

RÉPONSES AUX QUESTIONS DES INTERVENANTS RECUEILLIES LORS DE LA SÉANCE D'INFORMATION PUBLIQUE DU BAPE AYANT EU LIEU LE 3 MAI 2011 À LONGUEUIL

DANS LE CADRE DU PROJET DE CONSTRUCTION DU BOULEVARD MOÏSE-VINCENT PAR LA VILLE DE LONGUEUIL – DOSSIER 3211-05-421

QUESTION NO 1

Quelles sont les données qui démontrent que le nouveau boulevard Moïse-Vincent va soulager les points de congestion à court, moyen et long terme ?

Par conséquent, comment ce nouveau boulevard s'arrime au projet d'élargissement de l'autoroute 30 (effet sur le bruit et les gaz à effet de serre) et quels sont les impacts de ce dernier ?

Réponse

Cette question interpelle les hypothèses sur lesquelles le projet s'appuie. La zone d'étude correspond à l'un des derniers secteurs prévus au développement urbain dans la zone blanche de l'agglomération de Longueuil.

Selon plusieurs études réalisées par les villes du secteur et Transports Québec entre 2002 et 2008, il est prévu qu'à l'horizon 2021, ce secteur comprendra 10 620 personnes résidant dans 5 155 logements supplémentaires ainsi que 5 030 emplois seront présents dans les zones industrielles et commerciales.

La présence de cette population exigera la mise en place d'une artère pouvant canaliser la circulation inhérente à cette croissance et aux besoins de la raccorder aux autres secteurs de la ville de Longueuil. Cette croissance jointe à celle de la zone DIX-30, du secteur des Promenades St-Bruno et la zone aéroportuaire de St-Hubert ainsi que l'absence de lien nord-sud dans ce secteur de l'agglomération militent pour planifier un axe de circulation dans ce secteur.

Le réseau collecteur d'égouts sanitaire et pluvial qui sera construit dans l'axe du boulevard permettra, d'une part, de développer les secteurs limitrophes et, d'autre part de soulager les réseaux des quartiers existants qui sont soumis à des problèmes de surverses occasionnelles lors de fortes pluies.

À cela s'ajoute l'évaluation du Réseau de Transport de Longueuil (RTL) pour le transport en commun. L'axe Moïse-Vincent a été identifié dans son plan stratégique 2003-2013 en termes de transport collectif comme le prolongement naturel de l'axe A-10/Centre-ville de Montréal vers la zone aéroportuaire de Saint-Hubert en correspondance au terminus Chevrier. Pour le RTL, il s'agit d'un axe stratégique qui sera ultimement desservi par un système léger sur rails (SLR). À cela, s'ajoute l'étude des déplacements des résidents de cette zone et ceux et celles qui y travailleront qui démontre la nécessité d'une voie réservée dans chaque direction pour l'autobus, puis l'autobus articulé et enfin le SLR pour planifier un service de transport adéquat.

Par conséquent, les prévisions de circulation en 2021 à partir des différentes études démontrent donc des problématiques de circulation anticipées sur tout le réseau existant dans la partie est de l'agglomération de Longueuil. La capacité maximale est actuellement atteinte pour plusieurs mouvements à certains endroits sur le réseau routier, et la situation devrait se détériorer à d'autres endroits sur le réseau d'ici 2021, entraînant une perte de fonctionnalité du réseau routier dans son ensemble aux heures de pointe.

De plus, la configuration actuelle du réseau routier s'avère insuffisante pour prendre en charge l'évolution anticipée de la demande à l'horizon 2021. L'échangeur de la route 116 et du chemin de Chambly n'est actuellement pas adapté à la demande de pointe du matin, ce qui engendre des files d'attente. Ce volume élevé de circulation à cet endroit déborde sur les autres voies de circulation qui deviennent saturées à leur tour. De plus, les prévisions de la demande à l'horizon 2021 permettent d'anticiper des mouvements saturés dans les secteurs des boulevards Taschereau, Rome et Milan, sur l'autoroute 30, le boulevard Saint-Bruno et le boulevard Cousineau.

