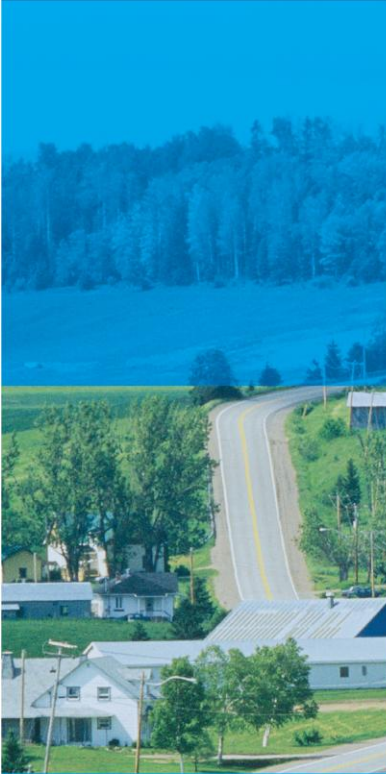


MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Troisième série de réponses aux questions complémentaires de la commission du BAPE (DQ1)

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



18 DÉCEMBRE
2014



INTRODUCTION

Le présent document comprend la troisième série de réponses aux questions (DQ1) transmises au ministère des Transports du Québec (MTQ) le 7 octobre 2014 par la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), dans le cadre de l'audience publique pour le projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 à Laval et à Bois-des-Filion.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Q-1 Afin de favoriser le transport actif lors de la planification d'un projet routier, quelles sont les conditions qui permettraient la circulation des vélos sur les voies ?

R-1 Voir la première série de réponses (DQ1.1).

Q-2 Comment prenez-vous en compte les perspectives de changement climatique dans le design du projet ?

R-2 Voir la deuxième série de réponses (DQ1.2).

Q-3 Expliquez comment, une fois le projet complété, se ferait l'accès à partir du corridor de l'autoroute 19 au « Smart Center » situé sur le boulevard Henri-Bourassa à Laval au nord-est de l'intersection A19-A440 ?

R-3 Voir la première série de réponses (DQ1.1).

Q-4 Il est mentionné dans l'addenda 1 – Réponses aux questions et commentaires du MDDEFP (PR5.1) que la conception de l'éclairage serait conforme aux normes du MTQ. Veuillez nous présenter ces normes et indiquer les mesures que vous comptez mettre en place pour réduire la pollution lumineuse.

R-4 Voir la première série de réponses (DQ1.1).

Q-5 L'analyse des solutions réalisée dans l'étude d'opportunité suggère qu'un aménagement d'une route bidirectionnelle comme celui de la route 335 générerait bon nombre d'accidents avec dommage matériel ou corporel (légers, mortels ou accidents causant des blessures graves). Selon les différentes catégories d'accidents, veuillez déposer les statistiques d'accidents pour les 10 dernières années sur l'A-335/A19 et sur le boul. des Laurentides, et ceux anticipés selon l'aménagement retenu dans le corridor de l'autoroute 19.

R-5 Voir la première série de réponses (DQ1.1).

Q-6 Quels enseignements tirez-vous de vos expériences sur le contrôle ou l'éradication des espèces envahissantes aux abords des autoroutes et routes nationales ? Quelles sont les recherches en cours sur le sujet ?

R-6 Voir la première série de réponses (DQ1.1).

Q-7 Votre ministère affirme que pour protéger les milieux humides ou boisés des embruns salins, « il pourrait être pertinent d'aménager des haies arbustives ». Qu'entendez-vous par cette affirmation ? Quelle est l'expérience du MTQ en la matière ?

R-7 Voir la première série de réponses (DQ1.1).

Q-8 Il est mentionné dans l'étude d'impact que la modification du régime hydrique en bordure des nouvelles infrastructures puisse entraîner un dépérissement de certaines espèces ou l'assèchement progressif de certaines portions de milieux humides. Veuillez détailler davantage ?

R-8 Voir la première série de réponses (DQ1.1).

Q-9 Veuillez résumer les orientations du Gouvernement du Québec en matière de transport collectif et actif ?

R-9 Voir la réponse à la question 6 incluse dans la première série de réponses au document DQ15 (DQ15.1).

Q-10 Quel est le niveau d'incertitude associé aux prédictions de mesures sonores ? Est-il arrivé de devoir revoir ou corriger une situation ? Comment procédez-vous dans de telles situations ?

R-10 Voir la première série de réponses (DQ1.1).

Q-11 Quels sont les mécanismes que compte mettre en place votre ministère pour communiquer avec la communauté pendant la période de construction et d'exploitation ? Veuillez déposer votre plan de communication.

