendant sur une distance de 300 mètres de part et d'autre de la route 335 actuelle et de l'autoroute 19 projetées ont été considérés. Le secteur de la rue Bienville fait partie de cette zone d'étude. L'analyse a démontré qu'aucune mesure d'atténuation n'est requise pour ce secteur puisque les impacts seront nuls ou faibles.

À noter qu'une mise à jour de l'étude d'impact sonore est prévue lorsque la géométrie du projet sera définitive.

## DM31 Ville de Bois-des-Filion

**Page 3 :** «Aucune ville de 9600 habitants ne souhaite subir les inconvénients liés à la présence de plus de véhicules chaque jour (Étude Tecsub 2006, jointe en annexe).»

**Rectificatif :** L'étude réalisée par Tecsub en 2006 présente une présence en moyenne de 45 000 véhicules par jour.



## DM32 Coalition pour le parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif

**Page 3 :** «Le réseau autoroutier demeure inachevé et est substantiellement identique à ce qu'il était il y a 40 ans, alors que le nombre de véhicules, automobiles, camions et autobus, a quadruplé et même plus.»

**Rectificatif :** Le Ministère a procédé à différents travaux au fil des ans à Laval et dans la couronne nord, dont:

- le parachèvement de l'autoroute 25 entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'autoroute 440 à Laval;
- la construction de la route 335 entre le boulevard Dagenais à Laval et le chemin de la Côte-Saint-Louis à Terrebonne;
- l'élargissement de l'autoroute 25, de 4 à 6 voies, entre la montée Saint-François et l'avenue Marcel-Villeneuve à Laval;
- l'élargissement de l'autoroute 15, de 3 à 4 voies, en direction nord entre le boulevard Cartier et l'autoroute 440 ainsi qu'entre le boulevard Des Rossignols et la route 117 à Laval;
- la construction de l'échangeur A-640 / A-15 incluant l'élargissement de 4 à 6 voies de l'autoroute 640 entre l'autoroute 13 et la route 117;
- l'élargissement de la route 337 entre l'autoroute 640 et la rue Rodrigue à Terrebonne;
- le prolongement de l'autoroute 440 entre le boulevard Industriel et l'autoroute 13 à Laval.


## DM33 Enviro Mille-Îles

**Page 4 :** «La construction d'un « second » pont Athanase David constitue évidemment un changement majeur au projet. Pour notre organisme, il est clair que l'ajout de deux voies de circulation pour les automobiles est à l'origine de la nécessité de cet ajout.»

**Rectificatif :** Le projet présenté en 2010 prévoyait la construction d'une passerelle pour la piste multifonctionnelle. Le transport collectif devait alors s'insérer dans la circulation au niveau du pont Athanase-David. Le projet a depuis été bonifié par l'ajout d'une deuxième structure, située à l'est du pont existant, dans le but d'assurer un service de transport collectif fluide et continu, et n'ajoute donc pas de voies de circulation pour les automobilistes.

**Page 5 :** «Selon nos informations, la machinerie agricole qui empruntait la route 335 devra le faire via la piste multifonctionnelle avec le prolongement de la 19.»





**Rectificatif :** Selon la conception actuelle du projet, la machinerie agricole pourra emprunter la piste multifonctionnelle uniquement entre la terrasse Brissette à Laval et la 39<sup>e</sup> avenue à Bois-des-Filion selon des modalités qui restent à définir et qui seront développées en collaboration avec les agriculteurs.

**Page 5 :** «Lors de la période de questions du 22 septembre dernier, plusieurs citoyennes et citoyens de Montréal se sont inquiétés de la hausse possible du volume de circulation automobile entrant dans la métropole à partir du pont Papineau-Leblanc. Les gens du Ministère des Transports ont cependant mentionné que 32% de la circulation de l'axe 335/autoroute 19 emprunte ce pont.»

**Rectificatif :** Parmi les 6 600 véhicules franchissant le pont Athanase-David vers le sud en pointe du matin, la majorité (62 %) se destine à Laval et 38 % à Montréal, de ce nombre, 29% empruntent le pont Papineau-Leblanc.


## DM35 Éco-Nature

**Page 3 :** «Le corridor faunique et récréatif de la rivière des Mille Îles est une entité physique reconnue formellement par les municipalités, par la Communauté métropolitaine de Montréal et par le gouvernement du Québec sous le vocable du Parc de la Rivière-des-Mille-Îles. Il est essentiel que le MTQ le reconnaisse également.»

