



## ***Un nouveau lien autoroutier prolongeant l'autoroute 25?***

***Une idée d'un autre temps***

*Mémoire déposé le 9 juin 2005*

*Au Bureau des audiences publiques sur l'environnement*

*par*

***Équiterre***

*2177, rue Masson, bureau 317*

*Montréal (Québec) H2H 1B1*

*Téléphone : (514) 522-2000*

*Télécopieur : (514) 522-1227*

*www.equiterre.org*

# Table des matières

---

1	Présentation d'Équiterre.....	3
1.1	Mission .....	3
1.2	Transport écologique .....	3
2	Sommaire .....	4
3	Le processus d'audiences publiques et l'approche du PPP retenue .....	5
4	Le concept : un nouveau lien autoroutier de 7,2 km en partenariat public privé .....	7
5	Des effets connus qui en font une idée dépassée .....	8
5.1	Les effets de l'induction de nouveaux déplacements automobiles .....	8
5.2	Les effets dérivés du développement autoroutier .....	16
6	Un projet en contradiction avec plusieurs outils de planification et d'organisation des transports de la région de Montréal .....	23
7	Pour une alternative du XXI <sup>e</sup> siècle .....	26
7.1	Proposition alternative .....	27
7.2	Comparaison des deux projets .....	28
	Références .....	31

# 1 *Présentation d'Équiterre*

---

## 1.1 *Mission*

Équiterre s'est donné pour mission de contribuer à bâtir un mouvement citoyen en prônant des choix individuels et collectifs à la fois écologiques et socialement équitables. À travers ses quatre programmes — agriculture écologique, commerce équitable, transport écologique et efficacité énergétique — l'organisme a développé des projets qui permettent au citoyen et au consomm'acteur de poser des gestes concrets qui auront une incidence positive sur l'environnement et la société. Pour appuyer ses interventions, Équiterre développe constamment son expertise en se basant sur les plus récents développements dans ses domaines d'intervention.

## 1.2 *Transport écologique*

Le programme de transport écologique d'Équiterre est né de la volonté de réduire l'impact de la pollution qu'engendrent nos déplacements et d'ainsi réduire l'émission de gaz à effet de serre, cause importante des changements climatiques. À cet effet, Équiterre a développé une trousse d'information pratique pour appuyer les citoyens dans l'adoption d'une combinaison de modes de transport efficaces, économiques et écologiques comme le covoiturage, le vélo, la marche ou le transport en commun. Ce programme œuvre à la mise en place de structures permettant aux citoyenNEs de se « cocktail transporter » et d'ainsi contribuer à l'atteinte des objectifs du protocole de Kyoto.

Équiterre produit aussi ponctuellement des mémoires à l'occasion de consultations qui ont lieu sur des projets ou politiques comportant des enjeux majeurs.

## 2 Sommaire

---

Équiterre juge illégale et nulle la présente démarche d'audiences publiques ainsi que tout décret qui autoriserait un projet issu de celle-ci.

Par ailleurs, le projet à l'étude est inséparable d'une volonté de stimuler le développement industriel et résidentiel de l'est de Laval. Équiterre ne s'oppose pas au développement de la ville de Laval, mais constate que le nouveau lien routier proposé par le MTQ est remarquable par son absence d'intégration d'une, et à une, planification du territoire qui aurait été effectuée en fonction des modes de déplacements collectifs et actifs. Or, tel que l'expérience montréalaise le démontre, ceci aura pour conséquence assurée une forme de développement dont les résidents dépendent largement de l'automobile pour se déplacer. Autrement dit, par le développement qu'il favorisera, le projet ne répondra pas simplement à une demande existante mais induira davantage de déplacements automobiles dans la région. Équiterre juge par conséquent que ce projet va à l'encontre de la nécessité — reconnue par une diversité d'organisations publiques, de responsables politiques, de documents de planification et de plus en plus de citoyens — de réduire l'utilisation de l'automobile dans la région de Montréal en favorisant les déplacements collectifs et actifs.

