

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



[PROJET DE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 19 AVEC VOIES RÉSERVÉES AU TRANSPORT COLLECTIF À LAVAL ET À BOIS- DES-FILION]

15 octobre 2014

Table des matières

Introduction	3
Présentation du CITL.....	3
La desserte : défis actuels et anticipés	4
Le CITL comme acteur de développement.....	5
Le parachèvement de l'autoroute 19 : un besoin criant	6
Miser sur les transports collectifs	8
Le souhait d'un projet d'aménagement autoroutier intégré.....	9
En conclusion.....	11

Introduction

À titre d'autorité responsable de l'organisation et de la desserte du transport collectif pour 14 municipalités de la couronne nord de Montréal, le Conseil intermunicipal de transport Laurentides (CITL) se considère particulièrement concerné par le projet de parachèvement de l'autoroute 19 (A-19) qui traversera son territoire et par lequel, un lien autoroutier sera assuré entre l'île de Laval et l'autoroute 640. Dans le cadre du processus de consultation auquel le projet est assujéti, le CITL souhaite faire connaître aux autorités du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sa position et ses recommandations sur la nature et la mise en œuvre de ce projet d'envergure.

Présentation du CITL

Le CITL est l'organisme responsable d'une importante portion de la desserte en transport collectif de la couronne nord de Montréal. Le territoire sous sa responsabilité totalise 968 km² ce qui correspond à deux fois la superficie de l'île de Montréal. Il inclut le territoire de 14 municipalités réparties sur celui des MRC de Deux-Montagnes, Thérèse-De Blainville, Mirabel et une partie de celui de la MRC Rivière-du-Nord.

Son réseau d'autobus qui compte 49 lignes est bien hiérarchisé. Il assure, de ce fait, un service propice aux déplacements locaux, la liaison efficace entre les différentes municipalités de son territoire, de même que la mobilité des usagers à l'échelle du territoire métropolitain par le biais, entre autres, de circuits de rabattement. Ces circuits se déploient notamment en direction des gares de Rosemère, de Sainte-Thérèse, de Blainville et de Saint-Jérôme. L'organisation du réseau de transport du CITL contribue également à la convergence des usagers vers certaines stations du métro de Laval par sa coordination avec le réseau de trains de banlieue et les différents circuits d'autobus qui les desservent.

Sur semaine, c'est plus de 718 935 déplacements par jour qui sont assurés par l'ensemble du réseau, tous motifs et modes de transport confondus. Les déplacements des usagers du CITL sont majoritairement internes puisque 61% de l'ensemble des déplacements ont une origine et une destination qui se trouvent sur le territoire du CITL. Les déplacements sortants, c'est-à-dire ceux qui permettent aux usagers de sortir du territoire du CITL, comptent pour 20 % du volume des déplacements alors que les déplacements entrants, soit ceux dont l'origine est extérieure au CITL, comptent pour 19% des déplacements.

La desserte : défis actuels et anticipés

La densité variable et faible par endroits de l'urbanisation de son territoire pose, pour le CITL, le défi de la desserte des secteurs peu peuplés. Ce défi est, entre autres, relevé par la mise en place d'un service de taxi collectif qui procure aux usagers des secteurs incapables d'assurer la viabilité d'un service régulier, une alternative adaptée et efficace à l'utilisation de l'automobile. Ce souci d'adaptation et d'efficacité est, d'ailleurs, la préoccupation qui guide l'ensemble de l'offre de service du CITL, tant pour son service de transport adapté que pour celui de son réseau régulier.

Au regard de sa réalité actuelle et des tendances pour le futur, le territoire du CITL se présente comme un milieu des plus effervescents. Il faut, à cet égard, souligner la forte croissance tant démographique qu'économique que ce territoire a connue au cours de la dernière décennie et, surtout, considérer le maintien de cette croissance à moyen terme. À ce sujet, les chiffres sont clairs : si en 2006, sa population atteignait plus de 327 000 personnes avec une augmentation de plus de 19% du nombre de ménages sur 10 ans, c'est près de 378 000 résidents qui, avec un scénario plutôt conservateur, sont attendus sur le territoire du CITL d'ici 2021. L'attrait du territoire du CITL pour les familles et la rétention qu'il exerce sur sa population déjà établie laisse présager une évolution démographique relativement équilibrée où les jeunes de 0-19 seront présents pour un peu plus de 21 % de la population, où les aînés de plus de 65 ans en représenteront 18% et où la clientèle active, soit les adultes de 20 à 64 ans, se maintiendra comme groupe majoritaire.