**Rectificatif :** Le MTQ tient à souligner qu'il reconnaît l'entité physique qu'est le Parc de la Rivière-des-Mille-Îles. Le MTQ a d'ailleurs participé à l'agrandissement du refuge faunique en 2010 en accordant ce statut à plusieurs de ses terrains situés dans la rivière des Mille Îles. En plus, le MTQ collabore annuellement avec Éco-Nature en protégeant l'habitat du papillon monarque dans plusieurs bretelles d'autoroutes à Laval et sur la rive nord.

**Page 8 :** «Dans le document de consultation du MTQ, à la page 21, « description du milieu, section nord », nous constatons que le corridor faunique et récréatif de la rivière des Mille Îles n'est pas identifié. Alors que la rivière puisse être perçue comme un obstacle à franchir, elle devrait être reconnue comme une ressource exceptionnelle à protéger.»

**Rectificatif :** L'organisme semble plutôt faire référence à la diapositive 23 de la présentation faite le 22 septembre (document DA01). Cette diapositive est intitulée *Description du milieu – Section nord*. Bien que le nom de la rivière des Mille Îles ne soit pas inscrit sur l'image, il a été mentionné lors de la séance publique du 22 septembre : « Au niveau du milieu naturel, du côté nord on retrouve principalement la rivière des Mille îles ainsi que des boisés, des milieux humides ». L'impact du projet sur la navigation a également été présenté lors de cette séance. De plus, le MTQ tient à rappeler que les chapitres 5 et 6 de l'étude d'impact font état d'inventaires réalisés sur



les rives et dans la rivière des Mille Îles ainsi que des impacts potentiels attribuables au projet, notamment sur les activités récréotouristiques.

**Pages 14 et 15 :** «*la réduction de la vitesse de circulation au-dessus du corridor faunique et récréatif à 70 km/h sur une section d'environ 1 km, de part et d'autre de la rivière des Mille Îles. À vitesse réduite, la génération de bruit est fortement réduite.*»

**Rectificatif :** La vitesse n'est pas le seul facteur influençant le bruit routier et des simulations sont nécessaires pour affirmer que le bruit sera fortement réduit en réduisant la vitesse de la route. Le document DA37 apporte des précisions à ce sujet (voir le point 1).

## DM36 Vélo Québec

**Page 4 :** «*Contrairement à la situation actuelle, l'aménagement proposé : -Diminuera le confort et la sécurité des piétons et cyclistes à cause de la présence de véhicules motorisés;*»

**Rectificatif :** Les piétons auront un trottoir accessible à l'année au lieu de circuler avec les vélos en période estivale et avec la circulation automobile en période hivernale.

**Page 4 :** «*Favorisera la délinquance des quadistes qui utiliseront cette voie hors de la période prévue.*»

**Rectificatif :** Les VHR circulent déjà sur la Route verte du 15 décembre au 15 mars entre la terrasse Brissette et la 39<sup>e</sup> avenue.


## DM39 Conseil régional de l'environnement de Montréal

**Page 4 :** «*Le ministère soutient que son projet n'entraînera aucune augmentation du trafic routier, mais simplement une réorganisation des trajets.*»

**Rectificatif :** Le Ministère ne prétend pas que le projet n'entraînera aucune augmentation de trafic routier; les flux doubleraient presque sur le pont Athanase-David, alors qu'ils n'augmenteraient pas significativement sur le pont Papineau-Leblanc.

Le MTQ indique toutefois que la modélisation de la demande future prend en compte les projets de développement urbain (et ce faisant la croissance démographique) attendue dans la région. Les modèles simulent aussi les effets de rééquilibrage des flux





entre les axes routiers. Ces deux éléments constituent l'essentiel de l'évolution de la demande routière. Les prévisions du Ministère prennent en considération un partage modal croissant vers le transport en commun. Une fois ces dimensions fondamentales modélisées, la demande restante correspondrait à des quantités marginales de déplacements associés à de nouveaux besoins de déplacements générés par la route, ou à des développements immobiliers non pris en compte et induits par l'accessibilité accrue que procurera la route.

## DM40 Serge Villeneuve

**Page 4 :** « On me corrigera, mais dans le plan stratégique de l'AMT pour 2020 où les priorités sont nombreuses et où on projette de tripler le nombre de kms de voies réservées pour autobus, rien n'est prévu pour l'axe de l'A-19. »

**Rectificatif :** L'Agence métropolitaine de transport (AMT), à l'axe 3 de sa Vision 2020, met de l'avant une nouvelle approche de concertation métropolitaine basée sur la création de comités d'axe servant à réunir les différents partenaires concernés par un projet de desserte afin de définir les modalités de ces dessertes et formaliser les engagements des partenaires impliqués.