R-11 Voir la première série de réponses (DQ1.1).

Q-12 Quelle est l'expérience du MTQ au regard de la compensation des GES de la construction d'autoroutes ou d'échangeurs? Quelles mesures devraient être mises en place pour avoir un bilan de GES sans émission dans le cadre de ce projet ?

R-12 Voir la première série de réponses (DQ1.1).

Q-13 Il est mentionné à la page 40 de l'étude d'impact « que le trafic de véhicules lourds n'est pas un enjeu sur le corridor à l'étude ». Est-ce que la situation pourrait changer et devenir problématique à la suite du parachèvement de l'autoroute 19 ?

R-13 Voir la première série de réponses (DQ1.1).

Q-14 Comment qualifieriez-vous les conditions de circulation actuelles en périodes de pointe du matin et de l'après-midi au nord du boulevard Industriel ? Quels seraient les principaux générateurs de déplacements qui seraient susceptibles de rendre la circulation plus difficile à cet endroit dans le futur ?

R-14 Voir la première série de réponses (DQ1.1).

Q-15 Veuillez nous fournir les DJMA les plus récents ainsi que les prévisions de débits à l'horizon 2026 pour le tronçon routier situé au nord du boulevard Industriel à Bois-des-Filion.

R-15 Voir la deuxième série de réponses (DQ1.2).

Q-16 Dans la réponse à la question 62 de la section 5.4.2 du PR5.1 Affectation du territoire et orientations d'aménagement vous mentionnez : « Cet objectif du PMAD vise principalement 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 ». Comment définissez-vous une 'optimisation de la capacité routière' ?

R-16 Voir la première série de réponses (DQ1.1).

Q-17 La nature et l'ampleur des travaux liés au parachèvement de l'autoroute 19 créent une opportunité pour amener les gens à utiliser le transport en commun.

- a) Quelles sont les mesures que vous avez prévues pour inciter cette modification de pratique dès le début des travaux ?
- b) Le stationnement incitatif sera-t-il construit dès le début du projet ?
- c) Un circuit de bus sera-t-il mis en place durant les travaux pour réduire les désagréments causés par la construction ?

R-17 Voir la première série de réponses (DQ1.1).

Q-18 Quels seraient les avantages de la réalisation d'une voie réservée sur l'autoroute 19 qui se prolongerait jusqu'à Montréal ?

R-18 Voir la deuxième série de réponses (DQ1.2).

Q-19 Quels sont les aménagements spécifiques dédiés à la voie réservée pour le transport collectif à l'intersection de l'autoroute 19 et du boulevard Saint-Martin ? Illustrer en vous servant d'une figure.

- a) Veuillez nous fournir une évaluation des temps de transport entre différents points d'origine du bassin exclusif de transport en commun et les stations de métro de Laval ou de Montréal ? Veuillez les comparer aux temps requis en automobile ?

R-19 Voir la première série de réponses (DQ1.1).

R-19 a) Voir la réponse à la question 4 incluse dans la troisième série de réponses au document DQ15 (DQ15.1.3).

Q-20 Veuillez comparer la durée moyenne d'un trajet en heure de pointe effectué en transport en commun ou en automobile pour traverser l'île de Laval en empruntant respectivement la route 335/A19, l'A13, l'A15, l'A25, le boulevard Curé-Labelle et le boulevard des Laurentides ?

R-20 La réponse en lien avec le volet routier est incluse à la réponse à la question 5 dans la troisième série de réponses au document DQ15 (DQ15.1.3).

En ce qui a trait au volet transport collectif, tel qu'il l'a été spécifié à la question 5 du document DQ15, le Ministère a évalué les temps de parcours entre un point d'origine sur la couronne nord (situé juste au nord de la rivière des Mille îles) et une destination sur l'île de Montréal (située juste au sud de la rivière des Prairies), selon différents itinéraires utilisant les

axes suivants : R-335/A-19, A-15, A-13, A-25, boulevard Curé-Labelle et boulevard des Laurentides.

Les itinéraires retenus sont ceux offrant les temps de parcours les plus courts. Ils font appel, de façon générale, à plusieurs modes de transport différents (autobus, métro et marche). Dans certains cas, les itinéraires les plus courts peuvent même s'effectuer à l'extérieur de l'axe analysé comme c'est le cas pour l'axe R-335/A-19. Les estimations de temps de parcours ont été réalisées à l'aide de l'outil de calcul d'itinéraire de *Google Maps* pour des déplacements effectués durant les périodes comprises entre 7 h et 8 h pour l'heure de pointe du matin et 17 h et 18 h pour l'heure de pointe du soir.