L'effervescence du développement économique du territoire du CITL, pour sa part, n'est pas en reste. Le mouvement de déconcentration des emplois du centre de l'agglomération montréalaise vers la périphérie, identifié par les analyses de la CMM, est appelé à se maintenir. Cette perspective se traduit par une croissance significative des emplois sur le territoire des couronnes nord et sud. C'est donc plus de 191 000 emplois qui, dans l'horizon 2021, sont anticipés pour la le territoire de la couronne nord de Montréal. Il s'agit, à l'échelle de ce territoire, d'une augmentation de plus de 55% que le CITL ne doit surtout pas ignorer dans l'élaboration de sa stratégie de développement et la planification de ses services.

L'ensemble des changements anticipés, tant sur le plan démographique qu'économique, pose le défi de l'adaptation, mais surtout celui de l'adéquation aux besoins d'une clientèle diversifiée et d'une dynamique territoriale en transformation. Une réponse aux besoins actuels, mais également futurs des usagers du CITL constitue donc le fer de lance de la stratégie de développement du CITL. Cette stratégie prend nécessairement en compte l'évolution des besoins de déplacement des usagers de même que les planifications et les stratégies de développement

territoriales des municipalités et des entreprises. Même si, à bien des égards, le CITL est clair dans sa volonté de s'adapter aux besoins générés par l'évolution de son territoire, il est conscient du rôle structurant qu'il est appelé à jouer pour le développement des municipalités qu'il dessert et de sa contribution à la dynamique métropolitaine. L'enjeu de la mobilité et son impact sur la structuration et l'organisation des territoires ne sont plus à débattre. Dans cette perspective, le CITL entend assumer son rôle de levier et de support au développement dans la conformité des valeurs qu'il défend, soit celles du respect, de la qualité et de la responsabilité sociale.

Le CITL comme acteur de développement

C'est entre autres sur cette base de valeurs que repose la mission que le CITL poursuit, soit celle de « Contribuer à l'essor économique de la région, au développement et à la consolidation des milieux de vie de qualité ainsi qu'à l'adoption de modes de vie respectueux de l'environnement, par une offre de services de transport collectif adaptée aux besoins des citoyens et qui respecte les ressources financières disponibles ». Conformément à la position adoptée dans son *Plan de mobilité durable 2010-2015 – horizon 2020*, le CITL croit fermement que « les autorités organisatrices de transport (AOT) ne peuvent se cantonner à leur rôle d'administrateur de réseau TC. Elles doivent en effet s'attarder à l'ensemble des facteurs qui touchent les déplacements : aménagement urbain, modes de vie, promotion des TC, prise en compte de transports complémentaires » (2010, p.51). La responsabilité de la mobilité se trouve donc, de ce fait, partagée entre tous les acteurs du développement et de l'aménagement territorial et leurs efforts doivent être convergents. Pour sa part, le CITL entend assumer pleinement son rôle d'agent de développement durable au sein de la collectivité en participant activement à l'adoption des mobilités durables par sa population et en favorisant le développement d'une véritable culture du transport collectif à l'échelle de son territoire.

Le CITL a, de ce fait, instauré depuis sa création l'intégration d'une partie des étudiants de la Commission scolaire de la Seigneurie des Mille-Îles (CSSMI) à sa clientèle en remettant aux étudiants de certains secteurs de son réseau régulier, un titre de transport valide pour la durée de l'année scolaire sur l'ensemble de son réseau. Ce geste, qui est une première au sein de CIT, s'inscrit dans une volonté de développer chez la clientèle adolescente la connaissance et l'habitude du transport collectif en faisant le pari que ces habitudes se perpétueront dans le futur.

