

Québec, le 30 octobre 2014

6211-06-155

Madame Odile Béland
Ministère des Transports
Direction de Laval-Mille-Îles
1725, boul. Le Corbusier
Laval (Québec) H7S 2K7

Objet : Projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport
collectif à Laval et Bois-des-Filion
Questions complémentaires du 30 octobre 2014

Madame,

À la suite de la première partie de l'audience publique concernant le projet mentionné, la commission d'enquête et d'examen chargée du dossier désire obtenir des renseignements complémentaires.

Veuillez trouver, annexées à la présente, des questions pour lesquelles la commission souhaite recevoir les réponses **d'ici le 4 novembre prochain** compte tenu de l'échéancier dont elle dispose pour ses travaux.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cette demande et vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Renée Poliquin
Coordonnatrice du secrétariat
de la commission

p.j Annexe de questions de la commission du BAPE du 30 octobre 2014

Annexe de questions de la commission du BAPE du 30 octobre 2014

1. Quels seraient les défis que le MTQ aurait à rencontrer pour faire le boulevard Adolphe-Chapleau sans surélévément au passage de l'A19 à niveau avec ?
2. Quels seraient les défis que le MTQ rencontrerait s'il aménageait le boulevard Adolphe-Chapleau à niveau avec l'A19 ?
3. Selon les différentes catégories d'accidents, veuillez déposer les statistiques pour les 10 dernières années sur l'A-335/A19 et sur le boul. des Laurentides, ainsi que celles anticipées selon l'aménagement retenu dans le corridor de l'autoroute 19 (voir Q5 du DQ1 qui n'a pas été encore répondue).
4. Veuillez évaluer les temps de parcours moyen aux heures de pointe pour un trajet effectué en automobile et en transport en commun dans les conditions actuelles du corridor de la R335/A19 et dans le cas où l'autoroute 19 serait parachevée entre :
 - l'intersection boulevard Adolphe-Chapleau/R335 et la station Cartier
 - le terminus de la ligne 24 du CITL à Sainte-Anne-des-Plaines et la station Cartier
 - le terminus de la ligne 28 du CITL à Terrebonne et la station Cartier
 - le terminus de la ligne 12 du CITL à Lorraine et la station Cartier
5. Veuillez évaluer les temps de parcours moyen et la longueur d'un trajet effectué en automobile de l'entrée sur le pont sur la rivière des Mille-Îles à la sortie d'un pont sur la rivière des Prairies en empruntant :
 - la R335/A19 (ex. Entrée d'Athanase-David à sortie de Papineau-Leblanc)
 - l'A15
 - l'A13
 - l'A25
 - le boulevard Curé-Labelle
 - le boulevard des Laurentides
6. Veuillez résumer les orientations du Gouvernement du Québec en matière de transport collectif et actif ? (voir Q9 du DQ1 qui n'a pas été encore répondue)

7. Décrivez les conditions de circulation sur l'autoroute Robert-Bourassa en périodes de pointe du matin et de soir. (Question complémentaire au DQ12.1)
8. Combien d'autobus empruntent la voie réservée de l'autoroute Robert-Bourassa en périodes de pointe du matin et de soir ? (Question complémentaire au DQ12.1)
9. Les différentes figures présentées dans l'étude d'impact montrent un prolongement de l'emprise du MTQ au-delà du boulevard industriel à Bois-des-Filion. Jusqu'où celle-ci se prolonge-t-elle ? Sur quelle largeur ? Veuillez illustrer en vous servant d'une figure.
10. Lors de l'audience, la position de certains participants sur la prise en charge des coûts advenant le parachèvement de l'autoroute 19 en boulevard urbain étaient contradictoires. Qui prendrait en charge ces coûts ? Le ministère des Transports ou les villes de Laval et de Bois-des-Filion ? À moins que les coûts ne doivent être partagés?
11. À la figure 3-41 de l'étude d'impact vous présentez les débits et niveaux de service à l'horizon 2026 pour le scénario d'autoroute retenu à deux voies dans chaque direction (PR3.1, p. 93). Quels seraient les niveaux de service si les débits étaient supérieurs de 5%, 10%, 20%, 30%, 50% à ceux anticipés. Veuillez illustrer en utilisant des figures avec code de couleur similaire à celui de la figure 3-41.
12. a. Sur quelles hypothèses repose la modélisation des débits et des niveaux de service pour les scénarios de boulevards urbains et d'autoroutes à l'horizon 2026 présentés dans l'étude d'impact concernant :
 - l'évolution de la population;
 - le nombre de véhicules par ménages;
 - la croissance des pôles d'emplois;
 - la croissance démographique dans la 2^e couronne.
12. b. Comment celle-ci tient-elle compte de la circulation induite ?
13. L'étude d'impact ne retient pas l'option d'aménager l'axe à l'étude en boulevard à chaussées séparées avec carrefours plans et échangeurs même si les intersections les plus problématiques (Adolphe-Chapleau et Dagenais) fonctionnaient à un bon niveau de service en étant étagées et que son coût serait inférieur à une solution autoroutière. À ce sujet celle-ci précise que « l'expérience démontre que le bon écoulement de la circulation, la sécurité et le comportement de l'automobiliste sont favorisés par la simplicité du concept, la régularité et l'uniformité des caractéristiques des carrefours (Normes du MTQ, 1993) (PR3.1, p. 83). Quelles sont les conditions qui rendraient envisageables cette solution ?

