



310 P NP DM14

Projet de parachèvement de l'autoroute 19
avec voies réservées au transport collectif à
Laval et à Bois-des-Filion 6211-06-155



MÉMOIRE

DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION DU BUREAU
D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT SUR
LE PROJET DE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 19
AVEC VOIES RÉSERVÉES AU TRANSPORT COLLECTIF
À LAVAL ET À BOIS-DES-FILION

TABLE DES MATIÈRES

1. Synthèse des recommandations	3
2. Présentation de la CMM	6
3. Conformité du projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec le PMAD	7
4. Recommandations de la Communauté sur les interventions proposées par le MTQ.....	10
5. Conclusion	22

1. SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

Recommandation 1

Que le gouvernement du Québec tienne compte de la position des élus de la Communauté métropolitaine de Montréal qui priorisent le parachèvement de l'autoroute 19, tel que prévu au PMAD.

Recommandation 2

Que le gouvernement du Québec s'assure que le parachèvement de l'autoroute 19 soit réalisé en fonction des orientations, des objectifs et des critères du PMAD.

Recommandation 3

Que le gouvernement du Québec inclue, au Plan québécois des infrastructures, le projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées pour le transport collectif et respecte l'échéancier de 2016 pour le début des travaux.

Recommandation 4

Que le MTQ évalue les impacts sur le réseau artériel et local situés à l'entrée de Montréal dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville (site du patrimoine du Sault-au-Récollet) de même que sur les voies transversales à Laval. Ces analyses devraient être réalisées pour les périodes de pointe du matin et du soir, ainsi que pour les périodes hors pointe.

Que les résultats d'analyse soient présentés aux autorités municipales concernées et que le MTQ collabore techniquement avec celles-ci pour trouver des solutions afin de réduire les impacts négatifs, si requis, et, le cas échéant, collabore financièrement à la mise en œuvre des mesures proposées.

Que le MTQ, une fois le projet réalisé, fasse le suivi et l'évaluation des impacts réels en collaboration avec les municipalités concernées afin d'identifier et de mettre en place des solutions au besoin.

Recommandation 5

Que l'axe A-19 (à Bois-des-Filion)/boul. des Laurentides (à Laval) soit examiné par le comité d'axe A-19 de l'AMT pour l'implantation de voies réservées au transport collectif, et de se rabattre sur la station de métro à Laval offrant les meilleurs potentiels de desserte.

Que l'implantation des stationnements prévue dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute 19 soit réfléchi au sein du comité d'axe A-19 de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) de façon à favoriser une empreinte au sol minimale afin de limiter les îlots de chaleur et d'encourager une mixité de fonctions aux abords des points d'accès aux transports collectifs. Des stationnements étagés pourraient, notamment, assurer une occupation optimale de l'espace en rendant disponibles certains espaces pour accueillir d'autres usages.

Que l'opportunité et la faisabilité de permettre le covoiturage sur l'autoroute 19 soient évaluées par le comité d'axe A-19 de l'AMT.

Que les résultats des études du comité d'axe A-19 de l'AMT, responsable du volet transport collectif dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute 19, servent d'intrants à l'avant-projet définitif du MTQ.

Que la faisabilité d'implanter les voies cyclables prévues au projet du côté ouest de la future autoroute soit examinée par le MTQ.

Recommandation 6

Que la conception de l'autoroute, de la piste multifonctionnelle et du pont d'étagement Adolphe-Chapleau soit réalisée de façon à garantir une insertion harmonieuse dans le milieu urbain, notamment par un aménagement plus compact de l'autoroute et des voies d'accès et de sortie, en vue d'optimiser le potentiel de redéveloppement du secteur central de Bois-des-Filion.

Que le MTQ collabore avec la Ville de Bois-des-Filion pour garantir cette insertion dans le milieu.

Recommandation 7

Que le MTQ analyse et propose des mesures qui maintiennent les conditions actuelles d'accessibilité pour la machinerie agricole aux terres en culture situées de part et d'autre de la future autoroute (liens est-ouest) sur le territoire de la Ville de Laval, de part et d'autre de la rivière des Mille-Îles (liens nord-sud), ainsi que les liens entre les rangs sur le territoire de Laval pour éviter les longs détours.

Que le MTQ envisage un aménagement plus compact des nouveaux échangeurs sur le territoire de la Ville de Laval afin de limiter l'empiètement en zone agricole protégée.

Que le MTQ s'assure du retour à l'agriculture des portions de terres non utilisées situées aux abords de la future autoroute, et, tout particulièrement, aux abords des échangeurs où les pressions à l'urbanisation seront les plus fortes.

Recommandation 8

Qu'une attention particulière soit apportée à la conception du nouveau pont et à l'aménagement des voies rapides en matière de design et d'insertion afin de préserver les éléments identitaires du milieu identifiés au PMAD.

Recommandation 9

Que le projet de parachèvement de l'autoroute 19 inclue des mesures de mitigations portant sur le couvert forestier, ayant pour objectifs :

- De maintenir la diversité biologique (protection contre les espèces exotiques envahissantes);
- De maintenir la qualité des peuplements forestiers (protection des arbres et de la flore forestière);
- De s'assurer qu'il n'y ait aucune perte de superficie de couvert forestier (reboisement).

Recommandation 10

Que le projet de parachèvement de l'autoroute 19 inclue des mesures de mitigations portant sur les bois métropolitains, ayant pour objectifs :

- De protéger l'habitat des espèces menacées et vulnérables (effectuer un inventaire botanique afin de répertorier la présence d'orme liège (*Ulmus thomasii* Sargent));
- De maintenir la diversité biologique (protection contre les espèces exotiques envahissantes);
- De maintenir la qualité des peuplements forestiers (protection des arbres et de la flore forestière);
- De s'assurer qu'il n'y ait aucune perte de superficie de couvert forestier (reboisement).

Recommandation 11

Que le projet de parachèvement de l'autoroute 19 inclue des mesures de mitigations portant sur les milieux humides, ayant pour objectifs :

- De protéger l'habitat des espèces menacées et vulnérables (effectuer un inventaire botanique afin de répertorier la présence d'espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être désignées comme telles);
- De maintenir la diversité biologique (protection contre les espèces exotiques envahissantes);
- De protéger et de mettre en valeur les milieux humides.