La volonté de contribuer activement à l'adoption des mobilités durables est également portée par l'idéal d'une offre de service des plus attractives. En ce sens, le CITL poursuit l'objectif de

constituer, pour tous ses usagers, une option de choix, tant pour les déplacements locaux, intermunicipaux que métropolitains. La qualité et l'attractivité de l'offre de service sont, à bien

des égards, dépendantes de l'efficacité du réseau qui se doit d'être performant afin d'offrir une alternative à l'automobile qui soit séduisante et concurrentielle. Une lecture éclairée des tendances et une réponse adéquate aux besoins, la mise en place d'infrastructures adaptées et en nombre suffisant, une hiérarchisation stratégique du réseau qui intègre la pendularité des déplacements et permet le déploiement efficace de ses usagers vers les pôles d'activités sont au nombre des objectifs que le CITL poursuit afin d'améliorer la performance de son réseau.

Malgré l'ensemble de ces objectifs et les mesures envisagées pour les atteindre, il est évident que l'efficacité globale du réseau de transport du CITL n'est pas tributaire de ses seules décisions et de ses seules actions. Comme en fait foi sa prise de position sur la responsabilité partagée au sujet de la mobilité, il est clair que le développement adéquat et la performance de son réseau sont également tributaires de l'appui, de la collaboration et des investissements de partenaires et de collaborateurs. Il faut, à ce chapitre, considérer comme tels les municipalités et les villes à qui il revient de planifier et de régir l'aménagement urbain, la communauté métropolitaine de Montréal et l'AMT responsable de la planification et de la gestion du transport métropolitain, de même que les ministères des gouvernements provinciaux et fédéraux qui ont autorité sur l'aménagement du territoire, le transport et ses infrastructures.

Le parachèvement de l'autoroute 19 : un besoin criant

La très forte croissance démographique et économique que connaît la couronne nord depuis les 20 dernières années remet totalement en question la pertinence et le caractère approprié de la route 335 aménagée à l'aube des années 2000 afin d'améliorer la fluidité sur l'axe de la 19 entre les autoroutes 440 et 640. Armée d'une seule voie dans chaque direction sur 7 km pour relier l'autoroute 640 et l'autoroute 19 qui se termine présentement à la hauteur du boulevard Dagenais, la route 335 agit tel un goulot d'étranglement qui intensifie la congestion à la hauteur de Bois-des-Filion. Qui plus est, la gravité du phénomène est amplifiée par un volume d'affluence qui, au cours de la dernière décennie, n'a fait qu'augmenter. 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-des-Filion. Ce volume de véhicules est largement supérieur à la capacité d'écoulement de la route 335 dont la configuration n'est manifestement pas adaptée à sa vocation métropolitaine.

En effet, l'axe de la 19 qui inclut la route 335 et l'avenue Papineau à Laval constitue un lien important entre la rive nord et les îles de Laval et Montréal. Il figure parmi les éléments prépondérants du grand réseau routier imaginé au cours des années 60 afin de développer la rive nord de Montréal et ainsi dynamiser autant qu'organiser le développement de la grande région

métropolitaine. La dynamique de ce réseau était assurée par la présence des autoroutes 13, 15 et 19 dans l'axe nord-sud et des autoroutes 440, 640 et 50 dans l'axe est-ouest. Bien qu'inachevé, l'axe de la 19 n'en demeure pas moins important pour la dynamique métropolitaine. Il constitue le lien privilégié nord-sud pour de nombreuses municipalités de la couronne nord, dont les villes de Bois-des-Filion, Sainte-Anne-des-Plaines, Lorraine, Rosemère et Terrebonne. Ces villes, du reste, ont connu au cours des 20 dernières années une croissance significative, tant sur le plan démographique qu'économique, ce qui explique en partie la pression exercée sur l'axe de la 19 en terme d'achalandage.