Ainsi, la construction du boulevard Moïse-Vincent permettra d'absorber une partie du volume additionnel de circulation et de soulager le réseau existant. Les volumes de circulation générés à l'horizon 2021 sont de l'ordre de 15 000 à 36 000 véhicules par jour moyen et de 300 à 2 100 véhicules aux heures de pointe de l'avant-midi et de l'après-midi respectivement. Considérant une capacité d'environ 1 500 véhicules par voie pour un boulevard urbain, le volume de circulation anticipé justifie l'aménagement d'un boulevard à quatre voies, c'est-à-dire deux voies dans chaque direction.

De plus, ce nouveau boulevard servira comme axe de circulation nord-sud pour les divers modes de transport en commun, particulièrement les lignes d'autobus et les taxis collectifs. Il est également envisagé d'y implanter éventuellement une ligne de système léger sur rail (SLR). Une piste cyclable sera également aménagée en marge du boulevard afin d'offrir aux cyclistes un environnement sécuritaire. Ces aménagements permettront ainsi d'améliorer l'efficacité du réseau de transport en commun, d'assurer une meilleure desserte du secteur et contribuer au désengorgement du réseau routier.

Par ailleurs, les analyses prévisionnelles démontrent que l'échangeur de l'autoroute 30 et de l'autoroute 10 présentera des conditions améliorées puisque certains véhicules seront transférés sur le boulevard Moïse-Vincent en passant par le viaduc Lepage. Ce nouveau boulevard deviendra un lien nord-sud supplémentaire permettant à l'autoroute 30 et au boulevard Taschereau de se libérer d'une partie de leur débit véhiculaire qui l'utilise pour se déplacer d'un secteur à l'autre de l'agglomération de Longueuil. L'autoroute 30 sera ainsi soulagée d'un certain volume de circulation, ce qui permettra aux utilisateurs de Longueuil de l'autoroute pour leurs déplacements locaux de bénéficier d'un lien nord-sud mieux adapté. L'autoroute 30 conservera alors son rôle régional.

Dans le secteur de l'échangeur de la route 116 et du chemin de Chambly, les conditions de circulation seront également améliorées à la suite du transfert de certains véhicules sur le boulevard Moïse-Vincent et sur le boulevard Clairevue Ouest. Le secteur des Promenades Saint-Bruno offrira des niveaux de service améliorés à chaque intersection puisqu'une portion de la circulation sera déviée sur le boulevard Moïse-Vincent vers la route 116 ou vers le secteur de la zone aéroportuaire par ce nouveau lien avec le boulevard Clairevue Ouest.

La croissance de ce secteur provoquera le besoin d'une collectrice ou d'une artère principale pour accéder et quitter cette zone vers le réseau de transport supérieur. Ce besoin d'organiser la planification de cette zone joint au besoin de soulager l'impact actuel sur le réseau supérieur de la route 116 et le chemin Chambly occasionné par la circulation du transit entre les secteurs du secteur DIX-30 à la zone aéroportuaire nécessite de construire un boulevard de deux voies dans

chacune des directions au-dessus de l'emprise des réseaux municipaux (égout et aqueduc). Finalement, cet axe nord-sud de l'agglomération sera complété par une nouvelle voie de chaque côté réservée pour un transport collectif efficace inexistant pour les usagers de cette zone de développement et comme axe stratégique de lien vers le centre-ville de Montréal à partir la zone aéroportuaire par le terminus Chevrier. Cette logique d'aménagement s'appuie donc sur des principes de développement durable à partir d'une planification adaptée du territoire.

QUESTION NO 2

Dans le secteur de la rue des Pervenches, quelles seront la nature des raccordements au bassin de rétention et la largeur de la zone tampon?

Réponse

Dans un premier temps, un bassin de rétention situé à l'extrémité de la rue des Pervenches est un bassin de portée locale et sa vocation ne sera aucunement affectée par le projet du boulevard. Il demeurera donc tel quel.

En ce qui concerne la largeur de la zone tampon située entre la rue des Pâquerettes et le boulevard Moïse-Vincent existant, celle-ci sera de l'ordre de 24 mètres. Il importe toutefois de mentionner qu'en plus de cette zone tampon, il y aura une zone résidentielle (en jaune sur la carte présentée ci-dessous) et une autre petite zone associée à la présence d'un parc (en vert) qui seront situées entre le boulevard Moïse-Vincent existant et le futur boulevard Moïse-Vincent. La largeur de ce secteur de développement sera d'une centaine de mètres en moyenne et la présence de bâtiments s'ajoutera en tant que zone tampon entre le futur boulevard Moïse-Vincent et votre résidence.