Recommandation 12

Que le projet de parachèvement de l'autoroute 19 inclue des mesures de mitigations portant sur le potentiel de conservation et de mise en valeur du Parc de la rivière des Mille-Îles, ayant pour objectifs :

- De protéger et de mettre en valeur l'écosystème de la rivière des Mille-Îles;
- De maintenir la diversité biologique (protection contre les espèces exotiques envahissantes);
- D'élargir la zone d'étude à la zone d'influence des travaux et des infrastructures en projet.

2. PRÉSENTATION DE LA CMM

Créée le 1^{er} janvier 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) est un organisme de planification, de coordination et de financement qui regroupe 82 municipalités. Elle compte une population de 3,8 millions de personnes réparties sur un territoire de plus de 4 360 kilomètres carrés dont 525 de surfaces aquatiques et 2 218 de terres agricoles, soit 58 % du territoire.

La CMM exerce des compétences dans les domaines suivants :

- l'aménagement du territoire;
- le développement économique;
- le développement artistique ou culturel;
- le logement social;
- les équipements, infrastructures, services et activités à caractère métropolitain;
- le transport en commun et le réseau artériel métropolitain;
- la planification de la gestion des matières résiduelles;
- l'assainissement de l'atmosphère;
- l'assainissement des eaux.

La CMM intervient également dans la protection et la mise en valeur des espaces bleus et verts.

En 2012, la CMM s'est dotée d'un premier *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD). Ce plan définit les orientations, les objectifs et les critères aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans la perspective d'un aménagement et d'un développement durables du territoire métropolitain. Le PMAD propose d'agir sur trois fronts, celui de l'aménagement, celui du transport et celui de l'environnement.

1. En matière d'aménagement, le PMAD propose d'orienter au moins 40 % de l'urbanisation projetée autour du transport collectif afin de développer des quartiers de type TOD (*Transit-Oriented Development*). Par ailleurs, une densification du cadre bâti est favorisée à l'extérieur des aires TOD. D'autres objectifs visent la délimitation du périmètre métropolitain, l'occupation optimale du territoire agricole et les contraintes géomorphologiques et anthropiques du territoire.
2. En matière de transport, le PMAD propose de développer le réseau de transport collectif afin de hausser la part modale du transport en commun à 30 % de l'achalandage en période de pointe du matin d'ici 2021 et à 35 % d'ici 2031. Le développement des réseaux de transport collectif est essentiel pour augmenter la mobilité durable. Le PMAD propose également le parachèvement de certains tronçons du réseau routier afin d'assurer, plus particulièrement, la mobilité des marchandises et la desserte des principaux pôles d'emplois métropolitains. Il propose également de définir un réseau artériel métropolitain ainsi qu'un réseau de Vélo métropolitain qui permettra d'augmenter le transport actif.
3. En matière d'environnement, le PMAD propose d'assurer la protection et la mise en valeur des bois d'intérêt métropolitain, des corridors forestiers et des milieux humides. Il propose également certaines mesures afin d'assurer la protection des rives, du littoral, des milieux humides, des paysages et du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain.

3. CONFORMITÉ DU PROJET DE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 19 AVEC LE PMAD

La planification de l'autoroute 19 (A-19) date des années 1960, et la construction de cet axe régional de transport s'est faite par étape.

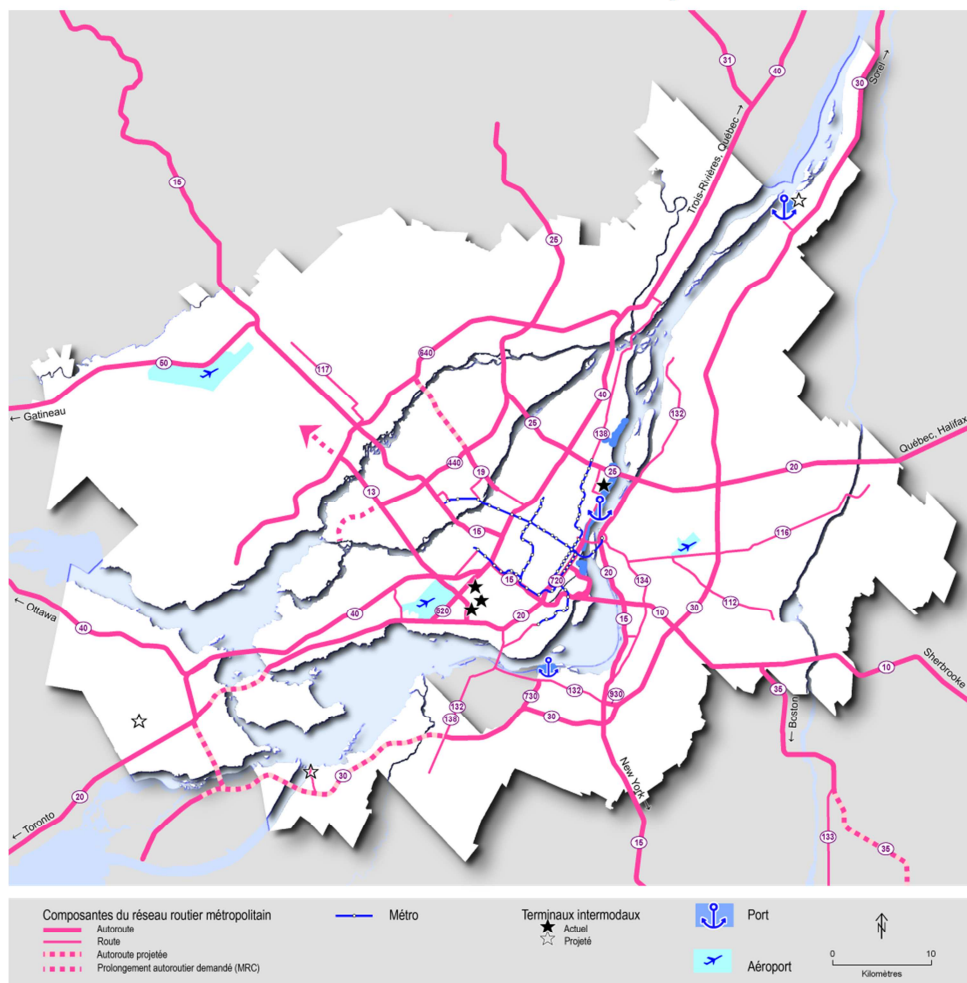
- Le premier tronçon de l'A-19, comprenant le pont Papineau-Leblanc, fut ouvert en 1970.
- En 1972, l'autoroute rejoignait le boulevard Saint-Martin.
- En 1973, l'emprise de l'A-19 a été expropriée dans le présent corridor d'étude.
- En 1976, l'autoroute était prolongée jusqu'à l'autoroute 440.
- En 1977, un moratoire gouvernemental reportait tout prolongement autoroutier après 1987.
- Entre 1989 et 1990, le ministère des Transports du Québec (MTQ) prolongeait une chaussée de l'autoroute 19, de l'autoroute 440 jusqu'au boulevard Dagenais, en y aménageant deux voies de circulation en direction nord et une en direction sud.
- En 2001, la route 335, qui passait alors sur le boulevard des Laurentides a été relocalisée dans l'emprise planifiée pour l'A-19 entre l'A-440 et la rivière des Mille-Îles. De plus, le pont Athanase-David, qui avait été reconstruit durant l'année 1978 dans l'axe de la chaussée ouest de l'A-19, a été élargi afin d'aménager quatre voies contiguës de circulation entre le boulevard des Mille-Îles et le boulevard Adolphe-Chapleau (route 344). La piste multifonctionnelle existante a été maintenue en place.
- En 2007, la route 335 a été élargie à quatre voies entre l'A-640 et la route 344 et une bretelle a été aménagée en direction nord afin d'accéder à l'A-640 en direction est.
- En 2008, le MTQ aménageait une autre bretelle entre la route 335 nord et l'A-640 ouest.