Un comité d'axe A-19, piloté par l'AMT, est actuellement à l'œuvre afin de soutenir le développement de services de transport collectif dans le corridor de l'A-19.


**Page 5 :** «Au Québec, le parc automobile a augmenté en moyenne de 90 000 véhicules par année depuis 2000.»

**Rectificatif :** Selon le rapport de la Société de l'assurance automobile du Québec "Données et statistiques 2012", disponible en ligne, il y avait en l'an 2000 3 388 104 véhicules de promenade immatriculés et 4 429 283 en 2012, soit une croissance moyenne de 86 765 par année.

**Page 5 :** « On ne sait trop si des études fiables sur l'utilisation de l'autobus ont été faites dans la zone touchée, dans le contexte d'une éventuelle A-19 devenue plus fluide? »

**Rectificatif :** Le Ministère a procédé à des analyses spécifiques relatives au transport collectif.

**Page 6 :** «Le développement du transport en commun devrait être davantage priorisé, mais comme les fonds manquent toujours pour son développement dans des secteurs prioritaires où la demande est grande (l'AMT est toujours confrontée à de sérieux problèmes de liquidités), implanter une voie réservée qui serait sous-utilisée alors que d'autres sont en attente de réalisation donne à réfléchir. Une voie construite à fort prix et qui s'avérerait inutile donnerait l'image au payeur de taxe qu'on gaspille les fonds



*publics, que les voies réservées ça ne fonctionne pas, et ça n'aiderait guère la cause de ce mode de transport. »*

**Rectificatif** : Les voies réservées font partie intégrante du projet de parachèvement de l'autoroute 19. Ainsi, le financement du projet, incluant celui des voies réservées, sera réalisé à partir de l'enveloppe budgétaire dédiée aux projets routiers et n'amputera pas l'enveloppe des projets de transport collectif.

**Page 6** : *«Alors on aurait un tronçon d'autoroute à 6 voies, avec 6 échangeurs sur 8 km.»*

**Rectificatif** : Le projet prévoit la construction de quatre nouveaux échangeurs et du réaménagement d'un autre.


## DM41 Vivre en ville


**Page 2** : *«Le promoteur à beau jeu de faire la démonstration, très circonscrite géographiquement, que l'impact environnemental de son projet est faible, voire nul.»*

**Rectificatif** : Le document DA3 déposé à la Commission du BAPE présente une analyse des émissions polluantes et GES de portée régionale, qui complète l'évaluation locale présentée à l'étude d'impact.

**Page 3** : *«En négligeant de considérer la demande induite en transport, le promoteur occulte sa responsabilité en matière d'incitation à l'étalement urbain.»*

**Rectificatif** : Les modèles de simulation de la demande en transport du Ministère tentent de prévoir la demande de déplacements future en y intégrant notamment les prévisions de la croissance démographique de l'Institut de la statistique du Québec pour la région de Montréal établies sur la base des données du recensement. Le Ministère veut ainsi prévoir les effets de rééquilibrage dans les réseaux de transport de la demande dégagée par la croissance démographique actuelle et anticipée. De plus, si l'occupation actuelle du territoire est un fait accompli, le MTQ tente de prévoir son développement futur en s'appuyant sur les outils de planification de ses partenaires municipaux et régionaux pour identifier où se trouvent les capacités d'accueil résiduelles pour les nouveaux résidents. Il faut savoir que ce sont les MRC, les municipalités et les communautés métropolitaines qui ont la responsabilité légale d'assurer un développement harmonieux et responsable du territoire tout en respectant les orientations gouvernementales en aménagement. Le ministère des Transports est partie prenante de ces orientations. Il n'occulte en rien ses responsabilités à cet égard. En améliorant le réseau routier, le Ministère tentera d'abord d'atténuer les effets d'une congestion routière existante et déjà intenable, puis de limiter les impacts de la hausse de la demande découlant de la croissance démographique que prévoit, d'ici 2031, la





Communauté métropolitaine de Montréal dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), et ce, de façon à maintenir la mobilité des personnes et des marchandises et ainsi contribuer au dynamisme économique et social de la région métropolitaine, tel que le préconise la Communauté.

**Page 4 :** «Plusieurs études démontrent que, pour chaque augmentation de 10 % de la capacité routière, il y a de 4,7 % à 12,2 % de plus de congestion routière sur une période variant entre 10 et 15 ans.»


