

Poliquin, Renée (BAPE)

Objet: TR: Questions complémentaires de la commission du BAPE du 7 octobre 2014 sur le projet de parachèvement de l'autoroute 19

Pièces jointes: DQ5-Annexe-Questions -CMM.doc; pic31206.jpg; pic52373.jpg; pic34676.jpg

-----Message d'origine-----

De : yves.phaneuf@cmm.qc.ca [mailto:yves.phaneuf@cmm.qc.ca]

Envoyé : 10 octobre 2014 12:43

À : Poliquin, Renée (BAPE)

Cc : michel.allaire@cmm.qc.ca; miezzoni@cmm.qc.ca

Objet : RE: Questions complémentaires de la commission du BAPE du 7 octobre 2014 sur le projet de parachèvement de l'autoroute 19

Madame Poliquin,

Veillez trouver ci-joint les réponses aux questions qui nous ont été adressées.

Nous restons à votre disponibilité pour tout complément d'information.

Mes salutations

(See attached file: DQ5-Annexe-Questions -CMM.doc)

Yves Phaneuf

Coordonnateur du transport métropolitain

Communauté métropolitaine de Montréal

1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400

Montréal (Québec) H3A 3L6

(Embedded image moved to file: pic31206.jpg)

(514) 350-2581

(Embedded image moved to file: pic52373.jpg)

(514) 350-2599

AVIS DE CONFIDENTIALITÉ

Ce courriel est strictement réservé à l'usage de la personne à qui il est destiné et peut contenir de l'information privilégiée ou confidentielle. Si vous avez reçu ce courriel par erreur, veuillez nous en aviser immédiatement et le supprimer de votre système informatique sans en tirer de copies.

Avant d'imprimer, pensez à l'environnement ! (Embedded image moved to file: pic34676.jpg)

Annexe de questions de la commission du BAPE du 7 octobre 2014

1. Comment définissez-vous la notion de connectivité écologique et quelle en est l'importance?

La Communauté utilise la notion de « corridor écologique » tel que décrite dans son fascicule *Identification et protection des bois et corridors forestiers métropolitains* publié dans le cadre du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* de la CMM.

On peut y lire à la page 6 :

« Les « corridors » ou « couloirs écologiques » sont aménagés de manière à relier entre eux, les noyaux de conservation pour maintenir la connectivité essentielle à la viabilité des espèces floristiques et animales (permettre aux espèces de se disperser et de migrer).»

Cette définition est inspirée principalement des lignes directrices proposées par Gary Bentrup, (Bentrup, G. 2008. Zones tampons de conservation : lignes directrices pour l'aménagement de zones tampons, de corridors boisés et de trames vertes. Gen. Tech. Rep. SRS-109. Asheville, NC: U.S. Department of Agriculture, Forest Service, Southern Research Station. 115 p.) dans son ouvrage sur les zones tampons et les corridors boisés.

2. Le projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif à Laval et à Bois-des-Filion par le MTQ pourrait-il, par les mesures d'atténuation et de compensation prévues au projet, contribuer à améliorer la connectivité entre les habitats et les écosystèmes régionaux, stimulant ainsi la diversité biologique? Vous référer à l'étude d'impact du promoteur (PR3.1, section 5.3 et p. 287 et suivantes) sur le site du BAPE à l'adresse suivante : www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/autoroute_19-bois-des-filion_laval/documents/liste_cotes.htm

Le projet de parachèvement ne peut contribuer à améliorer la connectivité entre les habitats et les écosystèmes régionaux étant donné qu'une infrastructure routière de cette envergure constitue une barrière physique à la migration de bon nombre d'espèces et contribue à fractionner d'avantage les milieux naturels. Il faut cependant diminuer les impacts sur les milieux naturels restants et compenser toutes pertes de superficies boisées et de milieux humides par des activités de reboisement au niveau local et régional ainsi que par la restauration et la création de milieux humides.