Le présent projet de parachèvement de l'A-19 permettra donc de compléter le réseau autoroutier dans ce secteur du territoire de la CMM par l'aménagement d'un axe autoroutier continu entre le pont Papineau-Leblanc et l'autoroute 640. Tel que mentionné dans l'étude d'impact, le prolongement de l'A-19 au nord de l'autoroute 640 a été abandonné par le MTQ.

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. Le projet de parachèvement de l'autoroute 19, entre les autoroutes 640 et 440, est ainsi illustré à la carte 17 du PMAD sur le réseau routier métropolitain. L'identification du réseau routier d'intérêt métropolitain a pour objectif de cibler les priorités d'intervention souhaitées par la Communauté afin d'assurer l'accessibilité routière et la mise en valeur intermodale des infrastructures stratégiques de transport des marchandises sur l'ensemble de son territoire. Le PMAD identifie l'axe de l'autoroute 19 comme axe régional :

- assurant des déplacements en transport en commun en provenance des couronnes vers le métro;
- assurant l'accessibilité aux principaux pôles économiques du territoire de la Communauté, soit, dans ce cas, vers le pôle de Laval.

CARTE 17 – Réseau routier métropolitain



Ce document n'a aucune valeur légale. Pour consulter le document officiel, il faut se référer au Règlement numéro 2011-51 sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement adopté par le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Pour la CMM, les projets majeurs de réfection ou de parachèvement sur le réseau routier métropolitain devront également être accompagnés de l'implantation de mesures fortes favorisant le transport en commun pendant et après les travaux. Ainsi, le projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées pour les autobus rencontre ces objectifs d'intervention de la CMM.

Le projet de parachèvement de l'autoroute 19 est conforme aux priorités d'intervention souhaitées par la Communauté 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 de son territoire.

La Communauté recommande :

Recommandation 1

Que le gouvernement du Québec tienne compte de la position des élus de la Communauté métropolitaine de Montréal qui priorisent le parachèvement de l'autoroute 19, tel que prévu au PMAD.

Recommandation 2

Que le gouvernement du Québec s'assure que le parachèvement de l'autoroute 19 soit réalisé en fonction des orientations, des objectifs et des critères du PMAD.

Recommandation 3

Que le gouvernement du Québec inclue, au Plan québécois des infrastructures, le projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées pour le transport collectif et respecte l'échéancier de 2016 pour le début des travaux.

4. RECOMMANDATIONS DE LA COMMUNAUTÉ SUR LES INTERVENTIONS PROPOSÉES PAR LE MTQ

Les interventions proposées par le MTQ

Les interventions proposées par le MTQ consistent à remplacer l'axe routier existant qui comporte une voie par direction avec des intersections par une autoroute à accès limité avec deux voies par direction, plus une voie réservée aux autobus en rive à gauche. Une piste multifonctionnelle est prévue. Elle sera située du côté est de l'autoroute. Également, une nouvelle voie latérale entre le boul. Adolphe-Chapleau et la fin de l'autoroute 19 au nord (jonction avec la route 335) est prévue à l'est de l'autoroute 19.

Un nouveau pont sera construit au-dessus de la rivière des Mille-Îles, en plus du pont existant. Une piste multifonctionnelle de 6,5 mètres de large est prévue du côté est, permettant le passage des cyclistes et des motoneiges. Un trottoir est prévu sur chacun des ponts.

Des échangeurs seront aménagés aux différents croisements de routes, soit :

- au boulevard Dagenais;
- à la rue Saint-Saëns;
- à la jonction boulevard des Mille-Îles – des Laurentides;
- au boulevard Adolphe-Chapleau (R-344);
- à l'autoroute 640 (complément de l'échangeur existant).

Les mesures préférentielles pour le transport collectif comprennent, en plus des voies dédiées, un stationnement incitatif de 690 places à la jonction des autoroutes A-19 et A-640, des bretelles d'accès au stationnement, des bretelles exclusives aux autobus à l'échangeur Adolphe-Chapleau ainsi qu'à l'échangeur Saint-Martin pour favoriser l'échange entre les voies dédiées et ces deux boulevards. Le concept retenu ne permet pas l'accès au covoiturage dans les bretelles exclusives aux autobus. Il y a possibilité d'ajouter un stationnement incitatif supplémentaire lors de la construction éventuelle du développement Urbanova, à Terrebonne.

L'ensemble des interventions planifiées par le MTQ est localisé à l'intérieur de l'emprise de l'autoroute acquise en 1973.