Source : Étude d'impact sur l'environnement. Extrait de l'annexe I.

Globalement, en incluant le milieu bâti existant (rues des Pervenches et des Pâquerettes), la zone tampon et le secteur prévu pour un développement futur, la distance totale entre votre résidence et le futur boulevard Moïse-Vincent sera d'environ 250 mètres.

QUESTION NO 3

Quelle est la distance minimale entre le futur boulevard et les nouvelles résidences qui ont été construites depuis l'étude d'impact préparée en 2007 dans le secteur Projet Chantignole ?

Quel est l'impact sur l'ambiance sonore de pour ces résidences et le cas échéant, quelles sont les mesures d'atténuation proposées ?

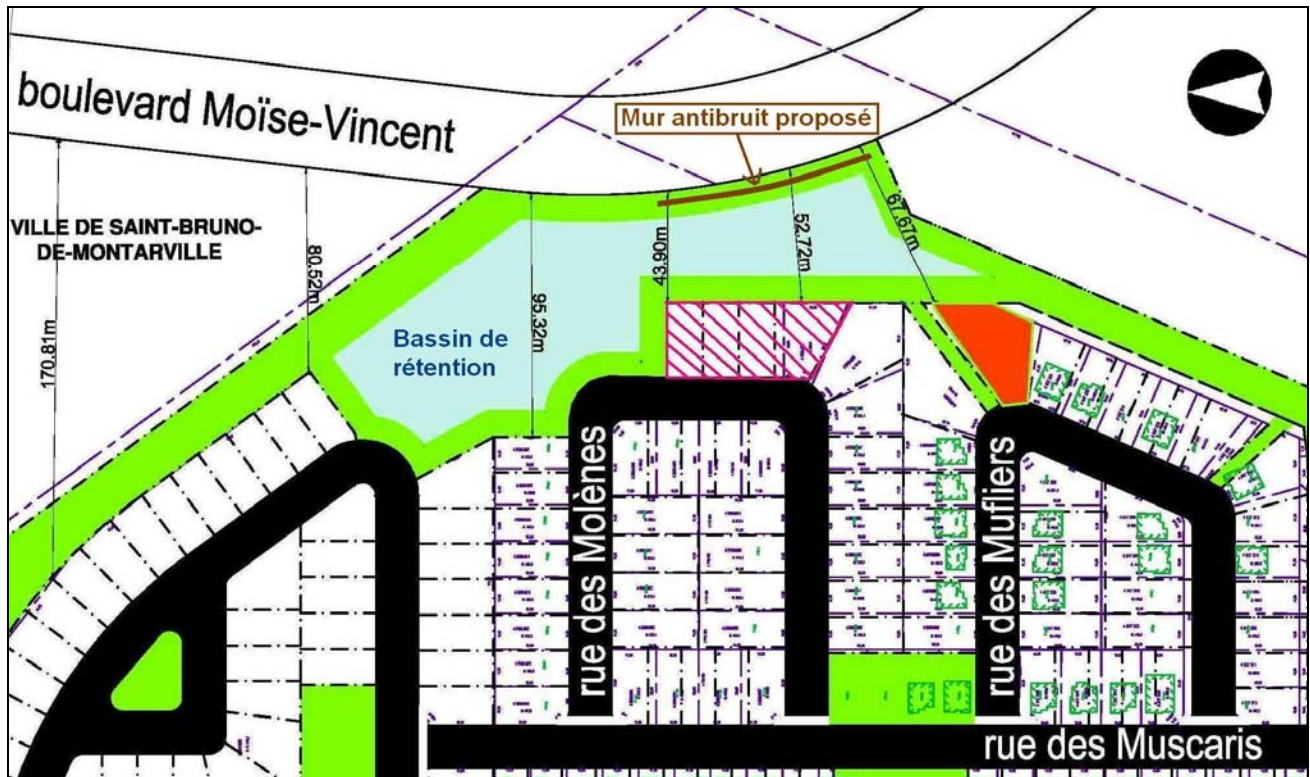
Réponse

La distance minimale entre les nouvelles résidences du projet Chantignole et le futur boulevard Moïse-Vincent sera de 43,9 mètres. Cette distance minimale s'applique pour le terrain d'une résidence située en bordure de la rue des Molènes.