Le corollaire de ce fort volume d'achalandage est une congestion monstre aux heures de pointe qui ralentit, voire paralyse, tout véhicule en transit sur la route 335 entre les autoroutes 640 et 440. Le tronçon le plus sensible à la congestion est situé entre le boulevard Dagenais et la 640 avec, comme noyau, l'intersection que forme la route 335 et le boulevard Adolphe-Chapleau qui est la rue principale de Bois-des-Filion. La situation de congestion perturbe ainsi la circulation intermunicipale et métropolitaine dans l'axe nord-sud, mais elle fait également des dommages à la circulation locale de Bois-des-Filion dans un secteur aussi névralgique que son centre-ville. Cette double situation qui prévaut au sein du territoire du CITL lui est hautement problématique.

Dans un premier temps, il est important de mettre de l'avant la perturbation locale que cause la congestion de la route 335 à la hauteur de Bois-des-Filion. Cette situation accentue l'effet de scission que cause la présence de la route 335 au cœur de la ville, l'essentiel des déplacements est-ouest à Bois-des-Filion étant assuré presque exclusivement par un boulevard Adolphe-Chapleau qui déborde aux heures de pointe. Cette situation complique la desserte efficace et rapide du réseau local de transport en commun, entendu que le centre-ville de Bois-des-Filion et par conséquent, l'intersection 335 et Adolphe-Chapleau, sont des lieux de passage de première importance pour le réseau local.

Dans la perspective, cette fois, de la dynamique de mobilité métropolitaine, la situation actuelle est loin d'être plus intéressante. La configuration actuelle de la route 335 ne permet pas la mise en place de mesures préférentielles pour assurer la circulation fluide des autobus sur l'axe de l'A-19. Ces circonstances, qui obligent les autobus à circuler au même titre que les automobilistes sur une route 335 paralysée par la congestion, ne permettent pas au CITL d'offrir

un service rapide et efficace sur cet axe stratégique. La résolution du problème de congestion laisse toutefois entrevoir un scénario des plus intéressants en terme de mobilité durable, soit la possibilité pour le CITL d'effectuer de manière efficace le rabattement de nombreux travailleurs vers les services de métro situés à Laval, entendu que plus de 60% des déplacements pendulaires qu'effectuent les usagers de la route 335 ont cette ville pour destination. Cette situation laisse

entrevoir une opportunité de développement des plus intéressantes au regard de son offre de service destinée aux déplacements sortants.

Le parachèvement de l'A-19 doit donc être envisagé comme un levier de développement des transports collectifs à l'échelle de la métropole, mais également comme une solution aux coûts qu'inflige actuellement la congestion routière dans ce secteur de la région. Une dénonciation du projet parce qu'il a pour objectif d'améliorer la fluidité du transport routier correspondrait à une vision étroite de sa problématique ainsi qu'à une méconnaissance des réelles causes des torts au développement et à l'épanouissement de la région métropolitaine et de sa communauté. Il est, à cet égard, à propos de rappeler les coûts tant économiques qu'environnementaux qu'occasionne la congestion actuelle sur la route 335. On estime ainsi à plus de 445 000 heures - personnes par année le temps perdu sur le tronçon de la route 335 pour les entreprises et les citoyens. On estime également à plus de 103 000 tonnes de CO² émises par année par les véhicules immobilisés par la congestion sur ce tronçon au lieu des 8000 tonnes annuelles dans l'éventualité d'une circulation fluide. C'est sans compter l'effet répulsif de la situation qui, à terme, est susceptible de nuire au développement économique de la région.

Au regard de l'ambition de faire de la région métropolitaine de Montréal une région attractive et compétitive, les acteurs métropolitains doivent transcender les tensions et les mésententes internes au profit d'un développement qui met en valeur tout son potentiel. Le maintien d'une situation de congestion routière aussi défavorable à l'essor de ce secteur de la métropole ne pourrait être envisagé comme raisonnable. Le statu quo n'est donc pas une option.