De plus, le projet aura un certain nombre d'autres effets indésirables. Certains sont liés à l'induction de déplacements en automobile : dégradation de la santé et de la sécurité de différents segments de la population, encouragement des déplacements automobiles et marginalisation des modes de transport collectifs et actifs, etc. D'autres sont en quelque sorte dérivés du développement qui suivra le projet : consommation inutile de terres agricoles de grande qualité; pression indue sur les finances des ménages, des finances publiques, etc.

En conséquence, Équiterre estime que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement devrait rejeter catégoriquement ce projet. Il devrait parallèlement inciter le MTQ à développer exclusivement des infrastructures de transports collectifs comme des voies réservées sur les ponts existants, le prolongement en cours du métro et des trains de banlieue pour desservir les régions de Laval et du nord-est de l'agglomération qui ne le sont pas — ou qui le sont mal — actuellement.

### *3 Le processus d'audiences publiques et l'approche du PPP retenue*

---

Équiterre, de concert avec d'autres intervenants, a entrepris des démarches juridiques pour faire invalider le présent processus d'audience publique et tout décret gouvernemental qui autoriserait un projet suite à l'audience.

À notre sens, et dans un premier temps, une audience publique et un certificat d'autorisation ne sont pas valides si des informations essentielles sur la conception, la réalisation et l'exploitation de l'autoroute demeurent occultes. Par exemple, le prix au péage qui sera éventuellement fixé par le véritable promoteur du projet affectera grandement le nombre de véhicules sur l'Autoroute 25 ainsi que l'étalement urbain qui affectera l'Est de Laval et la couronne Nord-Est de Montréal. De même, la conception, la forme et l'emplacement exact du pont et de ses différentes composantes sont à définir. Par exemple, l'emplacement et le nombre exacts de piliers du pont sont inconnus bien qu'ils auront des impacts significatifs sur la rivière et son écosystème. Sans des informations essentielles de cette nature, les impacts environnementaux ne peuvent être évalués. Le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ne saurait se servir du processus d'évaluation environnementale afin d'amener le gouvernement à émettre une autorisation, équivalent à un chèque en blanc pour un projet et un promoteur à définir. La démarche prônée par le ministre des Transports équivaldrait à l'approbation anticipée d'une cession occulte et illégale d'un certificat d'autorisation. L'appel d'offres pour le partenariat public-privé proposé doit précéder l'évaluation des impacts, l'audience publique du BAPE et le certificat d'autorisation du gouvernement. Autrement, le processus du BAPE devient, non un outil de planification, mais l'instrument de vacances annoncées pour le secteur privé.

Un second élément de nos démarches juridiques nécessite un rappel. Un précédent projet de prolongement de l'Autoroute 25 a fait l'objet d'un avis de projet en 2000, d'une étude d'impact en 2001 et d'une période d'information et de consultation publiques en 2002. Depuis le 20 avril 2005, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a mandaté le BAPE de tenir une audience publique sur un projet différent, prétendant sans droit à la continuation du processus d'autorisation du projet précédent. Or les différences entre les deux projets sont fondamentales, touchant notamment le nombre de voies de circulation, les

suppressions d'un corridor indépendant pour les autobus et d'une piste cyclable ainsi que la majoration de presque 100 pour cent de l'estimation du nombre de kilomètres automobile éliminés annuellement. De plus, depuis la préparation de l'étude d'impacts de 2002, les circonstances ont évoluées au chapitre des connaissances sur la pollution atmosphérique, avec l'entrée en vigueur du Protocole de Kyoto et au chapitre des espèces reconnues vulnérables. Dans ces circonstances, la Section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement exige l'application intégrale du processus d'évaluation et examen des impacts sur l'environnement. Cela comporte un nouvel avis de projet, une directive, une étude d'impacts qui correspond à l'Autoroute 25 proposée, l'étape de l'information et de consultation publiques et, à la demande du public, une audience publique relativement à ce projet. Sans cela, toute certification d'autorisation émise par décret gouvernemental serait nulle et sans valeur ou effet légal.