**Temps de parcours moyen et mode de transport, heure de pointe du matin (7 h à 8 h),
direction sud :**

Trajet	Modes de transport	Temps de parcours (minutes)
A-19/R-335	Marche / Bus / Bus / Marche	61
A-15	Marche / Bus / Bus / Métro / Bus	65
A-13	Marche / Bus / Bus / Bus / Marche	75
A-25	Marche / Bus	15
Boulevard Curé-Labelle	Marche / Bus / Bus / Marche	46
Boulevard des Laurentides	Marche / Bus / Métro / Marche	58

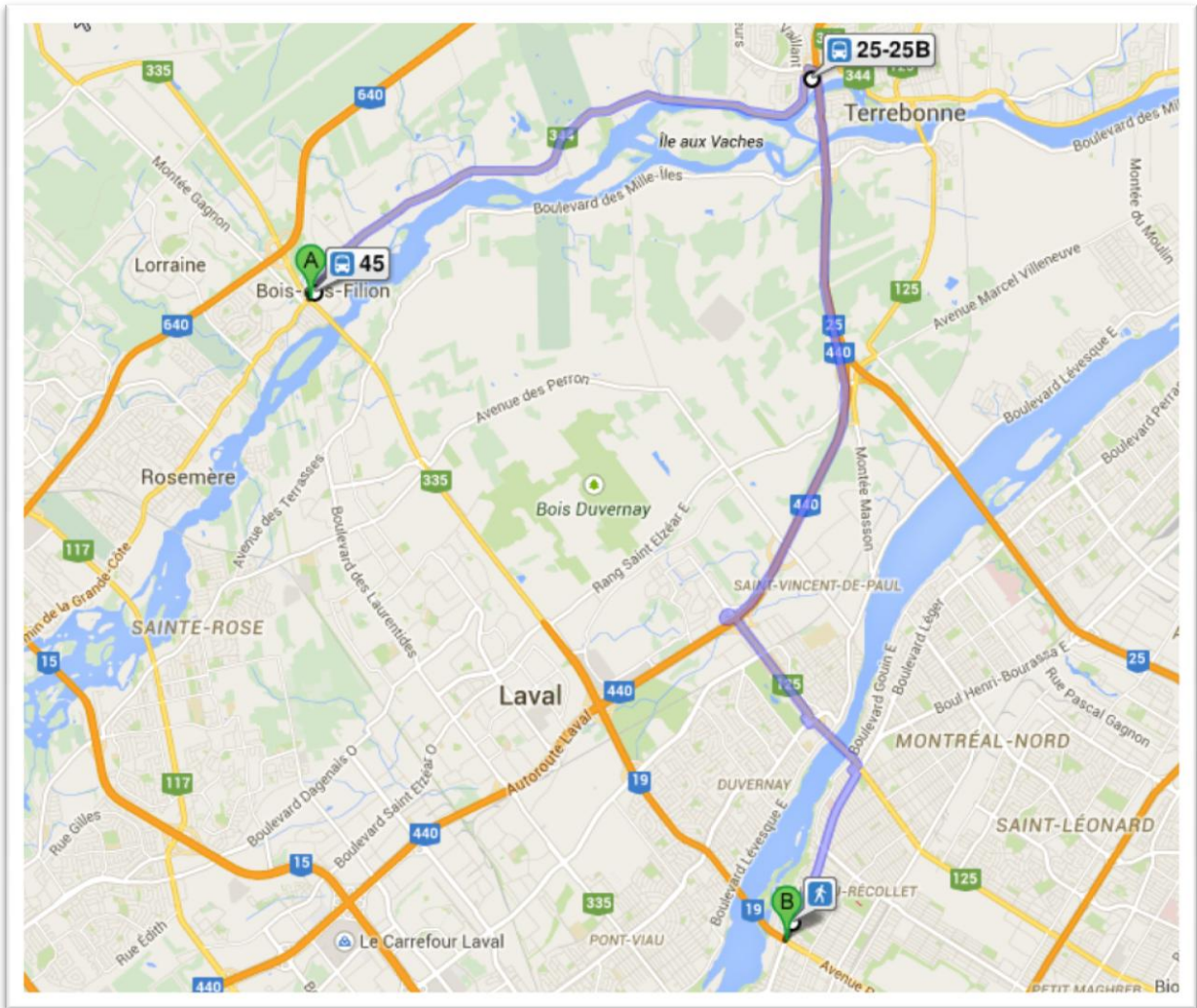
Temps de parcours moyen et mode de transport, heure de pointe du soir (17 h à 18 h), direction nord :

Trajet	Modes de transport	Temps de parcours (minutes)
A-19/R-335	Marche / Bus / Bus / Marche	60
A-15	Bus / Métro / Bus / Marche	54
A-13	Marche / Bus / Bus / Bus / Marche	77
A-25	Bus / Marche	26
Boulevard Curé-Labelle	Marche / Bus / Bus / Marche	50
Boulevard des Laurentides	Marche / Métro / Bus / Marche	50

Les scénarios de transport collectif retenus pour déterminer les temps de parcours avec *Google Maps* sont présentés aux pages suivantes.