Miser sur les transports collectifs

Le CITL croit au fort potentiel en transport collectif de l'axe de l'A-19. Il est, à ce sujet, important de mentionner que le potentiel de cet axe est bien identifié dans son plan de développement et que l'exploitation de ce potentiel par le développement de circuits express a déjà été envisagée dans l'éventualité du parachèvement de l'A-19. Le parachèvement de l'A-19 constitue donc, pour le CITL et l'ensemble de la communauté métropolitaine, l'opportunité d'élargir l'offre de transport en commun entre la rive nord, Laval et le centre de la métropole et par conséquent, de consolider les efforts déjà consentis à hausser la part modale du transport en commun pour les déplacements effectués sur le territoire métropolitain. Rappelons, à ce sujet, les objectifs de la CMM qui, dans son plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), pose l'objectif d'une augmentation de 30% de cette part modale d'ici 2021.

Le CITL se réjouit donc de constater la place privilégiée que les responsables accordent aux mobilités durables dans le projet actuel de parachèvement de l'A-19. Il salue haut et fort la

présence sur 10 km d'une voie continue exclusive aux autobus dans chaque direction. Ces voies réservées garantissent la fluidité des autobus du CITL sur le nouveau tronçon de l'A-19 et rendent désormais possibles ses ambitions d'offrir à ses usagers un service express vers les métros de Laval. **Dans la mesure où il serait envisagé de partager ces voies réservées avec des automobilistes en situation de covoiturage, le CITL demande aux autorités d'effectuer les analyses nécessaires afin d'évaluer l'impact de ce partage sur la fluidité des autobus.** Il rappelle à ces mêmes autorités que l'efficacité et la rapidité de déplacement des autobus sur ces voies constituent un enjeu prioritaire pour l'attractivité et le succès de son service de transport collectif.

Le CITL accueille avec autant d'enthousiasme la planification d'un stationnement incitatif d'envergure à l'angle de l'A-640 et de la nouvelle A-19. En facilitant l'accès des usagers automobilistes au transport collectif, la présence d'un stationnement incitatif constitue un facteur de succès du service express qui sera mis en place tout en constituant un élément hautement structurant pour l'ensemble du réseau. Dans cette même perspective de combinaison des modes de transport pour une mobilité plus durable, le CITL applaudit également l'intention d'aménager une piste multifonctionnelle connectée au large réseau de pistes cyclables de la région. Il y voit une opportunité pour ses usagers de combiner efficacement transport actif et collectif au bénéfice de leur santé et d'un environnement plus sain.

Le souhait d'un projet d'aménagement autoroutier intégré

Par sa capacité à agir sur la congestion insoutenable de la route 335 et par la place que le projet accorde aux transports collectifs et actifs, le projet de parachèvement de l'A-19 tel qu'envisagé actuellement remplit bien son rôle en regard des intérêts métropolitains de compétitivité, d'attractivité et de mobilité durable. Tout projet d'envergure s'incarne cependant dans un espace particulier ou des considérations d'intérêt plus local doivent être prises en compte. C'est dans ces conditions qu'un projet de développement peut réellement se prévaloir d'un caractère intégré. Dans l'optique d'un développement intégré soucieux, par conséquent, de l'intégration

des besoins présents à différentes échelles, le CITL salue l'attention portée par les autorités du projet à la minimisation de son impact sur la flore et la faune locale. Il se doit cependant de rappeler que les milieux urbanisés sont eux aussi impactés par les projets d'envergure et qu'à cet égard, l'évaluation du caractère structurant ou déstructurant des grands gestes d'aménagement ne doit jamais être minimisée. **Le CITL rappelle sa position quant à la responsabilité partagée dont relève l'enjeu de la mobilité en soulignant l'impact de l'aménagement urbain sur ses activités.**