La participation d'Équiterre au présent processus d'audiences publiques ne doit ainsi en aucune manière être compris comme une validation de celui-ci. Pour les raisons indiquées plus haut, nous ne reconnaissons aucunement la légalité ou la légitimité de la présente audience.

## *4 Le concept : un nouveau lien autoroutier de 7,2 km en partenariat public privé*

---

Le concept soumis aux audiences du BAPE consiste en la création d'un nouveau lien autoroutier de 7,2 kilomètres entre Laval (A-440) et Montréal (A-25 à la hauteur de Henri-Bourassa) incluant un pont à péage traversant la Rivière-des-Prairies. Il prévoit deux voies de circulation pour les automobiles et les camions dans chaque direction sur la terre ferme à Laval et à Montréal. Le tronçon situé à Laval est en surface et celui de Montréal est en tranchée. Dans ces portions du nouveau lien situées sur la terre ferme, une voie réservée au transport collectif dans chaque direction est également intégrée au concept. Elles seront situées en bordure et séparées des voies destinées aux automobiles et aux camions. Il est à noter que le concept déposé permet l'ajout éventuel d'une voie par direction pour les automobiles et les camions vers le centre de l'infrastructure, portant ainsi la capacité théorique de l'infrastructure à 150 000 véhicules par jour.

Le pont lui-même comporte trois voies de circulation dans chaque direction. Il n'y a pas sur le pont de voie réservée au transport collectif, celui-ci devant circuler à cet endroit sur les mêmes voies que les automobiles et les camions. Il n'y a aucun lien cyclable prévu sur le pont, ni d'ailleurs d'espace réservé aux piétons. Parce qu'il est toujours à l'état de concept et qu'il n'est pas encore un projet bien défini, on ignore le nombre exact de piliers que comportera le nouveau pont, la nature des matériaux qui seront utilisés, les techniques de construction qui seront employées, les mesures d'atténuation auxquelles sera soumis le concessionnaire privé (le projet devrait être réalisé en partenariat public privé). On ignore également la part d'investissement public nécessaire à la réalisation de ce nouveau lien autoroutier, la répartition des risques entre les « partenaires », les clauses éventuelles de non compétitivité, etc. Le projet est estimé à 383 M\$ par le ministère des Transports du Québec.

## 5 *Des effets connus qui en font une idée dépassée*

---

La Ville de Laval souhaite explicitement le développement résidentiel et industriel de l'est de son territoire et entend profiter du nouveau pont pour le réaliser. Les récentes déclarations publiques de son maire tout comme le Schéma d'aménagement de la MRC de Laval identifient en effet le pont sur l'A-25 comme un outil essentiel pour la réalisation de ce développement (cf. MRC de Laval, Projet de schéma d'aménagement révisé, juillet 2004, p. 85).

Pour Équiterre, ce n'est pas l'ajout de logements ou de commerces à Laval qui pose problème mais plutôt la forme de développement qui suivra le projet. En effet, la conception d'un développement urbain qui a comme axe central une autoroute amènera nécessairement à bâtir un environnement urbanisé en fonction de déplacements effectués exclusivement en voiture alors même que tous les outils de planification de la région commandent une réduction de son utilisation au profit des transports collectifs et actifs. Équiterre est d'avis que toute évaluation adéquate des effets de ce nouveau lien autoroutier ne peut faire abstraction de l'accélération du développement de ce secteur de l'agglomération qu'il entraînera ni de la forme que celui-ci prendra.

Nous examinons maintenant les effets indésirables de ce nouveau lien autoroutier schématiquement en les distinguant selon qu'ils sont liés à l'induction de déplacements automobiles ou qu'ils sont plutôt dérivés des développements industriels et résidentiels qu'il favorisera.