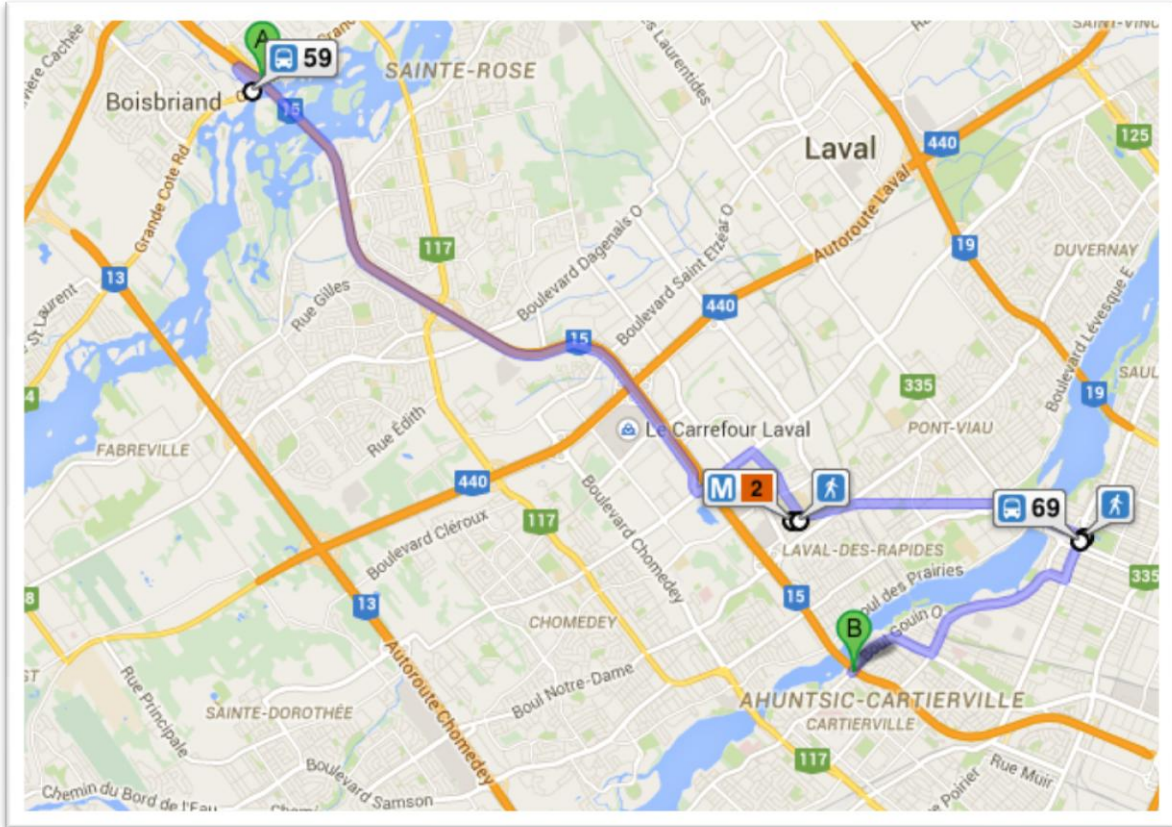
- R-335/A-19

<https://www.google.ca/maps/dir/45.6653702,-73.7593044/45.5702813,-73.6585801/@45.6373005,-73.7024187,12z/am=t/data=!3m1!4b1!4m7!4m6!2m4!5e0!6e4!7e2!8j14!7503600!3e3>