**Rectificatif :** Les études desquelles proviennent ces chiffres ne font pas la part de distinction entre les sources de la croissance de la demande. De plus, elles ne parlent pas d'une hausse de 4,7% à 12,2% de la congestion, mais bien d'une augmentation des flux routiers (en fait, du nombre de véhicules-km parcourus). En réalité, le trafic automobile augmente essentiellement en lien avec l'accroissement de la population et de son activité économique. Ces études n'ont pas établi si l'ajout de capacité avait précédé ou plutôt suivi la hausse de la demande. L'évaluation scientifique du Utah DOT: *Comparative Evaluations on the Elasticity of Travel Demand* par Schiffer et al. peut être également consultée à ce sujet. Le document de Roger Gotham : « *Demystifying Induced Travel Demand* » dresse quant à lui une clarification scientifique du phénomène.

**Page 4 :** «Il est évident que le projet de prolongement de l'A19, par son impact sur le développement dominiciliaire de la couronne nord, ne répond pas du tout à ces objectifs. De plus, le projet entre en contradiction avec les orientations de l'État en environnement, mobilité et aménagement urbain, alors que les orientations gouvernementales devraient concourir à leur mise en œuvre»

**Rectificatif :** Le parachèvement de l'autoroute 19 respecte les orientations du «*Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal 2001-2021* » et plus spécifiquement les orientations 1, 2, 5 et 6 de ce cadre et il respecte également le contenu de «l'Addenda modifiant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la CMM en vue de l'élaboration du PMAD».

La CMM mentionne dans son mémoire déposé le 23 octobre 2014 (DM14) que «Ce projet du MTQ est conforme avec l'objectif 2.3 du PMAD qui vise l'amélioration des conditions de circulation des camions pour le transport des marchandises et l'amélioration du transport des personnes par l'implantation de mesures préférentielles au transport en commun ou par une optimisation de la capacité routière, selon les caractéristiques du milieu» (p.7). «Le projet (...) est illustré à la carte 17 du PMAD sur le réseau routier métropolitain».

Le projet respecte le contenu de l'orientation 1 du Plan stratégique 2013-2015 du MTQ qui vise à «soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés». Il rencontre également l'objectif 1.1 qui vise à «accroître l'utilisation des transports collectif et alternatif». Le projet respecte le contenu de l'orientation 3 du même plan qui



visé à «accroître la rigueur, l'intégrité et la transparence afin d'offrir aux citoyens des services de qualité au meilleur coût».

*Page 5 : «Pis encore, l'augmentation de la capacité routière ne s'inscrit dans aucune intervention souhaitée par le promoteur dans son propre plan stratégique»*

**Rectificatif** : Voir le rectificatif précédent.

**Page 5** : *«Recommandation 1b– Que le MTQ arrime sa vision métropolitaine des projets de mobilité aux orientations gouvernementales en aménagement du territoire et au plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)»*

**Rectificatif** : Voir le rectificatif précédent.

**Page 7** : *«En effet, le promoteur ne peut fournir aucune garantie à l'effet que la voie réservée sera réellement utilisée, alors que la demande actuelle est très faible et qu'il n'est pas responsable des services dispensés sur cet axe.»*

**Rectificatif** : Le Ministère a procédé à plusieurs études qui estiment qu'il y aura un achalandage de 2200 usagers par jour à l'horizon de 2031.

## DM42    **Projet Montréal**


**Pages 5 et 6** : *«La voie réservée pour le transport collectif : de la poudre aux yeux.*

*Le MTQ a lancé de la poudre aux yeux lors des audiences publiques sur le prolongement de l'autoroute 25, en 2005. Le MTQ promettait l'ajout de 100 autobus pendant la période de pointe du matin vers Montréal à l'horizon de 2016. La Société de transport de Laval et Conseil intermunicipal de transport (CIT) des Moulins n'offrent présentement que deux circuits d'autobus sur le pont de l'autoroute 25, soit les circuits 925 et 30-30G qui offrent respectivement neuf et 19 départs durant la période de pointe du matin pour un grand total de 28 départs.*

*Le MTQ a présenté cette carte sur la voie réservée aux autobus en site propre. Or, la voie en site propre n'a jamais été réalisée.».*

**Rectificatif** : Le nombre de 100 autobus en pointe du matin n'a jamais été prévu sur le pont de l'A-25, mais sur la voie réservée dans le corridor du projet sur l'Île de Montréal, donc majoritairement pour les autobus de la STM.

Il est par ailleurs inexact de dire que la voie réservée n'a jamais été réalisée. Elle existe en site propre à Laval tel que planifié. Tandis qu'à Montréal, elle a été aménagée en rive de la voie de desserte plutôt qu'en site propre, mais elle est fonctionnelle. Sur le



pont, un site propre n'a jamais été prévu, car la voie de droite (qui s'ajoute comme 3<sup>e</sup> voie aux deux voies de la route) doit y permettre les mouvements d'entrecroisement entre les entrées et sorties sises aux extrémités.

