



28 ch Côte St-Louis Ouest
Bureau 201
Blainville, QC
J7C 1B8
(514) 990-6963
Info@enviromilleiles.org

Mémoire sur le parachèvement de l'autoroute 19 avec voie réservée au transport collectif entre les autoroutes 440 et 640

**Présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
le 16 octobre 2014**

Notre organisme

Fondé en 2001, Enviro Mille-Îles est un regroupement de citoyens concernés par l'environnement dans la MRC Thérèse-de-Blainville.

Notre organisme s'est donné comme mission de promouvoir l'environnement et de sensibiliser la population et les décideurs locaux à adopter des comportements individuels ou collectifs responsables qui favorisent la conservation des derniers milieux naturels restants et mettre de l'avant un développement durable (selon la définition du Rapport Brundtland) sur le territoire de la MRC Thérèse-de-Blainville.

Nous avons fait des démarches qui ont mené à la conservation d'une partie de la forêt du Grand Coteau située à Rosemère. Nous avons également mené une campagne pour que la centrale de traitement des eaux usées de Boisbriand soit mise à niveau afin d'être conforme aux normes établies. Ces travaux ont amélioré de façon très significative la qualité de l'eau de la rivière des Mille Îles.

Au niveau du transport, Enviro Mille-Îles s'est joint à un groupe de citoyen et a mené, ces dernières années, une campagne pour l'implantation d'un réseau cyclable utilitaire dans la ville de Rosemère.

Nous avons fait également d'autres interventions par le passé, notamment en appuyant un groupe de citoyennes pour l'abolition de l'usage des pesticides à des fins esthétiques dans notre MRC. Nous avons aussi appuyé la ville de Bois-des-Filion dans sa démarche de sauvegarde de l'île Garth. Nous avons sensibilisé la ville de Rosemère à la dégradation du marais Tylee causée par des sels de déglacage. La municipalité a répondu à cette problématique par l'aménagement de marais filtrants. En terminant, nous avons mené une campagne contre la coupe d'arbres dans le Parc du Domaine Vert, ce qui a amené la régie intermunicipale responsable de cet espace vert à effectuer un virage important dans la gestion de celui-ci.

D'abord constituée comme association, Enviro Mille-Îles est incorporée comme organisme à but non lucratif depuis décembre 2010.

Enviro Mille-Îles et le dossier de l'élargissement de l'autoroute 19.

Notre organisme a été invité à participer, en 2008, à un comité composé d'élus et d'autres décideurs locaux qui se penchaient sur ce dossier. Notre présence visait à examiner l'aspect environnemental du projet. La directrice du Conseil Intermunicipal de transport (CIT) Laurentides siégeant également sur ce comité, nous avons été agréablement surpris de constater l'importance accordée au transport en commun dans ce dossier. À la suite de ces rencontres, les membres du conseil d'administration d'Enviro Mille-Îles ont produit, en 2009, la résolution suivante :

Résolution concernant le projet d'élargissement de l'autoroute 19/route 335.

- **Attendu** la forte augmentation de la circulation automobile à Bois-des-Filion et dans le secteur ouest de Terrebonne, liée à la forte croissance résidentielle et économique au cours des dernières années dans la région;
- **Attendu** les impacts de cette croissance sur le réseau routier de la région et en l'absence d'une desserte efficace du transport en commun, notamment le train de banlieue, favorisant ainsi l'utilisation de l'automobile et l'augmentation des gaz à effet de serre produits par celle-ci;
- **Attendu** que le secteur est de la MRC Thérèse de Blainville et le secteur ouest de Terrebonne demeurent le parent pauvre du transport en commun dans la région;
- **Attendu** que cette situation entraîne une congestion très importante de la circulation sur le Chemin Adolphe Chapleau, à Bois-des-Filion et sur l'axe de la route 335/autoroute 19.
- **Attendu** que cette situation, en plus de causer de forts désagréments aux usagers de la route, peut limiter fortement l'efficacité des véhicules d'urgence aux heures de pointe, augmentant par le fait même les risques pour la population de Bois-des-Filion et du secteur ouest de Terrebonne.
- **Attendu** que la solution de doublement des voies sur certaines portions de l'axe de la route 335/autoroute 19 semble faire l'unanimité auprès des élus de la région et rallier une très une forte partie de la population.
- **Attendu** qu'à priori, la solution proposée ne requiert pas de modifications majeures au pont Athanase-David, limitant ainsi les impacts sur la Rivière-des-Mille-Iles.