Ainsi, pendant les travaux et par la suite, la Communauté propose les mesures suivantes pour atténuer les impacts sur l'environnement :

- a. Mettre en place des mesures pour la captation de toutes les eaux de surfaces du chantier et leur divertissement vers des bassins de rétention/décantation ce qui aurait l'avantage de protéger la rivière des Mille-Îles ainsi que tous les milieux humides adjacents au projet.
 - b. Après la phase des travaux de construction, prévoir des activités de reboisement portant sur des superficies égales à celles déboisées. Ces activités devraient être entendues avec la Ville de Laval ainsi que les agriculteurs.
 - c. Spécifier que les aires d'entretien de la machinerie (réparation, ravitaillement) doivent être situées à une distance suffisante des bois et des plans d'eau pour empêcher leur contamination advenant des épisodes de précipitations soutenues ou de dégel (janvier-février).
 - d. Prévoir des aires pour le nettoyage de la machinerie provenant de l'extérieur afin d'éviter l'introduction et la propagation d'espèces exotiques envahissantes.
 - e. Appliquer un suivi environnemental des milieux sensibles (rivière des Mille-Îles, frayères, rives, milieux humides, bois et corridors forestiers métropolitains, etc.) sur une période d'au moins trois ans afin de déceler des changements au niveau de la végétation et de la granulométrie des sédiments de la rivière en aval du projet.
3. Quelles seraient les avantages de prolonger la désignation d'une voie réservée sur l'autoroute 19 jusqu'à Montréal?

Le projet présenté par le MTQ offrirait aux usagers du TC en provenance de la couronne nord un service par autobus desservant le territoire de Laval ainsi que le territoire de Montréal, grâce à la correspondance à la station Montmorency de la ligne Orange du métro.

Le prolongement des voies réservées sur Montréal offrirait la possibilité de rabattre le service d'autobus soit sur la ligne Orange du métro (à la station Henri-Bourassa) ou soit sur la ligne Bleue du métro (à la station Fabre). Un tel scénario nécessiterait d'aménager des mesures préférentielles additionnelles aux autobus pour offrir un service fiable jusqu'au point de correspondance choisi sur le territoire montréalais. Il faut également considérer que, compte tenu de la fréquence du service d'autobus requis pour justifier l'aménagement d'un corridor réservé aux autobus, l'hypothèse de prolonger les voies réservées sur l'autoroute 19 jusqu'à Montréal impliquerait probablement qu'un choix devrait être fait entre l'aménagement d'un tel corridor se destinant soit sur Montréal ou soit sur Laval.

À l'échelle métropolitaine, les orientations inscrites au *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) pour ce secteur du territoire de la CMM identifie l'axe de l'autoroute 19 à Bois-des-Filion et du boulevard des Laurentides à Laval, comme un corridor projeté de service rapide par autobus (carte 15 du PMAD). Mentionnons que le boulevard des Laurentides est également cité dans le *Plan de mobilité durable de la Ville de Laval* (ÉvoluCité) et dans le *Plan stratégique 2013-2022 de la Société de transport de Laval* (STL) comme étant prioritaire pour l'implantation d'un bus à haut niveau de service (BHNS). L'aménagement de voies réservées dans ce corridor permettrait non seulement de desservir des zones urbaines établies et des générateurs de déplacements actuels à Laval, mais permettrait également une desserte vers Montréal grâce à la correspondance sur la ligne Orange du métro.

En complément à ce qui précède, la démonstration des avantages de prolonger la voie réservée pour les autobus sur l'autoroute 19 jusqu'à Montréal nécessiterait de produire un certain nombre d'analyses détaillées. D'une part, il faudrait évaluer la demande actuelle et potentielle à l'aide de modélisations des comportements des usagers selon un certain nombre d'hypothèses. Parmi ces hypothèses, le parcours et l'offre de service simulés doivent être définis. On doit ainsi définir les aménagements requis au transport en commun par autobus (voies réservées, mesures préférentielles, quais de débarquement, stationnements incitatifs, etc.), ce qui permet d'estimer, entre autres, un temps de parcours des autobus, les points d'embarquement/débarquement des usagers, etc. En l'absence de telles analyses, il devient hasardeux de se prononcer sur les avantages d'un tel scénario en comparaison à d'autres. Ces analyses pourraient être réalisées dans le cadre des travaux du comité d'axe A-19 piloté par l'AMT.