**Page 7 :** *« toute nouvelle infrastructure autoroutière amène une demande induite. »*

**Rectificatif :** Le Ministère ne peut pas adhérer à l'affirmation que « toute nouvelle infrastructure routière amène une demande induite ». Dans les faits, plusieurs phénomènes agissent (développement urbain, adaptation des horaires de déplacement, changement d'itinéraire, changement de lieux d'activités, transfert modal), chacun pouvant être évalué à partir des modèles de transport. Aucun déplacement n'est spontanément créé. Dans les faits, l'ajout de capacité routière est plus souvent une mesure prise par les autorités publiques en réaction à l'augmentation passée de la demande auto qui n'avait pas attendu cela pour s'accroître graduellement. La mise en place de cette nouvelle offre (capacité) entraîne immédiatement un rééquilibrage des flux entre les divers corridors alternatifs, déjà lourdement congestionnés. Le développement urbain existe indépendamment de l'accessibilité parfois déficiente des sous-régions.


**Page 7 :** *« Projet Montréal doute fortement des estimations de débits de circulation sur les ponts autour de l'île Jésus, pour la période de pointe du matin 2006-2026 déposés par le MTQ, car celles-ci estiment que le débit de circulation sur le pont Papineau-Leblanc sera plus faible en 2026 qu'en ce moment. »*

**Rectificatif :** Le MTQ a expliqué lors de l'audience publique que les données observées de trafic sur le pont Papineau-Leblanc montrent depuis plusieurs années une stagnation des débits qui y passent autant en pointe du matin que sur 24h (DJMA). Les prévisions de demande en transport dans cet axe laissent entrevoir un léger recul de la dépendance de Laval et de la couronne nord envers Montréal pour les activités économiques. Cela se traduirait par un léger fléchissement de la demande pour les déplacements entrant sur l'Île de Montréal (en période de pointe matinale).

**Page 10 :** *« Nous croyons que le BAPE devrait porter une attention très particulière aux politiques et plans adoptés au cours des dernières années (...) le projet de prolongement de l'autoroute 19 se trouve en contradiction avec ces politiques et plans »*

**Rectificatif :** Le parachèvement de l'autoroute 19 respecte les orientations du « Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal 2001-2021 » et plus spécifiquement les orientations 1, 2, 5 et 6 de ce cadre et il respecte également le contenu de « l'Addenda modifiant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la CMM en vue de l'élaboration du PMAD ».

La CMM mentionne dans son mémoire déposé le 23 octobre 2014 (DM14) que « Ce projet du MTQ est conforme avec l'objectif 2.3 du PMAD qui vise l'amélioration des conditions de circulation des camions pour le transport des marchandises et l'amélioration du transport des personnes par l'implantation de mesures préférentielles au transport en commun ou par une optimisation de la capacité routière, selon les



caractéristiques du milieu» (p.7). «Le projet (...) est illustré à la carte 17 du PMAD sur le réseau routier métropolitain».

Dans le document DM14, la CMM mentionne en conclusion que «Le projet de parachèvement de l'autoroute 19 est conforme aux priorités d'intervention souhaitées par la Communauté métropolitaine de Montréal sur le réseau routier métropolitain afin d'assurer l'accessibilité routière et la mise en valeur intermodale des infrastructures stratégiques de transport des marchandises sur l'ensemble du territoire».

**Page 12** : «Un projet qui va augmenter les émissions de gaz à effet de serre»

**Rectificatif** : D'un point de vue régional, la réalisation du projet amènera une réduction de l'émission de GES anticipée notamment en raison du transfert modal et de la décongestion (meilleure fluidité) qu'entraînera le parachèvement, non seulement sur l'A-19, mais également sur les artères avoisinantes tel le boulevard des Laurentides.

Le document DA3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Bilan des émissions à effet de serre et autres polluants* déposé à la Commission du BAPE renseigne sur le sujet.

## DM43 Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal

**Diapo 10** : «L'augmentation de la capacité en amont risque d'accentuer le goulot d'étranglement.»

**Rectificatif** : Le MTQ prévoit que l'impact du projet sur la circulation au pont Papineau-Leblanc n'est pas significatif. À ce sujet, le document DA43 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Répercussion du projet sur la circulation au pont Papineau-Leblanc* déposé à la Commission du BAPE présente les répercussions du projet sur la circulation au pont Papineau-Leblanc obtenues de la modélisation routière de ce secteur.

Fin du document