Dans un premier temps, la comparaison entre les niveaux sonores actuels et les niveaux sonores projetés en 2017 permet de constater que les niveaux sonores perceptibles à partir de votre propriété (qui est illustrée en orange sur l'extrait de carte jointe) devraient augmenter sensiblement. En effet, les niveaux sonores existants dans le secteur de votre propriété sont de l'ordre de 55 dBA, alors que celle-ci se trouve entre les lignes de 55 dBA et de 60 dBA dans le cas des niveaux sonores projetés en 2017. À titre indicatif, une augmentation de 55 à 58 dBA sur un horizon de 10 ans serait qualifié d'impact « faible » sur la base de la grille d'évaluation de l'impact sonore du MTQ (annexe H de l'étude d'impact du projet).

Cependant, l'augmentation des niveaux sonores projetés en 2017 sera plus significative dans le cas de quatre propriétés situées en bordure de la rue des Molènes. Ces propriétés sont effectivement traversées par la ligne de 60 dBA et devraient être davantage affectées par une augmentation des niveaux sonores projetés. L'emplacement de ces quatre propriétés est illustré en rose dans la carte ci-dessous.

Dans le but de réduire les niveaux sonores qui seront perceptibles à partir de certaines résidences de la rue des Molènes et de la rue des Muffliers, la Ville de Longueuil ajoutera un écran anti-bruit d'une hauteur de 2,5 mètres entre l'emprise du futur boulevard Moïse-Vincent et le début de la pente du bassin de rétention prévu à l'arrière des terrains de la rue des Molènes. Étant donné que l'espace au sol est insuffisant pour l'aménagement d'un écran de type « talus », un écran anti-bruit de type « mur » sera installé.



QUESTION NO 4

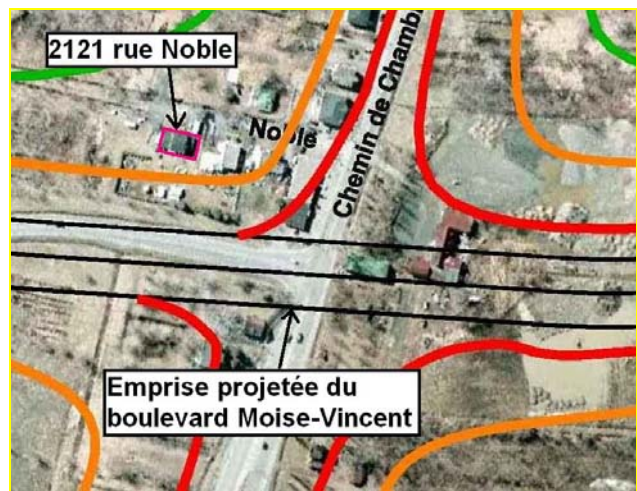
Quelle est la distance entre le mur antibruit et les résidences les plus proches à l'intersection du chemin Chambly et du boulevard Moïse-Vincent ?

Réponse

D'après les résultats de l'étude sonore réalisée dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement, l'emplacement des lignes de 55 et de 60 dBA correspondant aux niveaux sonores projetés en 2017 dans le secteur de la rue Noble est similaire à l'emplacement des lignes de niveaux sonores actuels. C'est ce qui explique qu'aucune mesure d'atténuation n'est prévue. En effet, les niveaux sonores actuellement perceptibles s'expliquent vraisemblablement par la présence d'un tronçon déjà construit du boulevard Moïse-Vincent. La comparaison entre les scénarios projetés et existants peut être faite à partir des deux cartes présentées ci-dessous.



Niveaux sonores actuels



Niveaux sonores projetés en 2017

De manière générale, la notion d'évaluation de l'impact d'un projet sur l'ambiance sonore d'un milieu est basée sur une comparaison entre les niveaux sonores actuels et les niveaux sonores appréhendés après la réalisation du projet. Un impact peut alors être identifié si les niveaux sonores appréhendés sont plus élevés que les niveaux sonores actuels. La mise en place de mesures d'atténuation telles qu'un mur anti-bruit vise généralement à faire en sorte que les niveaux sonores perceptibles après la réalisation d'un projet ne soient pas supérieurs aux niveaux sonores actuels.

