

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



Ville de LORRAINE

Mémoire de la Ville de Lorraine

*Dans le cadre des audiences publiques de la commission d'enquête
du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)*

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

Octobre 2014



La Ville de Lorraine se trouve particulièrement concernée par le projet de parachèvement de l'autoroute 19 (A-19) qu'accueillera bientôt sa voisine, la Ville de Bois-des-Filion. Dans le cadre du processus de consultation présentement en cours et par lequel, une réflexion sur l'évaluation des impacts du projet est menée, la Ville de Lorraine désire faire connaître sa position sur le projet actuel ainsi que ses recommandations pour sa suite.

Présentation de la Ville de Lorraine

Lorraine est située sur la couronne nord de la région métropolitaine de Montréal. Son territoire qui s'étend sur près de 6 km² se trouve bordé par les villes de Bois-des-Filion, Rosemère, Blainville et Terrebonne. Lorraine est également l'une des villes riveraines de la rivière des Mille-Îles et son territoire, tout comme ses voisines à l'exception de Terrebonne, se trouve inclus à la MRC Thérèse-De Blainville.

La Ville de Lorraine est une ville jeune. Créée en 1960, son territoire fut constitué à même une portion des territoires de ses villes voisines : la Ville de Bois-des-Filion, mais également les villes de Rosemère et de Ste-Thérèse. L'ensemble de ce nouveau territoire, à l'origine, comptait moins de 200 habitants et possédait une identité essentiellement rurale. Même si Lorraine s'est rapidement urbanisée, elle s'est, dès ses origines, donné les moyens de préserver et de mettre en valeur la qualité de son milieu naturel et de ses espaces verts. La création de la ville de Lorraine s'inscrit, en effet, dans la foulée de création de « Villes nouvelles » dont la planification se veut exemplaire au plan urbanistique et environnemental. Conçue de manière à prodiguer à ses habitants un cadre et une qualité de vie hors du commun, Lorraine se démarque entre autres par sa forte vocation résidentielle, sa tranquillité, l'harmonie de son cadre bâti de même que la qualité et l'étendue de son réseau d'espaces verts. Il faut, à ce sujet, mentionner la présence de nombreux parcs urbains intégrés aux différentes unités de voisinages de même que la présence sur le



territoire de nombreuses aires boisées dont 3 forêts urbaines matures et de grande valeur de conservation.

La Ville de Lorraine compte aujourd'hui une population de près de 10 000 citoyens et constitue le lieu de résidence de nombreuses familles. Près du quart de ses citoyens sont âgés de 14 ans et moins. Les aînés âgés de 65 ans et plus représentent, pour leur part, près de 8 % de la population, laissant ainsi, à la population active âgée de 25 à 64 ans, la plus grande part avec plus de 55 %. Les ménages lorrains, pour leur part, comptent parmi les plus instruits et les plus nantis du Québec avec un revenu moyen par ménage près du double de la moyenne québécoise et une proportion de citoyens diplômés universitaire deux fois plus élevée que dans l'ensemble de la province. **Il est également important de constater que près des trois quarts de la population de la Ville de Lorraine sont actifs sur le marché du travail**, le taux d'activité y étant significativement plus élevé que dans l'ensemble du Québec et le taux de chômage, par conséquent, y étant considérablement plus bas.

La vocation résidentielle très affirmée de la ville de Lorraine en fait un lieu paisible. De ce fait, les commerces y sont peu nombreux et sont, pour l'essentiel, voués à une desserte locale. La forme sinueuse de rues résidentielles limite la circulation de transit et assure la tranquillité et la sécurité à ses résidents. Un réseau de boulevards collecteurs assure, pour sa part, l'accès aux différentes unités de voisinage de la ville. Ce réseau est chapeauté par le Boulevard de Gaulle qui traverse intégralement la ville dans son axe nord-sud. L'autoroute 640 (A-640), pour sa part, traverse le centre de la ville dans l'axe est-ouest et constitue le seul accès à la Ville de Lorraine par le réseau routier supérieur. La ville est également accessible par les rues de la montée Gagnon de même que le Boulevard Adolphe-Chapleau. Ces deux accès relient le territoire de Lorraine et celui de Bois-des-Filion. Pour ce qui est de l'accès par le Boulevard Adolphe-Chapleau, il est important de



spécifier que ce dernier effectue le lien entre le Boulevard de Gaulle, principal boulevard de Lorraine, et la route 335. La route 335 est également accessible un peu plus au nord via l'A-640.