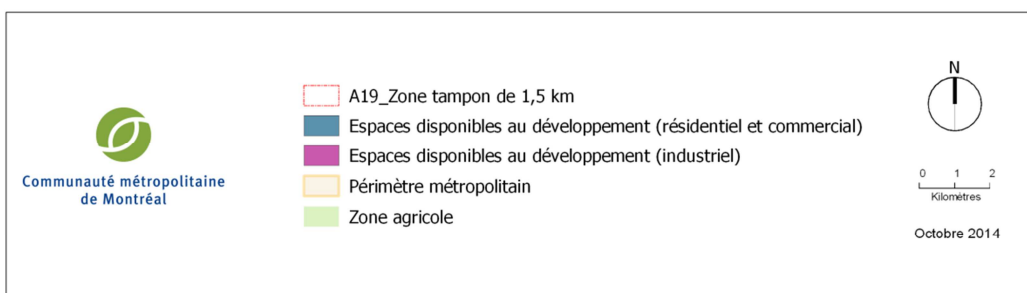
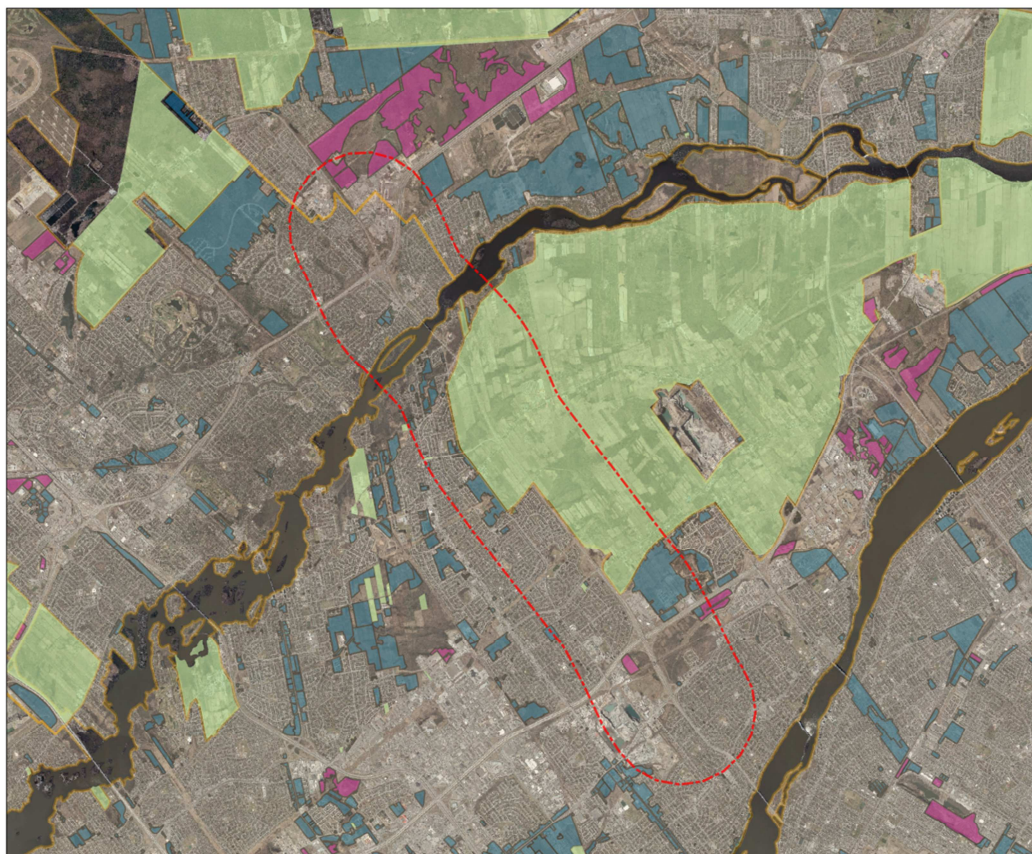
Selon l'échéancier de réalisation présenté par le MTQ, la conception détaillée du projet (phase d'avant-projet définitif) est prévue suite à la publication du décret environnemental. Ainsi, la conception finale des aménagements peut être bonifiée avec pour objectif d'atténuer les impacts du projet sur son milieu récepteur.

L'évaluation des impacts de l'accroissement de la circulation sur le réseau artériel de Laval et de Montréal

Les municipalités situées dans le bassin d'étude défini par le MTQ connaissent une forte croissance depuis plusieurs années. Le parachèvement de l'autoroute 19 devrait accroître l'accessibilité à des secteurs déjà disponibles pour du développement résidentiel, commercial et industriel. Dans un corridor de 1,5 km de part et d'autre de l'autoroute 19, on trouve actuellement près de 200 ha d'espaces vacants et à redévelopper à des fins résidentielles, commerciales et industrielles sur le territoire de la Ville de Laval et plus de 45 ha sur le territoire des municipalités de la couronne Nord. L'ajout de capacité de circulation entre les autoroutes 440 et 640, combiné au potentiel de développement du bassin de desserte de cet axe régional sur la couronne Nord et à Laval, contribuera à une augmentation de la circulation routière dans ce secteur du territoire de la CMM.

Parachèvement de l'autoroute 19

Secteur disponibles au développement (résidentiel, commercial et industriel)



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.

Parmi les questions soulevées lors de la première partie des audiences publiques du BAPE, les analyses n'ont pas tenu compte des impacts du projet sur les volumes de circulation de transit aux abords de l'intersection Henri-Bourassa/Papineau/Autoroute 19 en périodes de pointe du matin et du soir. Or, le parachèvement de l'autoroute 19 offrira un lien autoroutier continu entre l'autoroute 640, au nord, et l'intersection Henri-Bourassa, au sud, là où se terminent les voies rapides. Cette intersection fonctionne déjà à capacité aux heures de pointe. Il s'agit d'un secteur déjà problématique au niveau de la congestion routière et de la circulation de transit pour lequel la Ville de Montréal et l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville ont réalisé plusieurs interventions afin d'améliorer la situation. À Laval, l'ajout de circulation automobile sur des routes secondaires et sur les rangs agricoles n'ayant pas le gabarit pour accommoder des volumes élevés de circulation routière inquiète les agriculteurs.

Ainsi, la Communauté recommande :

Recommandation 4

Que le MTQ évalue les impacts sur le réseau artériel et local situés à l'entrée de Montréal dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville (site du patrimoine du Sault-au-Récollet) de même que sur les voies transversales à Laval. Ces analyses devraient être réalisées pour les périodes de pointe du matin et du soir, ainsi que pour les périodes hors pointe.

Que les résultats d'analyse soient présentés aux autorités municipales concernées et que le MTQ collabore techniquement avec celles-ci pour trouver des solutions afin de réduire les impacts négatifs, si requis, et, le cas échéant, collabore financièrement à la mise en œuvre des mesures proposées.

