

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

Première partie de l'audience publique  
22 et 23 septembre 2014

Complément d'information  
Ville de Laval

### **Caractérisation des eaux souterraines sur le territoire de la Ville de Laval**

La Ville de Laval ne dispose d'aucune étude qui inventorie, analyse et caractérise les eaux souterraines sur l'ensemble de son territoire.

### **ÉvoluCité**

Lien vers les sites internet ÉvoluCité de la Ville de Laval :

<http://www.evolutite.laval.ca/>

Le site internet permet d'expliquer la démarche ÉvoluCité et d'accéder à trois documents importants de celle-ci :

- Politique de l'urbanisme durable (dans la rubrique *Publications*);
- Plan de mobilité active (dans la rubrique *Publications*);
- Plan de mobilité durable (document de consultation, en page d'accueil).

### **Liens cyclables entre Laval et Montréal**

Le Plan de mobilité active présente les voies cyclables et polyvalentes, actuelles et projetées, à Laval<sup>1</sup>. En réponse à la question sur les liens cyclables actuels et projetés entre l'île Jésus et l'île de Montréal, les liens actuels, d'ouest en est, sont le traversier saisonnier entre Laval-sur-le-Lac et L'Île-Bizard, le pont Lachapelle, le pont ferroviaire (route verte) à l'île Perry, le pont Pont-Viau et le pont de l'autoroute 25. Les liens projetés, d'ouest en est, sont le pont ferroviaire de l'île Bigras, le pont Louis-Bisson (A-13), le pont Papineau-Leblanc (A-19) et le pont Pie-IX.

Sur la base des orientations et des concepts énoncés au Plan de mobilité active, la Ville de Laval complète son plan directeur des liens cyclables. Cet exercice est à l'étape des études de faisabilité.

La piste cyclable intégrée au projet de parachèvement de l'A-19 interceptera des pistes cyclables projetées par la Ville de Laval aux trois échangeurs, soit Mille-Îles/des Laurentides, Saint-Saens et Dagenais.

### **Mesures pour favoriser le covoiturage**

Le document de consultation lié au Plan de mobilité durable prévoit des mesures pour favoriser le covoiturage.

---

<sup>1</sup> [http://www.evolutite.laval.ca/pdf/panneau\\_carte\\_nouvelles\\_voies\\_cyclables.pdf](http://www.evolutite.laval.ca/pdf/panneau_carte_nouvelles_voies_cyclables.pdf)

La STL intervient en matière de covoiturage grâce :

- Au projet Clic de covoiturage branché, avec 10 voitures de marque Volt rendues disponibles par la STL et l'AMT à 10 équipages lavallois pour covoiturer entre leur domicile et une station de métro (7 à Montmorency et 2 à Cartier) ou une gare de train (1 voiture à Ste-Dorothée). Le projet est en cours depuis 3 ans (octobre 2011);
- Pendant plusieurs années, une entente avec le Réseau de covoiturage permettait aux visiteurs du site Web de la STL de s'inscrire et de former des équipages pour covoiturer. La STL est en révision de cette initiative;
- Aux démarches du personnel de la STL, dans le cadre des services aux entreprises (Éco-boulot), qui rencontre individuellement plusieurs employeurs pour établir un diagnostic de leurs problèmes de mobilité et leur présenter un éventail de solutions qui passent par des ajustements aux services classiques d'autobus ou de taxis collectifs, des recours à la mobilité durable et aussi des propositions pour organiser du covoiturage à la manière du projet Clic, mais avec des fourgonnettes de 6 ou 7 places.

La Ville de Laval, par son Service de l'environnement, soutient Communauto en offrant des cases sur certaines de ses propriétés et fait la promotion du Réseau de covoiturage (covoiturage.ca) lors de nos événements. La Ville envisage de réserver des cases de stationnement pour les usagers du covoiturage, dans un premier temps, pour ses employés.

### Accessibilité aux stations de métro

Trois stations de métro sont localisées sur le territoire de la ville de Laval, Cartier, Concorde et Montmorency. Ces stations sont desservies par le transport collectif et la station Concorde est aussi une gare du train de passagers reliant Saint-Jérôme au centre-ville de Montréal.