### 5.1 *Les effets de l'induction de nouveaux déplacements automobiles*

Le nouveau lien autoroutier, en perpétuant une dynamique combinant construction d'autoroutes et absence de planification du territoire en fonction des transports collectifs et actifs, aura un effet d'induction de nouveaux déplacements automobiles dans la région de Montréal en général, et entre Montréal et Laval en particulier. À moyen et long terme, cet effet d'induction provoquera un retour à la situation actuelle en termes de congestion routière – sinon une dégradation par rapport à elle si l'on considère l'augmentation du nombre de personnes qui



seront prises dans la congestion et qui n'auront aucun moyen de l'éviter. L'AMT, une agence gouvernementale relevant du ministère des Transports, le co-promoteur, présente cette idée de manière générale :

*[L]’investissement dans les infrastructures routières se traduit non pas par la réduction de la congestion, mais par l’augmentation du volume de la circulation automobile. Ce qui, précisément, explique que la congestion ne soit pas réduite. Par conséquent, si on cherche quelle peut être la fonction de ce type d’investissement, c’est du côté de l’incitation à une motorisation accrue et à l’utilisation plus intensive de l’automobile qu’il faut regarder.*

(AMT, « Motifs et contexte de la révision d’un plan stratégique », avril et juin 2002, p. 24.)

Mais comme toute règle comporte ses exceptions, il faut se demander si elle s’applique bien dans le cas qui nous préoccupe. Un des chercheurs les plus reconnus sur ces questions permet de sauter de longues explications à propos du cas spécifique de l’A-25. Dans un avis produit pour la Direction de la santé publique de Montréal (DSP), il explique pourquoi ce nouveau lien autoroutier ne constituera pas une solution durable à la congestion et qu’il aura des effets à long terme significatifs :

*[T]his project has several attributes which suggest that these effects will be significant, particularly over the long term. This project is located on a busy corridor with considerable latent travel demand, that is, potential trips currently constrained by traffic congestion. Increasing highway capacity will allow some vehicle trips to shift from off-peak to peak or from other routes. In addition, this route will improve access to suburban and semi-rural areas north of Montreal, which is likely to stimulate more sprawl. As a result of these factors, within a few years the highway is likely to be congested and there will be more total vehicle-kilometers of travel in the area. (Litman, 2005, p. 8)*

CONSTAT : Équiterre est d’avis que les simulations du MTQ, qui ne tiennent pas compte d’une grande partie du phénomène d’induction décrit, sous-estiment gravement les débits de circulation. Par conséquent, le nouveau lien routier ne sera pas la solution à la congestion

espérée et il aura au contraire pour effet d'intensifier la circulation automobile dans la région de Montréal.

Dans son évaluation du nouveau lien routier, Équiterre ne juge ainsi pas pertinent de discuter des effets bénéfiques escomptés à très court terme par le MTQ sur la congestion routière. Ceux-ci, tels la canalisation de la circulation, la réduction des kilomètres parcourus et celle des gaz à effet de serre (GES) seront fort peu significatifs (s'ils se manifestent même) et disparaîtront de toute façon quelques années seulement après la construction de la nouvelle autoroute.

Ce parti pris de prendre en compte seulement les effets à moyen et long terme du projet est d'autant plus justifiable que le nouveau lien autoroutier proposé doit ici être évalué dans une perspective de *développement durable*. Les effets d'induction de l'utilisation de l'automobile qu'entraîneront ce nouveau projet autoroutier sont connus et bien documentés par les connaissances scientifiques actuelles. Équiterre considère ceux-ci après identifiés parmi les plus importants. À noter : bien qu'ils soient distingués pour les fins de l'exposé, ils sont souvent liés empiriquement.

## **1. Amplification des problèmes de santé et de sécurité de segments importants de la population**

Le nouveau lien routier proposé aura pour effet d'amplifier les problèmes de santé et de sécurité pour différents segments de la population. En effet, il contribuera à la précarisation de la santé et de la sécurité des personnes habitant les quartiers centraux de Montréal, les abords des autoroutes et grandes artères urbaines de Montréal et les futurs secteurs résidentiels de la zone blanche de Laval en particulier, ainsi que de la population de la région de Montréal plus généralement.