En conséquence, il est résolu par le conseil d'administration d'Enviro Mille Iles.

- D'exiger que les mesures suivantes soient prises dans le cadre d'un éventuel projet d'amélioration du tronçon de l'autoroute 19 /route 335 entre le boulevard Dagenais à Laval et le pont Athanase-David à Bois-des-Filion, en vue d'offrir aux automobilistes une alternative efficace, intéressante et viable:
 - Développer de façon marquée le service de transport en commun en profitant des travaux d'amélioration du tronçon pour implanter une ou plusieurs voies réservées pour l'usage exclusif du transport collectif et du covoiturage,

permettant d'offrir un lien rapide et sécuritaire entre le métro à Laval et toute la partie est de la MRC de Thérèse-de Blainville;

- Offrir un service régulier, rapide et de qualité en transport collectif vers le métro de Laval;
 - Développer des stationnements incitatifs en amont de ce service, de façon à permettre aux automobilistes de la MRC d'accéder aisément au système de transport collectif;
 - Inviter le CIT, l'AMT et tous les organismes concernés à faire une promotion intensive du transport en commun à Bois-des-Filion, Lorraine, Rosemère, Sainte-Anne-des-Plaines et Terrebonne et à y implanter, en sus du service vers le métro de Laval, un service de navettes rapides vers les gares du train de banlieue Montréal-St-Jérôme;
 - Appuyer les initiatives de la MRC de Thérèse-de Blainville et de ses partenaires pour mettre en place d'un service d'aide au covoiturage dans la région;
 - Conserver, voire bonifier la portion du pont destinée aux utilisateurs du transport actif par des mesures propres à favoriser une insertion sécuritaire de cette travée à la *Route Verte* et au *parc linéaire le P'tit train du Nord*
- De demander aux différents paliers de gouvernements et autres organismes, incluant la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) d'orienter le développement du territoire selon les axes de transport collectif existants et projetés;
 - D'inviter le gouvernement du Québec à investir massivement dans le transport collectif et à exiger que tous les projets d'amélioration d'infrastructures routières, tels que celui de l'autoroute 19 /route 335, intègrent désormais un volet consacré au transport collectif.

La position d'Enviro Mille-Iles en 2014.

Dans le cadre des audiences du BAPE sur le projet, Enviro Mille-Îles se doit d'actualiser la position qu'elle a exprimée dans sa résolution de 2009.

La construction d'un « second » pont Athanase David constitue évidemment un changement majeur au projet. Pour notre organisme, il est clair que l'ajout de deux voies de circulation pour les automobiles est à l'origine de la nécessité de cet ajout. Aurait-il été possible de retrancher deux voies pour l'automobile sur le pont pour les donner au transport en commun?

Notre organisme reconnaît les mesures de protection de l'environnement aquatique que le promoteur désire mettre en oeuvre. Nous n'avons cependant pas l'expertise ni les ressources pour estimer si elles sont adéquates. Malheureusement, la rivière des Mille-Îles n'est toujours pas gérée par la Politique nationale de l'eau (PNE). Le Conseil des bassins versants des Mille-Îles (COBAMIL), dont Martin Drapeau, un des signataires, est également administrateur, applique la gestion intégrée de l'eau sur les berges au nord de la Mille-Iles et ses émissaires. L'on parle ici notamment de la rivière du Chêne, du Chicot, aux Chiens et la rivière Mascouche mais de l'ensemble de la rivière des Mille-Îles. Elle serait éventuellement intégrée à la table de concertation régionale du grand Montréal. Nous déplorons le fait que cet organisme, promis il y a plusieurs années, ne soit toujours pas créé. Les organismes de bassin versant sont des organismes de concertation indépendants du gouvernement du Québec et des sources d'information importantes pour les citoyens et organismes militants comme Enviro Mille-Îles. Il est inacceptable de faire des interventions majeures dans la Rivière des Mille-Îles sans qu'elle soit pleinement assujettie à la Politique nationale de l'eau. L'incurie du Ministère du Développement durable, Environnement et Lutte contre les changements climatiques dans le dossier des forages de Trans-Canada à Cacouna démontre qu'il ne doit pas être la seule autorité qui surveille ces travaux. Le Gouvernement du Québec se doit de créer rapidement cette table régionale.