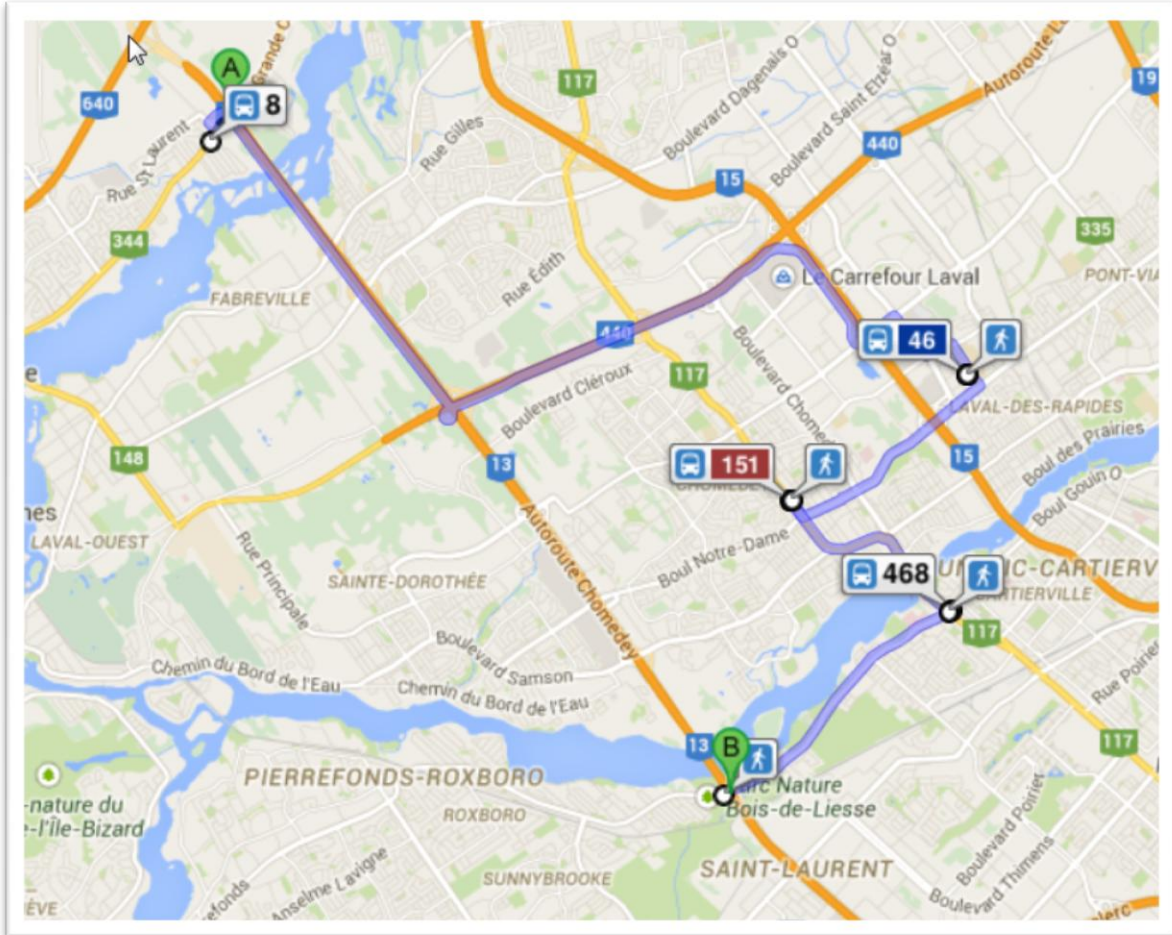
- A-15 :

<https://www.google.ca/maps/dir/45.6149633,-73.8202403/45.538529,-73.710534/@45.5890885,-73.7515617,12z/am=t/data=!4m8!4m7!2m5!5e0!5e1!6e4!7e2!8j14!7503600!3e3>