Par ailleurs, dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement, la Ville de Longueuil s'est engagée à réaliser un programme de suivi du climat sonore après la mise en exploitation du boulevard Moïse-Vincent. Ce programme de suivi consistera à réaliser des mesures réelles des niveaux sonores dans le but de valider les niveaux sonores projetés par modélisation. Si une problématique était constatée dans le cadre du programme de suivi, la Ville de Longueuil pourrait, au besoin, mettre en place des mesures d'atténuation additionnelles.

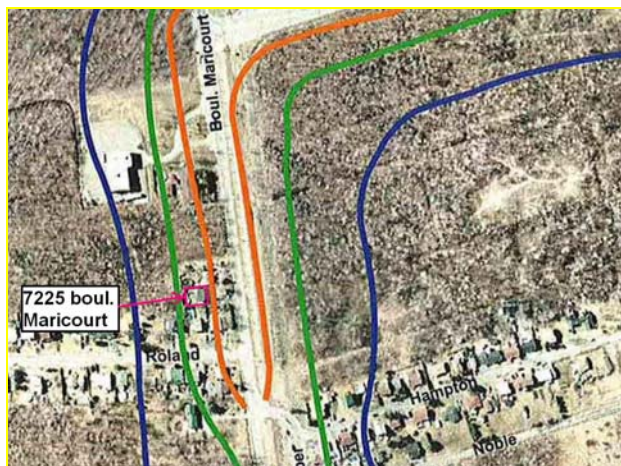
QUESTION NO 5

a) Est-ce possible de préciser, selon la cartographie de l'évaluation, le bruit occasionné par le futur boulevard sur les maisons les plus proches du secteur de la rue Roland ? Selon la carte jointe à l'étude, certaines résidences sont sur la ligne du niveau 60 dBA, mais aucune mesure d'atténuation n'est proposée ?

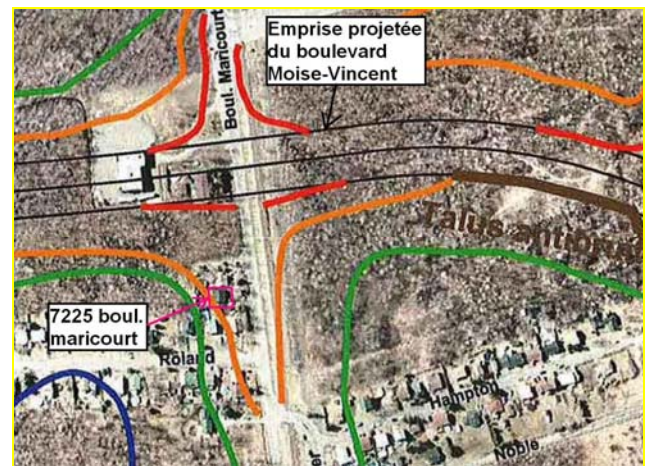
b) Il y a un secteur où la présence de grands chênes a été observée à l'ouest de la rue Maricourt, à proximité du tracé du boulevard Moïse-Vincent. Est-ce que ces chênes seront abattus avec la réalisation du projet.

Réponse – Aspect portant sur les niveaux sonores

D'après les résultats de l'étude sonore réalisée dans le cadre de l'étude d'impact, la résidence située au 7225 boulevard Maricourt était exposée à des niveaux sonores estimés entre 55 et 60 dBA. Avec la réalisation du projet, la maison se trouve effectivement sur la ligne correspondant à 60 dBA dans un scénario projeté en 2017, ce qui suggère une certaine augmentation des niveaux sonores. La comparaison entre les situations actuelles et projetées peut être faite à partir des deux cartes présentées ci-dessous, lesquelles illustrent le secteur de l'intersection entre la rue Roland et le boulevard Maricourt.