Que le MTQ, une fois le projet réalisé, fasse le suivi et l'évaluation des impacts réels en collaboration avec les municipalités concernées afin d'identifier et de mettre en place des solutions au besoin.

La planification intégrée aménagement-transport

Actuellement, le projet de parachèvement de l'autoroute 19 prévoit l'aménagement de voies réservées et de stationnements incitatifs afin d'encourager les transports collectifs. Des voies réservées, à savoir une dans chaque direction, sont prévues dans l'emprise de l'autoroute. La Communauté ne peut que saluer cette initiative. Toutefois, en étant situées sur l'emprise autoroutière, ces voies réservées auront très peu d'impacts sur l'aménagement du territoire et l'accessibilité aux transports collectifs.

Le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) a comme objectif d'assurer un meilleur arrimage entre l'aménagement et le transport. Pour ce faire, il identifie des corridors de transport devant faire l'objet d'une densification et où un exercice de planification détaillée favorisant l'accessibilité aux transports collectifs et actifs dans un cadre de vie de qualité.

Dans ce secteur, le PMAD identifie l'axe de l'autoroute 19 à Bois-des-Filion et du boulevard des Laurentides à Laval, comme un corridor projeté où un meilleur arrimage entre l'aménagement et le transport est souhaité. Ce corridor est également cité dans le *Plan de mobilité durable* de la Ville de Laval (*ÉvoluCité*) et dans le *Plan stratégique 2013-2022* de la Société de transport de Laval (STL) comme étant prioritaire pour l'implantation d'un bus à haut niveau de service (BHNS). La mise sur pied de voies réservées dans ce corridor permettrait non seulement de desservir des zones urbaines établies et des générateurs de déplacements actuels, mais permettrait également de consolider le développement futur (près de 300 ha d'espaces vacants et à redévelopper à des fins résidentielles, commerciales et industrielles dans une emprise de 1,5 km de part et d'autre de ce corridor) et de se rabattre sur la station de métro à Laval offrant les meilleurs potentiels de desserte.

Par ailleurs, deux stationnements incitatifs sont également prévus au projet. En vertu du PMAD, ces stationnements devront être identifiés comme des aires TOD et faire l'objet d'un exercice de planification détaillée. De par leur situation, ces aires TOD ne donneront pas lieu à de grands développements

résidentiels, mais devront néanmoins être aménagées pour améliorer notamment l'intégration du stationnement incitatif à son milieu environnant ainsi que l'accessibilité au service de transport collectif à pied et à vélo.

Par conséquent, afin d'avoir un impact structurant sur l'aménagement du territoire et l'accessibilité aux transports collectifs et actifs, la Communauté recommande :

Recommandation 5

Que l'axe A-19 (à Bois-des-Filion)/boul. des Laurentides (à Laval) soit examiné par le comité d'axe A-19 de l'AMT pour l'implantation de voies réservées au transport collectif, et de se rabattre sur la station de métro à Laval offrant les meilleurs potentiels de desserte.

Que l'implantation des stationnements prévue dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute 19 soit réfléchi au sein du comité d'axe A-19 de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) de façon à favoriser une empreinte au sol minimale afin de limiter les îlots de chaleur et d'encourager une mixité de fonctions aux abords des points d'accès aux transports collectifs. Des stationnements étagés pourraient, notamment, assurer une occupation optimale de l'espace en rendant disponibles certains espaces pour accueillir d'autres usages.

Que l'opportunité et la faisabilité de permettre le covoiturage sur l'autoroute 19 soient évaluées par le comité d'axe A-19 de l'AMT.

Que les résultats des études du comité d'axe A-19 de l'AMT, responsable du volet transport collectif dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute 19, servent d'intrants à l'avant-projet définitif du MTQ.

Que la faisabilité d'implanter les voies cyclables prévues au projet du côté ouest de la future autoroute soit examinée par le MTQ.

Pour le secteur de Bois-des-Filion, le parachèvement de l'autoroute 19 offre également l'occasion de planifier la mise en valeur des terrains adjacents. Pour la municipalité, l'insertion de l'autoroute dans ce secteur, de la piste multifonctionnelle et du pont d'étagement Adolphe-Chapleau constitue donc un enjeu majeur. La municipalité souhaite ainsi que l'emprise autoroutière soit réduite au maximum lui permettant de récupérer les espaces résiduels en vue de leur mise en valeur.

Recommandation 6

Que la conception de l'autoroute, de la piste multifonctionnelle et du pont d'étagement Adolphe-Chapleau soit réalisée de façon à garantir une insertion harmonieuse dans le milieu urbain, notamment par un aménagement plus compact de l'autoroute et des voies d'accès et de sortie, en vue d'optimiser le potentiel de redéveloppement du secteur central de Bois-des-Filion.

Que le MTQ collabore avec la Ville de Bois-des-Filion pour garantir cette insertion dans le milieu.

Maintenir la vitalité des activités agricoles sur le territoire

Sur le territoire de la Ville de Laval, le parachèvement de l'autoroute 19 entraînera des pressions accrues sur les terres agricoles situées de part et d'autre de la future autoroute. Cette pression se fera tout particulièrement ressentir autour des nouveaux échangeurs et sur les terres agricoles de Laval situées à l'ouest de l'autoroute, soit environ 162 ha enclavés entre l'autoroute et des secteurs déjà urbanisés.

À ce propos, rappelons que le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) mentionne qu'il y a actuellement assez d'espaces disponibles pour accueillir la croissance démographique, commerciale et industrielle prévue d'ici 2031 à l'échelle du territoire métropolitain. Cette situation est également vraie à l'échelle de la Ville de Laval. Par conséquent, les demandes visant à exclure des terres de la zone agricole protégée afin d'agrandir le périmètre d'urbanisation et à prévoir du développement résidentiel, commercial ou industriel devraient se limiter aux besoins exceptionnels qui respecteront le critère 1.6.2 du PMAD.

Lors de la première partie de l'audience publique du BAPE, des agriculteurs du milieu ont démontré les besoins actuels et l'importance de maintenir des accès routiers de part et d'autre de la future autoroute (liens est-ouest) pour la machinerie agricole, mais également de part et d'autre de la rivière des Mille-Îles (liens nord-sud). Pour la CMM, le maintien de la vitalité des activités agricoles dans ce secteur contribuera à l'atteinte de l'objectif 1.3 du PMAD qui vise entre autres une augmentation de 6 % de la superficie globale des terres cultivées à l'échelle métropolitaine.