14. En audience, vous avez mentionné avoir considéré la possibilité d'aménager l'intersection au niveau du boulevard Adolphe-Chapleau en carrefour giratoire mais que vous l'avez rejeté car cela nécessiterait un carrefour giratoire à trois voies et que cela engendrerait des problèmes de sécurité (Mme Odile Béland, DT1, p. 56 et 57). Veuillez documenter ces problèmes de sécurité, notamment en vous référant à des cas existants similaires. Quels enseignements tirez-vous de l'expérience du MTQ sur les carrefours giratoires de 2 voies et plus?
15. Quelles seraient les conditions nécessaires pour que des carrefours giratoires soient aménagés aux différentes intersections du projet à Laval ?
16. En audience, vous avez mentionné qu'advenant l'aménagement de l'axe à l'étude en boulevard urbain, vous ne seriez pas en mesure d'aménager une voie réservée pour le transport collectif qui soit efficace et qui permette de favoriser le transfert modal de l'auto vers l'autobus (Mme Odile Béland, DT1, p. 56). Expliquez.
17. Les profils en travers des scénarios de boulevards urbains à 2 et 3 voies montrent un positionnement de la voie dédiée au autobus à droite (PR3.1, figures 3-36 et 3-38). Quelles sont les conditions qui permettraient d'avoir une voie à gauche ?
18. Quels serait le meilleur positionnement des voies dédiées au transport en commun dans le cas d'un axe comprenant des carrefours giratoires ?
19. En audience, vous avez mentionné que la possibilité d'aménager une voie réservée réversible pour le transport en commun avait été envisagée mais n'avait pas été retenue (Mme Maude Trépanier, DT1, p. 89). Veuillez expliquer les raisons ayant conduit à ce rejet.
20. Veuillez nous fournir une évaluation des risques d'accidents dans le cas de l'aménagement autoroutier proposé, incluant les interfaces au niveau des croisements avec les artères principales de Laval et de Bois-des-Filion ainsi qu'en amont et en aval de l'axe autoroutier aménagé, soit au nord du boulevard industriel à Bois-des-Filion et à l'intersection Papineau et Henri-Bourassa à Montréal.
21. Veuillez détailler les activités en phase de construction qui généreraient les 25 000 tCO₂eq de GES. (PR3.1, p. 41)

22. En référence aux réponses que votre ministère a fournies dans le cadre du projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, est-ce que votre ministère fait le suivi de la diminution des gaz à effet de serre résultant de chacune de ses actions, notamment ses investissements en transport en commun? Si oui, en vous inspirant du DQ8.1 déposé aux audiences du complexe Turcot, quelles sont les diminutions pour chacune des actions et quelles sont les mesures représentant les contributions les plus intéressantes par rapport à l'investissement.

23. Selon l'Atlas des amphibiens et des reptiles du Québec quelles sont les différentes espèces dans la zone d'étude et à proximité de celle-ci?

24. Veuillez déposer les documents suivant :

- a. CLAUDE, G. (2011). Parachèvement de l'Autoroute 19 entre l'Autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voies réservées au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et Bois-des-Filion, Caractérisation de la végétation et inventaire de la flore à statut précaire du boulevard Dagenais dans Laval jusqu'au lot no 2 919 857 de part et d'autre du rang Saint-François dans Terrebonne. Ministère des Transports du Québec, Direction de Laval-Mille-Îles, Service des Inventaires et du Plan. Laval. 30 p + 3 annexes.
- b. Le Plan de développement durable du MTQ.

25. Il est mentionné dans le PR5.1 que le MRNF vous a fait parvenir en 2011 une liste d'espèces en situation précaires répertoriées dans la zone d'étude. Veuillez déposer ce document.

26. Veuillez nous donner les raisons qui ont amené le MTQ à intervenir sur le corridor à l'étude depuis les années 2000 et préciser les débits de circulation ainsi que les projections d'achalandages qui prévalaient à ces différents moments (voir PR3.1, p. 4) :

2001

- a. Relocalisation de la R335 du boulevard des Laurentides sur l'emprise actuelle
- b. Élargissement à 4 voies du pont Athanase David construit en 1978

2007

- c. Élargissement à 4 voies de la R335 entre A640 et la R344 (boulevard Adolphe-Chapleau)
- d. Aménagement d'une bretelle sur la R335 en direction nord pour accès à l'A640 est

2008

- e. Aménagement d'une autre bretelle entre la R335 et l'A640 ouest.