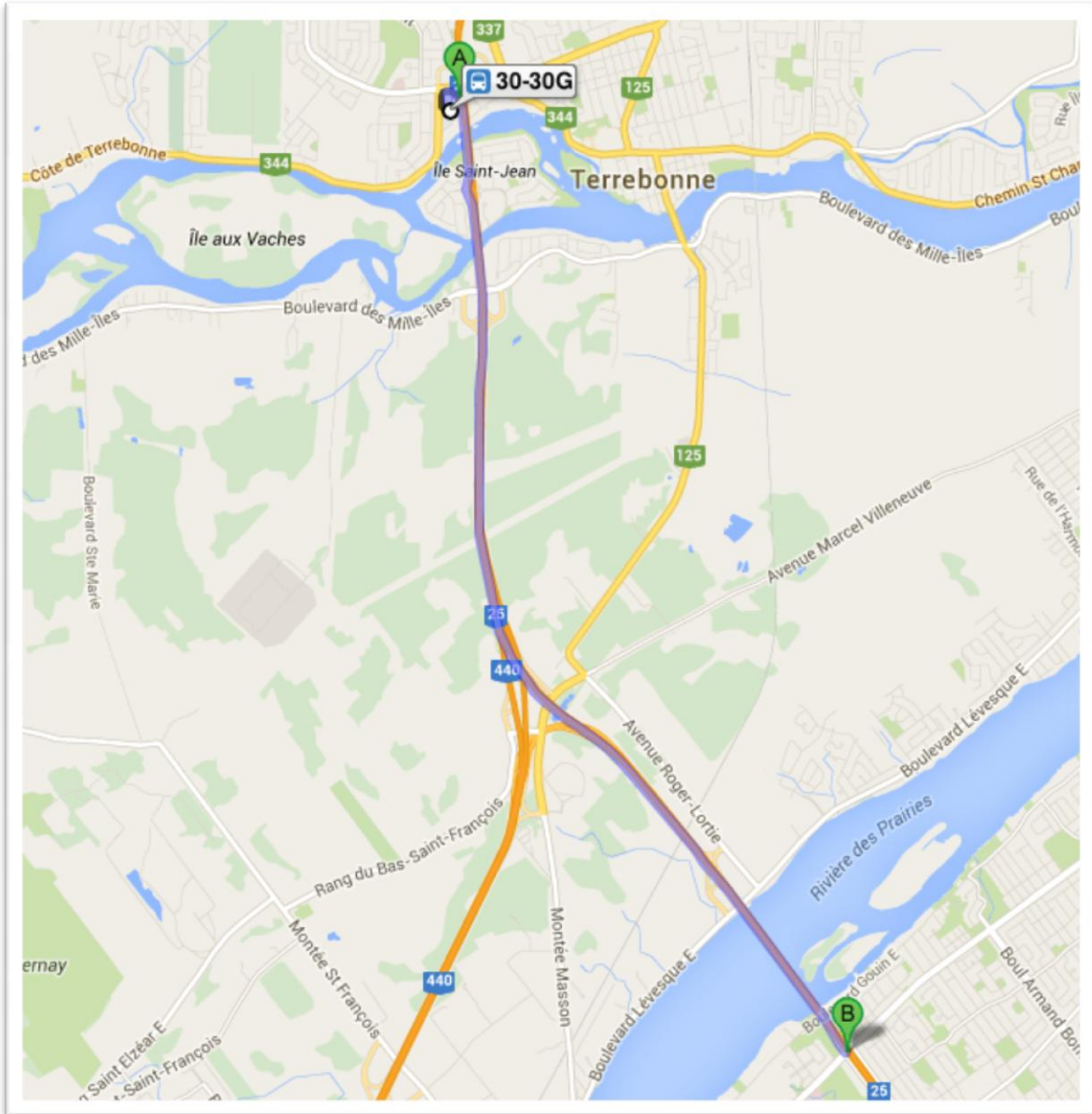
- A-13 :

<https://www.google.ca/maps/dir/45.5897449,-73.8476811/45.5076432,-73.7611905/@45.57849,-73.762565,12z/am=t/data=!4m8!4m7!2m5!5e0!5e1!6e4!7e2!8j1417503600!3e3>



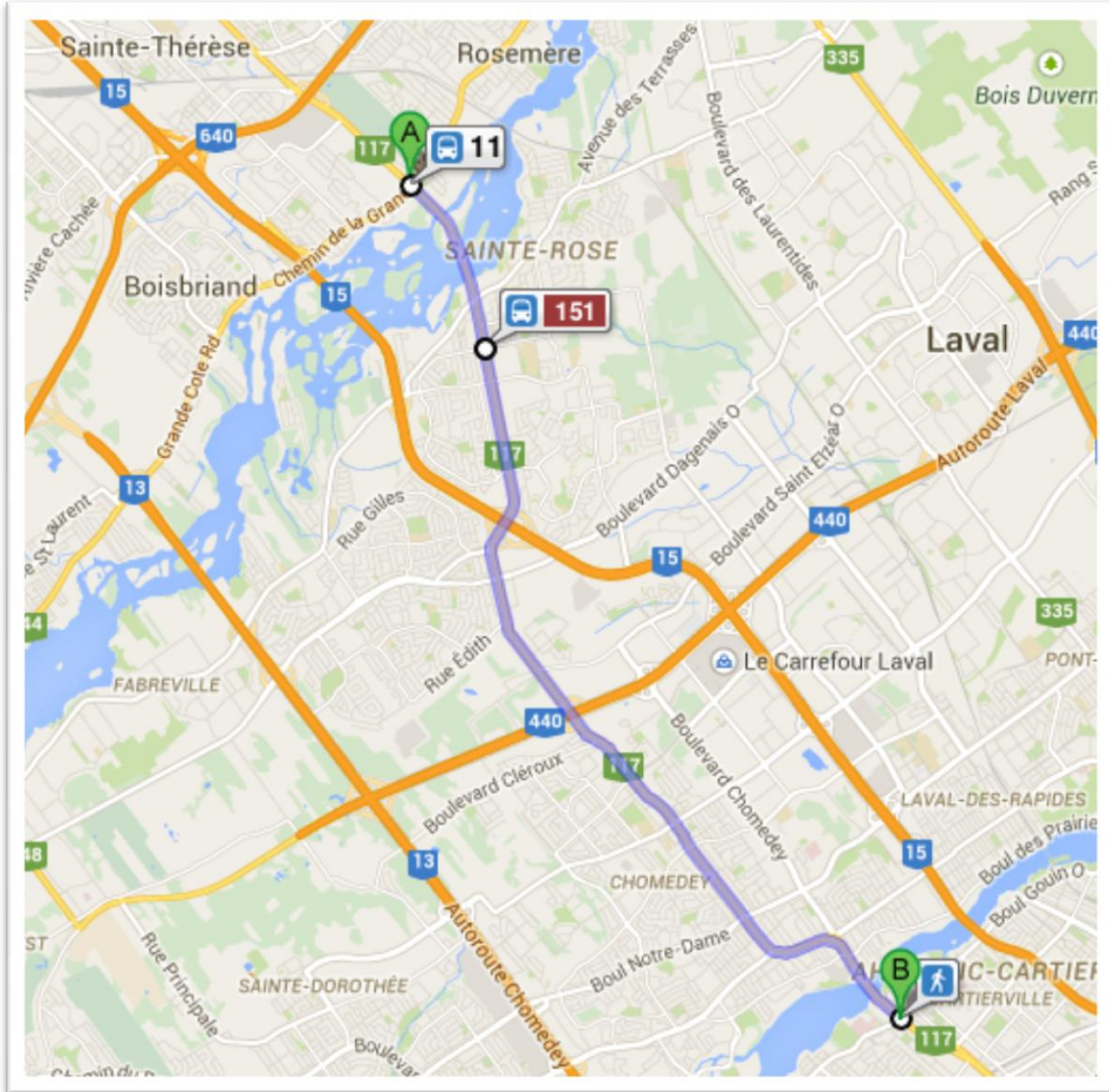
- A-25 :