Ainsi, et de manière plus précise, le CITL croit que la proposition actuelle du ministère des Transports du Québec n'est pas encore optimale au regard de son impact et de sa capacité structurante du milieu urbain qui accueille le projet, en l'occurrence la municipalité de Bois-des-Filion. Le passage d'une autoroute d'envergure au centre et au coeur de l'activité d'une petite municipalité n'a rien de banal. Il est essentiel que le projet proposé, malgré sa contribution à la consolidation d'une fracture urbaine déjà importante, constitue une opportunité de restructuration de ce centre urbain qui a déjà beaucoup souffert. **Le CITL rappelle à cet égard l'importance de la hiérarchie de son réseau pour le succès de ses activités. Il souligne également le lien inaltérable qui existe entre sa capacité de bien structurer son réseau et une architecture urbaine elle-même bien hiérarchisée.** Le CITL croit, en ce sens, que les investissements consentis à la création d'un stationnement incitatif et d'une piste multifonctionnelle traversant le cœur de la ville se trouveront davantage valorisés s'ils se conjuguent à la création d'une activité urbaine de type centre-ville.

Ainsi, et malgré les contraintes, le CITL croit à l'importance de mettre en valeur toutes les opportunités qu'offre le projet pour la restructuration de l'activité du centre de la ville de Bois-des-Filion. Pour ce faire, une attention particulière doit être portée au besoin d'espace de chaque fonction, le CITL étant d'avis que le projet le plus viable permettra l'atteinte des exigences en terme de fluidité et de sécurité du projet autoroutier tout en maximisant l'espace disponible à la restructuration de l'activité urbaine.

C'est d'ailleurs en ce sens que le CITL, au regard de son expertise et de la connaissance de ses besoins, se permet d'émettre une recommandation sur l'un des aspects techniques du projet. **Il propose ainsi que soient retirées du projet les voies spéciales d'accès et de sorties sur le viaduc Adolphe-Chapleau et qu'il soit plutôt permis aux autobus locaux de bénéficier d'un système de contrôle des feux et d'emprunter les mêmes voies d'accès que les autres véhicules automobiles.** Cette solution apparaît des plus satisfaisantes sur le plan de l'efficacité et de la sécurité, mais également sur le plan de la consommation d'espace par le projet autoroutier. Cette économie, du reste, présente un double intérêt, soit une économie financière concrète

par la réduction de l'ampleur des travaux, mais également en terme d'impact du projet autoroutier sur l'espace urbain, ce dernier étant ainsi moins invasif.

Dans le même ordre d'idées et pour les mêmes raisons, le CITL questionne la forte dimension du viaduc Adolphe-Chapleau et invite les autorités du projet à envisager la réduction de sa taille dans les limites et le respect des besoins du projet lui-même, mais également de la collectivité qui l'accueille. Ainsi, et dans la foulée de l'ensemble de ses recommandations, le CITL souhaite ultimement que les autorités ministérielles et locales travaillent de concert pour maximiser

l'impact positif du projet actuel sur la dynamique locale et par conséquent, sur la mobilité durable, cette dernière ayant tout à gagner d'un développement par lequel les centres urbains sont le lieu d'une activité forte et dynamique.

En conclusion

Le CITL aimerait, en guise de conclusion, rappeler aux autorités du projet la permanence et l'impact de l'aménagement d'une infrastructure aussi lourde qu'une autoroute en milieu urbanisé. Il souhaite que ses recommandations soient entendues et que, de concert avec l'ensemble des acteurs concernés dont il estime faire partie, **le projet soit bonifié par une réflexion et un désir d'agir pleinement dans le sens d'un aménagement intégré. Le CITL croit qu'il est important d'adopter une attitude face au projet qui ne soit pas axée sur la seule limitation de ses impacts, mais également sur l'exploitation de tout son potentiel structurant.** Pour ce faire, le CITL formule le souhait haut et fort que le ministère des Transports du Québec assume pleinement sa responsabilité d'aménagiste du territoire et qu'il soit, en l'occurrence, pleinement conscient du pouvoir qu'il possède sur une multitude d'éléments qui participent à construire l'urbanité. Il salue les efforts déployés par les artisans du projet au développement de la mobilité durable à l'échelle du territoire métropolitain, tout en insistant sur le fait que les investissements envisagés en transport collectif et actif se trouveront d'autant plus mis en valeur et exploités à leur plein potentiel si, de concert avec tous les acteurs, une attention singulière a été portée à la vitalité et au dynamisme du milieu d'accueil.

Fin du document