Afin de limiter l'empiétement en zone agricole protégée, la Communauté recommande :

Recommandation 7

Que le MTQ analyse et propose des mesures qui maintiennent les conditions actuelles d'accessibilité pour la machinerie agricole aux terres en culture situées de part et d'autre de la future autoroute (liens est-ouest) sur le territoire de la Ville de Laval, de part et d'autre de la rivière des Mille-Îles (liens nord-sud), ainsi que les liens entre les rangs sur le territoire de Laval pour éviter les longs détours.

Que le MTQ envisage un aménagement plus compact des nouveaux échangeurs sur le territoire de la Ville de Laval afin de limiter l'empiétement en zone agricole protégée.

Que le MTQ s'assure du retour à l'agriculture des portions de terres non utilisées situées aux abords de la future autoroute, et, tout particulièrement, aux abords des échangeurs où les pressions à l'urbanisation seront les plus fortes.

La mise en valeur et la protection des paysages et routes panoramiques

Le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) souligne l'importance de préserver les paysages du Grand Montréal comme élément identitaire, compte tenu des enjeux collectifs qui s'y rattache, notamment, en matière de qualité de vie et d'attractivité de la région métropolitaine. Il en est également ainsi pour les routes panoramiques et le patrimoine bâti. Ces éléments constituent une composante importante de la Trame verte et bleue métropolitaine.

Le projet de parachèvement de l'autoroute 19 entrecoupe des routes panoramiques situées de part et d'autre de la rivière des Mille-Îles, soit le boulevard des Mille-Îles et le chemin de la Grande-Côte (route 344).

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. Rappelons que ce dernier projet est l'un des cinq

grands projets de la Trame verte et bleue financés par le gouvernement du Québec en vue d'assurer, notamment, l'attractivité et la compétitivité du Grand Montréal.

Par conséquent, la Communauté recommande :

Recommandation 8

Qu'une attention particulière soit apportée à la conception du nouveau pont et à l'aménagement des voies rapides en matière de design et d'insertion afin de préserver les éléments identitaires du milieu identifiés au PMAD.

Contribuer à l'atteinte de l'objectif du 30 % de couvert forestier

Le développement urbain et les activités agricoles ont entraîné une diminution du couvert forestier ainsi que sa fragmentation tant en milieu urbain qu'en milieu agricole. Un relevé réalisé par la Communauté en avril 2009 indique que le couvert forestier de la région métropolitaine occupe maintenant environ 19,2 % du territoire terrestre (voir carte 20 du PMAD). Considérant qu'il y a une baisse significative de la diversité biologique observée lorsque le couvert forestier d'une région passe sous le seuil des 30 %¹ de la surface d'un territoire, il importe donc de déployer tous les efforts afin de maintenir et d'augmenter ce couvert forestier tout en y maintenant les activités forestières, l'agroforesterie et sa mise en valeur à des fins récréotouristiques.

Tel qu'indiqué au *Plan d'action 2012-2017 du PMAD*, la Communauté déploie des efforts constants pour la mise en place d'une stratégie de la « Trame verte et bleue » qui comprend également à son action 3.1.2 « l'élaboration d'un plan de reboisement visant l'atteinte du 30 % de couvert forestier » pour l'ensemble de son territoire.

Depuis 2002, la Communauté a identifié 31 bois d'intérêt métropolitain ainsi que 52 corridors forestiers sur le territoire du Grand Montréal. Elle a également mis sur pied le *Programme d'acquisition et de conservation des espaces boisés* (Fonds vert). Ces espaces favorisent le maintien de la diversité biologique ainsi que les échanges génétiques de la faune et de la flore du territoire.

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.

La Communauté recommande :

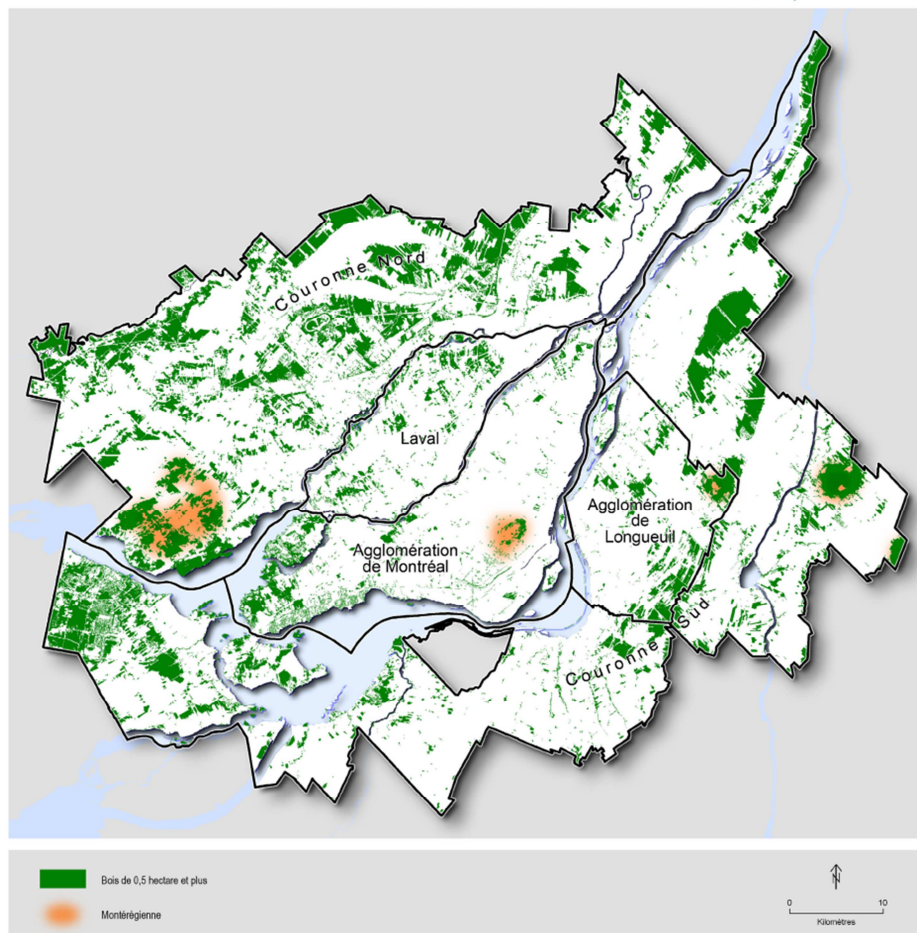
Recommandation 9

Que le projet de parachèvement de l'autoroute 19 inclue des mesures de mitigations portant sur le couvert forestier, ayant pour objectifs :

- De maintenir la diversité biologique (protection contre les espèces exotiques envahissantes);
- De maintenir la qualité des peuplements forestiers (protection des arbres et de la flore forestière);
- De s'assurer qu'il n'y ait aucune perte de superficie de couvert forestier (reboisement).