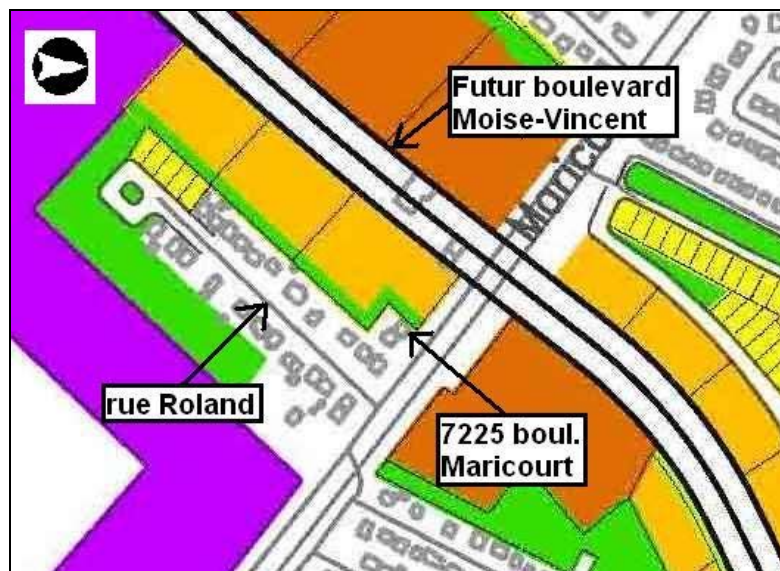


Niveaux sonores actuels



Niveaux sonores projetés en 2017

Cependant, il importe de mentionner que le projet de prolongement du boulevard Moïse-Vincent devrait également s'accompagner de projets de développement résidentiels ou commerciaux en marge du nouveau boulevard. À cet égard, la simulation des niveaux sonores perçus en 2017 ne prend pas en considération la présence de bâtiments futurs puisque la configuration de ceux-ci n'est pas connue à ce jour. Dans le cas présent, une zone à vocation résidentielle a été prévue entre l'emprise du futur boulevard Moïse-Vincent et le secteur de la rue Roland, tel qu'illustré en jaune sur la figure ci-dessous.



Source : Étude d'impact sur l'environnement. Extrait de l'annexe I.

La nature exacte de ces projets n'est pas encore établie à ce jour. En effet, l'évaluation de ces projets de développement sera effectuée ultérieurement, lorsque des promoteurs entreprendront des démarches auprès des instances publiques. Cependant, il est probable que des bâtiments soient éventuellement construits sur ces propriétés. La présence de ces bâtiments pourrait ainsi jouer le rôle de barrière anti-bruit, ce qui aura pour effet d'atténuer les niveaux sonores perçus sur votre propriété, ainsi que sur toutes les propriétés situées le long de la rue Roland.

Par ailleurs, dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement, la Ville de Longueuil s'est engagée à réaliser un programme de suivi du climat sonore après la mise en exploitation du boulevard Moïse-Vincent. Ce programme de suivi comprendra ainsi une campagne de mesures sur le terrain et inclura une station de mesure dans le secteur de votre propriété (7225 boulevard Maricourt). Les résultats du programme de suivi permettront dans un premier temps à la Ville de Longueuil de valider les niveaux sonores estimés dans le cadre de l'étude d'impact et, dans un deuxième temps, de mettre en place, au besoin, des mesures d'atténuation additionnelles dans le secteur.

Réponse – Aspect portant sur la présence de grands chênes entre la rue Noble et le futur boulevard Moïse-Vincent

Les vérifications effectuées sur les documents cartographiques ont permis de constater que le secteur où la présence de ces chênes a été rapportée n'est pas situé dans l'emprise projetée du boulevard Moïse-Vincent et que ceux-ci ne seront donc pas affectés par la construction du boulevard en soi.

Cependant, il importe de préciser que le secteur mentionné est situé sur un terrain privé n'appartenant pas à la Ville de Longueuil. Ce secteur pourrait éventuellement faire l'objet d'un projet de développement selon l'initiative du propriétaire des lieux. Dans l'éventualité où un projet de développement devait être mis de l'avant pour ce terrain, la Ville de Longueuil pourra prévoir à la réglementation d'urbanisme, et particulièrement à un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), l'obligation de conserver les arbres de grande valeur lors de la construction du projet.



Source : Étude d'impact sur l'environnement, 2007. Extrait de la figure 18.