Un stationnement incitatif est greffé à chaque station de métro. La capacité et le taux d'occupation des aires de stationnement sont :

Station de métro	Caractéristique	Capacité du stationnement (cases)	Taux d'occupation 2012 (%)	
			Annuel	Saturation quotidienne maximale
Cartier		596	95	100
Concorde		0	n/a	n/a
Montmorency	Extérieur (gratuit)	608	95	100
	Intérieur (payant)	709	87	100

À la station de métro Montmorency, l'AMT tente une expérience de location de cases de stationnement sur 54 % de la capacité totale de l'aire. Cette location assure la disponibilité d'une case pour le locataire, peu importe son heure d'arrivée.

Pour l'accès des autobus à la station de métro Montmorency, 21 emplacements sont disponibles dont 10 débarcadères. Cette capacité est insuffisante pour répondre à la demande de la STL et des autres AOT. L'AMT, la STL et la Ville de Laval travaillent pour trouver des solutions à cette situation afin de répondre à la demande croissante.

## **Interventions relatives au bruit routier**

Vous trouverez ci-joint le lien vers le règlement L-12085 sur le bruit adopté par la Ville de Laval le 8 juillet 2013 :

<http://www.laval.ca/Pages/Fr/Citoyens/bruit.aspx>

À l'article 1.3.4 du règlement L-12085, il est précisé que celui-ci ne s'applique pas lors de la production d'un bruit provenant des véhicules routiers, ferroviaires, aéronautiques ou nautiques.

Toutefois, le 6 février 1989, le conseil municipal de Laval adoptait par résolution une politique en matière de prévention du bruit communautaire. Cette politique fut modifiée le 5 août 1991. Cette politique vise les projets destinés à de l'habitation située à moins de 150 mètres de l'emprise d'une autoroute, d'une voie ferrée ou d'une zone industrielle. Avant l'obtention de services publics municipaux, de modification de règlements municipaux ou de tout permis ou certificat, la politique prévoit que le requérant devra présenter une étude démontrant l'atteinte de seuil de bruit. Les aménagements nécessaires (talus, mur, etc.) pour l'atteinte des seuils sont à la charge du requérant. Si l'infrastructure (chaussée, voie ferrée, etc.) est inexistante dans l'emprise, le conseil municipal détermine par résolution les conditions préalables. Notez que le règlement L-7500, cité dans la politique, n'est plus en vigueur.

Une nouvelle politique est en processus d'adoption afin de procéder à diverses adaptations nécessaires. Cette nouvelle politique aura ses propres normes pour éviter toute référence à un règlement. Pour l'habitation, les normes retenues font référence aux chambres à coucher et autres pièces de l'immeuble. Les espaces récréatifs auront aussi leurs normes particulières. La politique vise les projets résidentiels à moins de 150 mètres d'une voie ferrée, d'une voie rapide ou d'une activité industrielle ou commerciale ainsi que les projets industriels ou commerciaux à proximité d'un usage résidentiel. La nouvelle politique maintient la responsabilité du promoteur du projet de défrayer les coûts des travaux d'atténuation nécessaires.

Le secteur résidentiel, dans le quadrant nord-ouest de l'intersection des autoroutes 19 et 440, s'est réalisé progressivement du début des années 80 jusqu'à aujourd'hui. L'aménagement du talus fut aussi progressif. Ce projet serait précurseur de la politique en matière de prévention du bruit communautaire adoptée en 1989.

## **Protection des bois**

La Ville de Laval n'a pas d'objectif de couverture forestière sur son territoire. La Ville de Laval, à titre de MRC, a adopté un règlement de contrôle intérimaire (règlement M.R.C.L.-8) qui encadre les usages autorisés et fixe des règles d'abattage d'arbres dans les bois et les corridors forestiers d'intérêt métropolitain identifiés au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). En plus, le règlement de contrôle intérimaire vise des bois d'intérêt municipal.

Eu égard à la foresterie urbaine, la Ville de Laval, par le règlement L-10277, favorise la plantation d'arbres<sup>2</sup> sur son territoire. La Ville accorde une remise monétaire au propriétaire d'une unité d'évaluation qui plante un arbre ou qui effectue une opération d'entretien d'un arbre selon certaines conditions. Un maximum de 10 arbres peut faire l'objet d'une remise par unité d'évaluation.

---

<sup>2</sup> <http://www.laval.ca/Documents/Pages/Fr/Citoyens/reglements/reglements-codifies/reglement-l-10277.pdf>

Le chapitre III du règlement de zone L-2000 de la Ville de Laval prévoit des dispositions particulières concernant la coupe, la plantation et l'entretien des arbres sur l'ensemble du territoire.