Autoroute vs boulevard urbain.

Nous croyons que le promoteur n'a pas suffisamment examiné la solution d'implanter un boulevard urbain sur le trajet plutôt qu'une autoroute. Des échanges que nous avons eus avec un autre groupe environnemental nous ont confirmé cette impression. Nous croyons qu'une configuration de boulevard urbain pourrait être envisagée sur au moins une partie du trajet projeté et de remplacer des échangeurs par des carrefours giratoires. Nous reconnaissons cependant que l'espace disponible aux abords du boulevard Adolphe Chapleau rendrait difficile un aménagement autre que celui qui est projeté. Martin Drapeau, un des auteurs du mémoire, est natif de Bois-des-Filion et a vu le centre de son village d'alors disparaître à cause du projet de l'autoroute 19 qui n'a jamais été réalisé. Cette ville mérite un aménagement pouvant permettre le plus efficacement possible la circulation des véhicules d'urgence et du transport en commun. De plus, elle a fait plus que sa part en matière d'expropriations.

Selon nos informations, la machinerie agricole qui empruntait la route 335 devra le faire via la piste multifonctionnelle avec le prolongement de la 19. Or, si c'est le cas, je vous laisse imaginer ce que devra faire un cycliste qui arriverait face à une moissonneuse-batteuse sur le pont David... Il s'agit là d'un argument qui milite encore plus pour la réalisation d'un boulevard urbain. La machinerie agricole pourrait ainsi continuer à emprunter une voie réservée à la circulation automobile. Même si l'on doit adopter une configuration de type autoroute à certains endroits, rien n'empêche le ministère de limiter la vitesse à 90 km/h (ou 70 km/h) pour permettre l'accès à la machinerie agricole. La raison du projet étant de limiter la congestion routière, l'on conviendra facilement qu'une limite de vitesse un peu plus basse n'y changera pas grand-chose...

Les voies réservées pour le transport en commun/covoiturage

La présence de ces voies réservées est pour nous fondamentale dans l'acceptabilité sociale de ce projet et en permet une certaine acceptabilité environnementale. Lors de la période de questions du 22 septembre dernier, plusieurs citoyennes et citoyens de Montréal se sont inquiétés de la hausse possible du volume de circulation automobile entrant dans la métropole à partir du pont Papineau-Leblanc. Les gens du Ministère des Transports ont cependant mentionné que 32% de la circulation de l'axe 335/autoroute 19 emprunte ce pont.

Quelques participants ont questionné sur la possibilité de créer des voies réservées pour les autobus jusqu'au métro Fabre. Nous aimerions que le Ministère des Transports et les autres intervenants (ville de Montréal, AMT etc.) étudient sérieusement cette question. Les voies réservées pourraient ainsi être prolongées en remplaçant une voie pour automobile dans chaque direction (entre le boulevard Dagenais et le métro Fabre). Nous croyons que les gens se rendant dans plusieurs secteurs de Montréal gagneraient plus de temps en utilisant cette voie réservée au lieu de faire le détour par les métros Cartier et Montmorency.

La question du covoiturage mérite d'être davantage étudiée dans le projet. La voie réservée pour le transport en commun pourrait-elle inclure le covoiturage pour 3 occupants et plus par voiture? Nous croyons qu'il y aurait également lieu d'étudier davantage la possibilité d'ajouter une seconde voie dans chaque direction pour le covoiturage pour 2 occupants. Donc, dans chaque direction, la voie de droite pour l'automobile solo, la voie du milieu pour le covoiturage à 2 et la voie de gauche pour le transport en commun et le covoiturage à 3.