¹ Environnement Canada. 2013. Quand l'habitat est-il suffisant? Troisième édition. Environnement Canada, Toronto (Ontario)

CARTE 20 – Couvert forestier du Grand Montréal, 2009



Ce document n'a aucune valeur légale. Pour consulter le document officiel, il faut se référer au Règlement numéro 2011-51 sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement adopté par le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal.

La protection des bois métropolitains et des corridors forestiers

Bois des Mille-Îles (BM-La-03)

Une partie du Bois des Mille-Îles (bois métropolitain) est touchée par le projet. Cette partie du bois, traversée par un cours d'eau, a une superficie de 5,3 ha. Selon le 4^e inventaire écoforestier du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, on y retrouve une forêt de feuillus mixtes composée d'arbres feuillus sur stations humides (ormes, frênes noirs et rouges, érables argentés, bouleaux jaunes, érables rouges et peupliers baumiers) et de feuillus tolérants à l'ombre (hêtres, noyers, érables à sucre et rouges, frênes d'Amérique et rouges, ostryers, ormes, chênes, caryers et tilleuls). La carte 21 du PMAD (ci-après) illustre le potentiel de conservation des bois, des corridors forestiers et des milieux humides.

Corridor forestier CF-La-01

Ce corridor forestier situé en zone agricole a une superficie de 3,8 km². Le projet de prolongement de l'A-19 touchera la partie ouest du corridor sur une superficie de 0,5 ha.

Selon le 4^e inventaire écoforestier du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, on y retrouve une forêt mixte composée de plusieurs espèces de peupliers et de feuillus tolérants à l'ombre. Des occurrences d'ormes lièges (*Ulmus thomasii* Sargent) ont été répertoriées dans ce corridor forestier.

Le parc Duvernay (parc municipal) est situé dans la partie est du corridor et possède déjà des infrastructures de mise en valeur. Il offre plus de 25 km de pistes de randonnée, raquettes et ski de fond.

La Communauté recommande :

Recommandation 10

Que le projet de parachèvement de l'autoroute 19 inclue des mesures de mitigations portant sur les bois métropolitains, ayant pour objectifs :

- De protéger l'habitat des espèces menacées et vulnérables (effectuer un inventaire botanique afin de répertorier la présence d'orme liège (*Ulmus thomasii* Sargent));
- De maintenir la diversité biologique (protection contre les espèces exotiques envahissantes);
- De maintenir la qualité des peuplements forestiers (protection des arbres et de la flore forestière);
- De s'assurer qu'il n'y ait aucune perte de superficie de couvert forestier (reboisement).

La protection des milieux humides

La Communauté utilise la cartographie des milieux humides de Canards Illimités Canada effectuée en 2010 (voir carte 21 du PMAD). Le critère 3.1.2 du PMAD indique qu'aux fins de concordance les MRC doivent identifier les milieux humides d'une superficie de plus de 0,3 ha à leur schéma d'aménagement et de développement respectif. De plus, le critère 3.1.4 du PMAD stipule que les MRC demandent à leurs municipalités constitutives de se doter d'un plan de conservation des milieux humides qui respecte la démarche du *Guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides* du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC).

Les milieux humides, de par leur nature, leurs fonctions écologiques ainsi que leur richesse au plan de la diversité biologique, revêtent une grande importance écologique tant au niveau local que régional. Leur potentiel de conservation et de mise en valeur est indéniable.

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

La Communauté recommande :

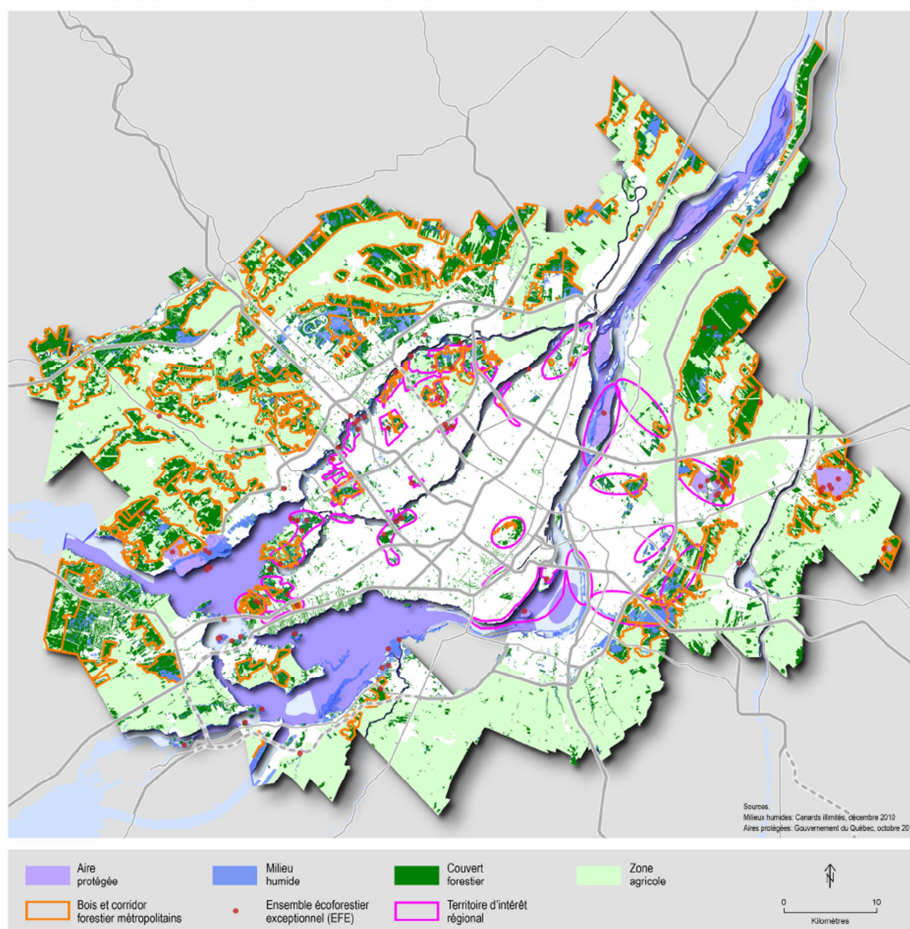
Recommandation 11

Que le projet de parachèvement de l'autoroute 19 inclue des mesures de mitigations portant sur les milieux humides, ayant pour objectifs :

- De protéger l'habitat des espèces menacées et vulnérables (effectuer un inventaire botanique afin de répertorier la présence d'espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être désignées comme telles);
- De maintenir la diversité biologique (protection contre les espèces exotiques envahissantes);
- De protéger et de mettre en valeur les milieux humides.