Le réseau cyclable à Lorraine est également bien développé. Il compte près de 14 km de voies majoritairement aménagées en chaussée partagée. Le réseau permet aux cyclistes de parcourir en toute sécurité les principaux boulevards et donne accès à vélo au large réseau d'espace vert de la ville composé de nombreux parcs et sentiers. Les usagers du réseau peuvent également accéder à la Route verte du Québec qui traverse le territoire de Lorraine à la hauteur du Domaine Garth permettant ainsi aux cyclistes de rejoindre Bois-Des-Filion, sa voisine, par voie cyclable.

La qualité et le soin qui caractérise l'environnement urbain de Lorraine assurent à ses résidents un milieu de vie des plus enviables. Cette dernière n'est cependant pas le seul fait de l'élégance et du charme de l'environnement immédiat, mais également de la synergie complémentaire qui caractérise la dynamique intermunicipale. Cette dynamique permet à Lorraine, mais également à ses voisines, de miser sur le développement de créneaux particuliers qui forge l'identité et contribue à l'attractivité. Si Lorraine, de son côté, a tenu à respecter et à consolider sa vocation résidentielle qui lui est chère, les villes de Rosemère et Bois-des-Filion ont, pour leur part, misés sur un développement favorable à l'émergence et le maintien de pôles commerciaux et d'emplois. La présence de ces secteurs à proximité assure une offre commerciale de choix aux Lorrains, entendu que l'absence d'une offre concurrente au sein même de Lorraine participe, pour sa part, à la consolidation des activités commerciales dans une perspective d'économie régionale. Bien assumée, la vocation résidentielle de la Ville de Lorraine a donc permis à ses voisines de développer leur offre commerciale dans une perspective intermunicipale, voire régionale, favorable au



développement harmonieux et complémentaire de Lorraine, mais également de ses villes voisines.

La congestion de la route 335 : un problème incontestable

La vocation résidentielle de la ville de même que le taux d'emploi très élevé de la population en âge de travailler font en sorte qu'une très grande majorité des Lorrains travailleurs et étudiants postsecondaires sont appelés à se déplacer quotidiennement à l'extérieur de Lorraine pour vaquer à leurs activités. La dynamique métropolitaine et l'attractivité des pôles académiques et d'emplois que constituent Laval et Montréal en font des destinations quotidiennes pour plusieurs Lorrains. La congestion qui subsiste depuis des années aux heures de pointe sur la route 335 située dans l'axe de l'A-19 gêne donc fortement les déplacements de ces travailleurs et étudiants en direction de Laval et Montréal.

Il faut rappeler que la situation géographique de Lorraine désigne l'axe de l'A-19 comme lien nord-sud privilégié pour les Lorrains ainsi que leurs visiteurs. La situation très problématique de congestion sur l'axe de l'A-19 qui paralyse la circulation aux heures de pointe sur la route 335 n'a donc rien de banal pour Lorraine, les alternatives possibles qu'offre le réseau routier supérieur aux Lorrains pour leurs déplacements nord-sud n'étant guères séduisantes. Il faut, à cet égard, mentionner la distance à franchir et le temps à investir aux heures de pointe pour atteindre les autoroutes 15 et 13 via l'A-640, mais également prendre en compte le fort achalandage de ces deux autoroutes matin et soir.

À bien des égards, il est absurde de croire que l'équilibre et la fluidité du réseau métropolitain pourraient être atteints par le rabattement des usagers de la route 335 vers l'A-15 ou l'A-13. **L'axe de l'A-19 est un axe stratégique en terme de mobilité et de développement métropolitain.** Il fut d'ailleurs envisagé dès les années 60 comme élément



important du réseau routier supérieur prévu pour organiser l'expansion de la métropole montréalaise et le développement de sa rive nord. Ce réseau devait être articulé par les autoroutes 13, 15 et 19 dans l'axe nord-sud, et les autoroutes 440, 640 et 50 dans l'axe est-ouest. Dans la perspective d'équilibre du réseau routier supérieur métropolitain tel qu'envisagé, ce n'est pas tant le parachèvement de l'A-19 qui est questionnable, mais bien l'absence d'un véritable lien autoroutier sur cet axe identifié dès les années 60 comme stratégique et d'envergure métropolitaine.

Le ministère des Transports du Québec estime à plus de 445 000 heures-personnes le temps perdu pour les usagers sur la route 335, dues à la situation de congestion. Cette congestion, qui a augmenté 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-des-Filion. Ce niveau d'achalandage est sans commune mesure avec la capacité d'écoulement de la route 335. Armée d'une voie unique dans chaque direction et ponctuée de 6 feux de circulation à partir du boulevard Dagenais jusqu'à la jonction de l'A-640, la configuration actuelle n'est pas en mesure d'assurer la fluidité de cet axe de transit important. Cette situation d'achalandage monstre n'est appelée, d'ailleurs, qu'à s'aggraver en regard de la tendance de croissance démographique et économique anticipée pour la couronne nord d'ici 2021.