Utilisation de la piste multifonctionnelle par les VHR

Le document « *GÉNIVAR. Parachèvement de l'autoroute 19 à Laval et à Bois-des-Filion – Comptages 2008 – Cyclistes, piétons et véhicules hors route sur le pont Athanase-David, 30 mai 2008, 24 mai 2008 et 2 mars 2008.* » tiré de votre site internet démontre que le 24 mai 2008, il y a eu 33 déplacements de VTT, moto et motocross sur la piste cyclable du pont Athanase-David. Il y en a eu 41 le 30 mai 2008...

Un élu et un fonctionnaire de la ville de Bois-des-Filion m'ont rapporté que le taux de délinquance pour l'utilisation des véhicules hors de la période permise (hiver) était élevé.

D'un autre côté, il est aberrant que le Ministère des Transports du Québec permette et même aménage un sentier de motoneiges dans le centre d'une ville de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Nous croyons que l'usage des VHR et des motoneiges est devenu incompatible avec le milieu et demandons que le Ministère des Transports du Québec ferme l'accès aux véhicules motorisés à la future piste multifonctionnelle.

Prolongation du lien cyclable.

Nous proposons la création d'un lien cyclable utilitaire dans l'axe de l'autoroute 19, et ce, jusqu'à la voie cyclable du parc de la Visitation (boulevard Gouin) à Montréal. Moyennant sa faisabilité technique, une travée multifonctions pourrait être installée en porte-à-faux sur le pont Papineau-Leblanc. Les longs détours préconisés par la route verte à l'ouest ou le pont Pie-IX à l'est sont très dissuasifs pour les cyclistes et ne créeront pas l'achalandage souhaitable permettant de diminuer sensiblement l'utilisation de l'automobile solo.

Pour un meilleur aménagement urbain et une densification de l'espace.

Le parachèvement de l'autoroute 19, bien qu'ayant été initialement prévu il y a environ 40 ans, est devenu pour nous un mal nécessaire, et ce, en raison de l'étalement urbain de ces dernières années. Si l'on continue dans ce même type de développement, les problèmes de congestion routière continueront de s'amplifier, l'élargissement et la construction de nouvelles routes ne suffiront pas à régler le problème. Ceci, sans compter que des sommes colossales doivent être investies dans la réfection des infrastructures existantes (L'échangeur Turcot, les ponts Champlain et Mercier...)

Le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement déposé par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) offre des pistes de solutions intéressantes en ce sens. Notamment en proposant la création de développements résidentiels densifiés autour des axes de transport en commun (Transit oriented development (TOD)). Il est impératif que ces recommandations soient appliquées.

Nous sommes également d'avis que le gouvernement du Québec doit légiférer sur le développement des villes situées à la limite du territoire de la CMM. Nous avons l'impression que ces villes connaissent également un fort développement. Si l'aménagement de ces villes n'est pas également encadré correctement, cela pourrait presque anéantir les efforts de la CMM de créer un milieu de vie sain et durable à l'intérieur du territoire.

En fait, nous croyons que tout développement résidentiel devrait faire l'objet au préalable d'une étude établissant les principaux déplacements de la clientèle visée (ex : pour se rendre au travail) et obligeant les villes où se situeront ces développements résidentiels à offrir un service de transport en commun efficace pour couvrir ces principaux déplacements.

Conclusion

Nous souhaitons que nos suggestions puissent faire du parachèvement de l'autoroute 19 un projet qui soit plus acceptable au niveau environnemental. Mais nous souhaitons surtout que les vaguelettes soulevées par notre intervention soient le début d'un raz-de-marée de changement par rapport à notre dépendance de l'automobile comme mode de transport, et la création d'alternatives compétitives par rapport à celle-ci. Le tout, dans une perspective d'aménagement du territoire qui permette l'éclosion de ces modes de transport alternatifs.

Roger Sarasin
Vice-Président

Martin Drapeau
Secrétaire-trésorier.