CARTE 21 – Potentiel de conservation des bois, des corridors forestiers et des milieux humides



Ce document n'a aucune valeur légale. Pour consulter le document officiel, il faut se référer au Règlement numéro 2011-51 sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement adopté par le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal.

La Trame verte et bleue : Le Parc de la rivière des Mille-Îles

La Trame verte et bleue du Grand Montréal propose la mise en place de projets de mise en valeur des milieux naturels, du patrimoine bâti et des paysages à des fins récréotouristiques tout en contribuant aux objectifs de protection des milieux naturels. La Trame verte et bleue du Grand Montréal s'appuie principalement sur les éléments identifiés et protégés au PMAD, soit les aires protégées, les bois et les corridors forestiers, les milieux humides, les rives et le littoral, les paysages d'intérêt métropolitain et le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain.

À ce sujet, le gouvernement du Québec a octroyé à la Communauté une aide financière maximale de 49 725 000 \$ sur cinq ans pour la réalisation de la Trame verte et bleue (D. 813-2012). Cette aide vise, entre autres, cinq projets métropolitains dont « (...) la création d'un parc le long de la rivière des Mille-Îles afin de protéger et de mettre en valeur plusieurs éléments du milieu naturel ».

Le Parc de la rivière des Mille-Îles

D'une longueur de 42 km, la rivière des Mille-Îles prend sa source dans le lac des Deux-Montagnes et se jette dans la rivière des Prairies. Sa rive sud est située sur le territoire de la Ville de Laval tandis que sa rive nord touche à neuf municipalités de la couronne Nord (Deux-Montagnes, Saint-Eustache, Boisbriand, Sainte-Thérèse, Rosemère, Lorraine, Bois-des-Filion, Terrebonne et Repentigny).

La rivière est identifiée au PMAD à titre d'ensemble patrimonial de portée métropolitaine. En effet, elle possède des zones d'eaux vives et des zones d'eaux calmes qui représentent autant d'habitats différents pour la faune et la flore. Dotée d'une centaine d'îles, de nombreux marais, marécages et zones riveraines, la rivière des Mille-Îles représente un vaste écosystème fluvial d'une très grande richesse sur le plan de la diversité biologique. Dix écosystèmes forestiers exceptionnels (EFE), des groupements forestiers rares et des refuges d'espèces végétales menacées ou vulnérables y sont reconnus scientifiquement. La rivière des Mille-Îles procure un habitat pour plus de 200 espèces d'oiseaux, 40 espèces de mammifères, 25 espèces de reptiles et amphibiens et 60 espèces de poissons. Cette diversité biologique donne à la rivière, à ses îles et à sa plaine inondable, une valeur unique reconnue et appréciée autant par les autorités scientifiques que par la population. L'écosystème de la rivière des Mille-Îles, ses îles et ses berges, constituent également un terrain de jeu sécuritaire, accessible et naturel, pour des activités de plein air, au cœur du Grand Montréal. La rivière des Mille-Îles abrite quatre grands écosystèmes : une forêt de type érablière à caryer, la plus riche et diversifiée du Québec, un marécage, l'érablière argentée, un marais et l'herbier aquatique.

Le refuge faunique de la rivière des Mille-Îles

Créé en 1998, le « refuge faunique de la rivière des Mille-Îles » est constitué de dix îles couvrant 25 hectares de terres privées appartenant aux villes de Laval et de Rosemère et à l'organisme Éco-Nature qui en assume la gestion. L'organisme procède actuellement à l'agrandissement du refuge faunique avec la collaboration des villes riveraines et du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles pour porter le territoire protégé à près de 300 hectares. La reconnaissance officielle des sites inclus dans le refuge faunique de la rivière des Mille-Îles comme aires protégées correspond à la classe 3 de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN).

Le projet de prolongement de l'autoroute 19 aura des impacts environnementaux sur l'écosystème de la rivière des Mille-Îles tant au niveau des écosystèmes aquatiques, humides, riverains et terrestres. Plusieurs projets de la Trame verte et bleue consistant en l'acquisition de terrains le long du parcours de la rivière des Mille-Îles sont actuellement envisagés en aval du projet de prolongement de l'autoroute 19. Un projet de restauration et de mise en valeur de la rive de la rivière des Mille-Îles, à Bois-des-Filion à proximité du projet, est présentement à l'étude à la Communauté, dans le cadre de la mise en œuvre de la Trame verte et bleue.

Pour la CMM, il est important qu'à l'aide de mesures de mitigation appropriées nous puissions atténuer, voire annuler, ces impacts environnementaux afin d'en conserver le potentiel de conservation et de mise en valeur.

La Communauté recommande :

Recommandation 12

Que le projet de parachèvement de l'autoroute 19 inclue des mesures de mitigations portant sur le potentiel de conservation et de mise en valeur du Parc de la rivière des Mille-Îles, ayant pour objectifs :

- De protéger et de mettre en valeur l'écosystème de la rivière des Mille-Îles;
- De maintenir la diversité biologique (protection contre les espèces exotiques envahissantes);
- D'élargir la zone d'étude à la zone d'influence des travaux et des infrastructures en projet.

5. CONCLUSION

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 de son territoire.

Cependant, comme tout projet majeur d'infrastructure de transport, ce projet occasionnera des impacts sur le milieu récepteur. Dans son mémoire, la Communauté propose donc au BAPE, une série de recommandations qui permettraient de bonifier l'insertion du projet dans son milieu, de limiter ou de compenser les impacts appréhendés et de viser l'atteinte des objectifs du PMAD concernant l'aménagement, le transport et l'environnement.