<https://www.google.ca/maps/dir/45.6990353,-73.6523388/45.6296014,-73.6116995/@45.6513784,-73.64034,12z/am=t/data=!3m1!4b1!4m7!4m6!2m4!5e0!6e4!7e2!8j14!7503600!3e3>



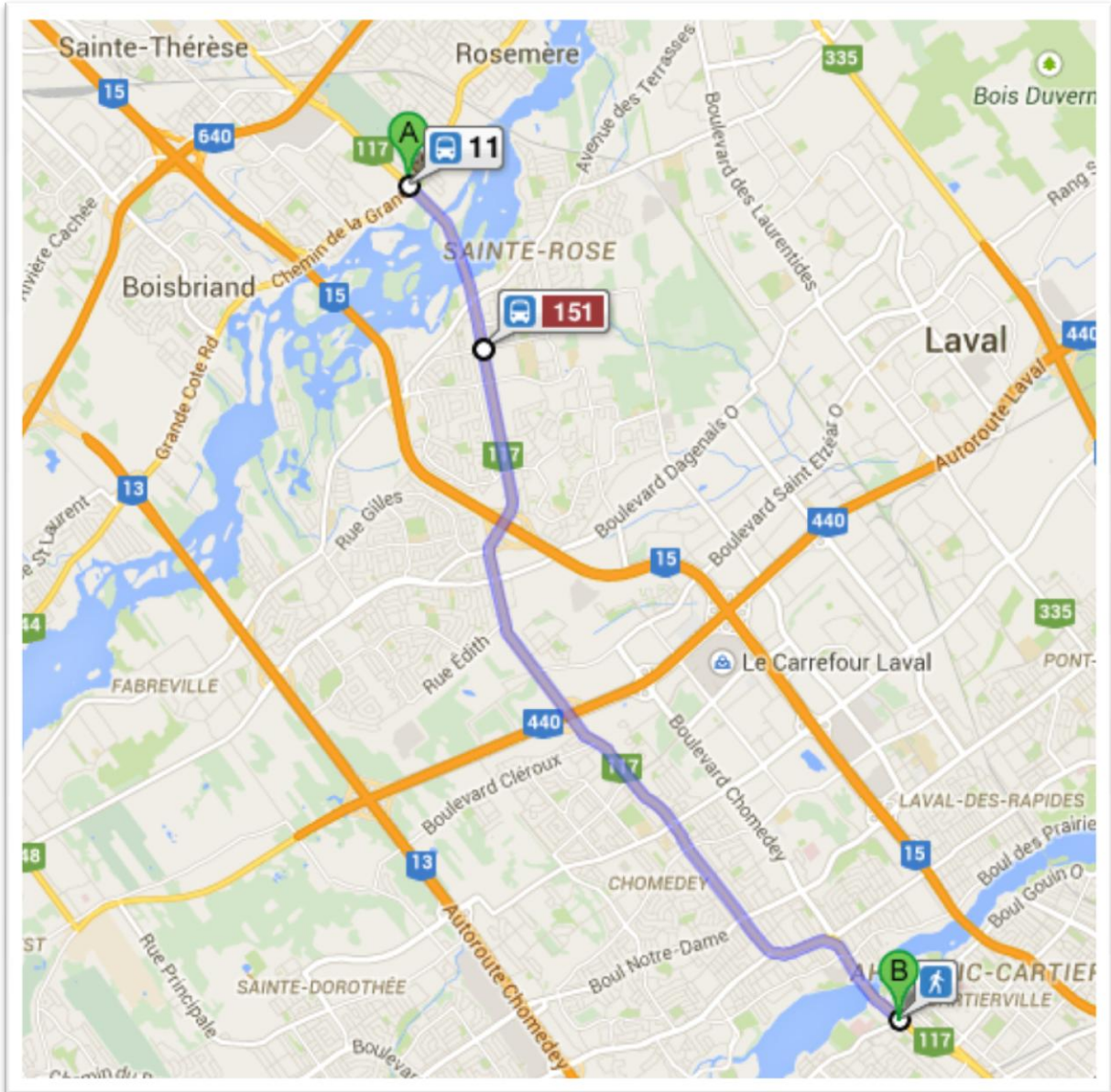
- Boulevard Curé-Labelle :