La congestion actuelle qui sévit sur l'axe de l'A-19 prive donc les Lorrains d'un accès à Laval et Montréal qui soit efficace et viable aux heures de pointe. La congestion très forte au carrefour que forment la route 335 et le Boulevard Adolphe-Chapleau et qui occasionne un important débordement de la circulation locale sur ce même boulevard perturbe également les déplacements locaux des Lorrains, entendu que le Boulevard Adolphe-Chapleau constitue l'un des principaux accès par le réseau local à la ville de Lorraine, mais également le lien naturel vers le centre de sa voisine Bois-des-Filion.



Le projet de parachèvement de l'autoroute 19

Au regard de sa capacité à agir de manière durable sur le problème de congestion qui sévit présentement sur la route 335, la Ville de Lorraine accueille plus que favorablement l'idée même du parachèvement de l'A-19. Au regard de la problématique actuelle et de la perspective de croissance qui caractérise la couronne nord, le parachèvement de l'A-19 apparaît comme la seule option véritablement efficace et viable à long terme. **À tous égards, le besoin et la pertinence d'un lien autoroutier jusqu'à la jonction de la 640 en remplacement de l'actuelle route 335 ne fait aucun doute et le maintien du statu quo par le report du projet ou la transformation de celui-ci en boulevard urbain – scénario qui limite grandement l'impact du projet sur la fluidité du tronçon – n'est pas une option.**

La Ville de Lorraine se réjouit également du fait que le projet proposé par le ministère des Transports du Québec (MTQ) assure une place de choix aux transports collectifs en intégrant une voie réservée pour les autobus dans les deux directions et en planifiant l'implantation d'un stationnement incitatif aux abords de la nouvelle A-19 à la hauteur de l'A-640. Ces caractéristiques du projet cadrent parfaitement dans la vision du développement qui anime la Ville de Lorraine depuis le tout début, soit celle d'un développement durable soucieux de la qualité de vie et de l'environnement. **Elles cadrent également avec l'une des grandes orientations d'aménagement précisées dans son nouveau plan d'urbanisme, soit celle d'« appuyer les interventions visant l'amélioration des services en transport collectif »** (PU Lorraine p.38). La Ville de Lorraine est également heureuse de l'intégration au projet d'une piste multifonctionnelle. La présence de cette piste élargit les possibilités de destinations du réseau cyclable que Lorraine a mis en place. Elle donne ainsi accès, à partir de son réseau et via la traverse du Domaine Garth, à un lien cyclable direct et sécuritaire vers l'île de Laval.



Au regard de la dynamique intermunicipale précédemment mise de l'avant, la ville de Lorraine espère également que la fracture qu'est susceptible d'accentuer le passage d'une autoroute dans le centre-ville de Bois-des-Filion ne soit pas aggravée. Elle souhaite, de ce fait, que les efforts et les investissements nécessaires à la préservation, voire la consolidation, de la vitalité du centre de Bois-des-Filion soient déployés. **Dans cette optique, la Ville de Lorraine appuie toute mesure ou tout choix susceptibles de minimiser l'emprise de l'A-19 sur le milieu urbain de Bois-des-Filion de même que toute mesure ou tout choix susceptibles de maximiser et de consolider la vitalité des abords de l'autoroute dans la perspective d'une véritable activité de centre-ville.**

En conclusion

La Ville de Lorraine supporte sans retenue l'idée de parachever l'autoroute 19 et est convaincue de la légitimité de ce geste au regard de la situation insoutenable de congestion sur la route 335 et des tendances de développement démographique de la couronne nord. Elle salue l'intégration au projet actuel de mesures visant à faciliter et à maximiser le transport collectif et actif et espère une contribution significative de ce grand projet d'infrastructure à la consolidation de l'activité au centre-ville de Bois-des-Filion. Ce souhait est formulé au regard du souci du maintien de la dynamique intermunicipale complémentaire actuelle, mais également au regard plus global d'un développement toujours plus cohérent et sensible à la réalité et aux besoins des milieux d'accueil des grands projets. Dans cette perspective, la Ville de Lorraine soutient que le projet de parachèvement de l'A-19 se doit d'être au service de la fluidité de la circulation autant qu'au service du milieu urbanisé qui l'accueille.