<https://www.google.ca/maps/dir/45.6243177,-73.803049/45.5294878,-73.7237244/@45.590315,-73.7809711,12z/am=t/data=!4m7!4m6!2m4!5e0!6e4!7e2!8j14!7503600!3e3>



- Boulevard des Laurentides :

<https://www.google.ca/maps/dir/45.6651127,-73.7594579/45.5552382,-73.6681495/@45.6370174,-73.7434661,12z/am=t/data=!3m1!4b1!4m8!4m7!2m4!5e0!6e4!7e2!8j14!7503600!3e3!5i2>



Comparatif des temps de parcours routier versus ceux en transport collectif (TC) pour les trajets demandés :

Bien que les points de départ et d'arrivée utilisés lors des évaluations de temps de parcours soient identiques pour les deux volets, il faut noter que les trajets varient considérablement compte tenu des contraintes d'itinéraire en transport en commun. Ceci implique évidemment des trajets de longueurs différentes donc difficilement comparables. Les tableaux ci-après sont fournis à titre indicatif seulement.

Heure de pointe du matin (7 h à 8 h), direction sud

Trajet	Temps de parcours routier (minutes)	Temps de parcours TC (minutes)
A-19/R-335	38	61
A-15	35	65
A-13	31	75
A-25	9	15
Boulevard Curé-Labelle	33	46
Boulevard des Laurentides	37	58

Heure de pointe du soir (17 h à 18 h), direction nord

Trajet	Temps de parcours routier (minutes)	Temps de parcours TC (minutes)
A-19/R-335	22	60
A-15	18	54
A-13	7	77
A-25	11	26
Boulevard Curé-Labelle	29	50
Boulevard des Laurentides	31	50

Q-21 Veuillez présenter graphiquement l'évolution depuis 1990, par secteur municipal du bassin d'étude, en période de pointe du matin et sur une période de 24 h :

- a) Du nombre total de déplacements, tout mode de transport confondu
- b) Du nombre total de déplacements du transport collectif
- c) De la part modale du transport en commun et des modes actifs


R-21 Voir la deuxième série de réponses (DQ1.2).

Q-22 Le parachèvement de l'autoroute 19 ne serait-il pas susceptible de déplacer le problème de congestion routière au nord du boulevard Industriel à Bois-des-Filion où la route se rétrécit à deux voies (une dans chaque direction) ?

R-22 Voir la première série de réponses (DQ1.1).

Q-23 Veuillez présenter le mécanisme mis en place sur l'autoroute 31 pour permettre aux agriculteurs de circuler sur cet axe autoroutier ? (Référence : M. Denis Fafard et Mme Odile Béland, DT2, p.75 et 76; PR3.2, Annexe A-4.

R-23 Voir la première série de réponses (DQ1.1).



Q-24 Pourquoi le fort développement dans l'ouest de Terrebonne a-t-il été exclu du scénario tendanciel des déplacements automobiles en période de pointe pour l'horizon 2026 ?

R-24 Voir la deuxième série de réponses (DQ1.2).

Q-25 Veuillez déterminer les émissions de GES en 2026 selon le scénario sans intervention.

R-25 Voir la première série de réponses (DQ1.1).