### ➤ Les populations des quartiers centraux

Tel qu'admis par le MTQ lui-même en première partie des audiences, le nouveau lien routier contribuera à l'augmentation du nombre de véhicules automobiles accédant à l'île et aux quartiers centraux à partir de Laval. Or, tel que l'a présenté la DSP, cette augmentation constante des volumes automobiles pose de sérieux problèmes de santé et de sécurité particulièrement importants pour les résidents des quartiers centraux de Montréal. Les augmentations constantes des volumes automobiles sur les artères et sur les rues résidentielles de ces secteurs sont corrélés positivement et clairement au

nombre de piétons blessés dans ces secteurs. Entre 1998 et 2003, en effet, pendant que le taux de motorisation de la grande région de Montréal augmentait de 10 %, le nombre de piétons blessés lors d'accidents impliquant des automobiles augmentait pour sa part de 17 %. (DSP, présentation power point « Autoroute 25 », diapositive n° 12). Soit dit en passant, cela est d'autant plus inquiétant que, d'une part, les résidents des quartiers centraux se butent constamment à l'impératif de capacité (ou à une de ses variantes, celui de la fluidité) mobilisé comme argument sans appel par les membres du service de circulation de la ville de Montréal lorsqu'ils réclament des mesures d'apaisement de la circulation pour rendre leur milieu de vie plus sécuritaire. Et cela est aussi fort inquiétant parce que, sous-estimant sérieusement la situation réelle en termes de débits de circulation futurs, les simulations du MTQ ne rendent pas complètement compte des augmentations anticipées.

CONSTAT : Équiterre est d'avis que ce projet aura pour impact d'accroître le nombre de véhicules circulant dans les quartiers centraux, accentuant de fait les problèmes de santé et de sécurité pour les ceux qui y marchent, y circulent à vélo et y vivent. En raison des simulations du MTQ sous-estimant la situation réelle, les effets seront d'autant amplifiés.

- Les résidents des abords des autoroutes et grandes artères urbaines sur l'île de Montréal Les conséquences du projet pour ceux résidant à proximité de la majorité des grandes artères et autoroutes urbaines peuvent être décrits en deux temps. À l'ouverture du projet, les accroissements prévus des volumes de circulation sur certains tronçons du réseau déjà surchargés amenés par le nouveau lien (sur l'autoroute Métropolitaine et le boulevard Notre-Dame, par exemple) provoqueront des débordements dans les secteurs qui leurs sont adjacents, amplifiant d'autant les nuisances qui y sont associées. Certains de ces secteurs, tels Hochelaga-Maisonneuve et Centre-Sud, sont déjà particulièrement pénalisés par ces débordements et sensibles à eux (tant en termes de qualité de l'air que de sécurité dans les rues; voir la présentation de la Direction de la santé publique de Montréal, le 18 mai 2005 en soirée, diapositive n° 13).

Au retour de la congestion, dans un second temps, les présumés effets bénéfiques du nouveau lien routier pour les résidents des abords des autoroutes et grandes artères urbaines (à notre avis surestimés en raison de calculs de débits de circulation les sous-

estimant) seront annulés. Comme la Ville de Montréal n'a aucun plan pour — ni l'intention de — profiter de la construction du pont pour réduire « durablement » la capacité de ces artères, les résidents des abords de celles-ci ne verront aucune amélioration par rapport à la situation actuelle. À ce moment, comme la DSP le démontre fort bien, les résidents seront tout aussi exposés aux émissions d'ozone et de particules fines émises par les véhicules y circulant. Et ils en subiront tout autant les effets. À court terme : diminution des fonctions pulmonaires; augmentation de la sévérité et de la fréquence des crises d'asthme; augmentation des hospitalisations et des visites à l'urgence pour maladies respiratoires et cardiovasculaires; augmentation de la mortalité respiratoire et cardiovasculaire. À long terme : hausse de la fréquence de l'asthme; baisse de la croissance des poumons chez les enfants; hausse de la mortalité par maladies cardiorespiratoires; hausse de la mortalité par cancer pulmonaire<sup>1</sup>.

En fait, il serait plus juste de dire le nouveau lien aura pour impact une détérioration de leur situation objective. C'est que le bilan global des GES ne cessant de s'alourdir, il est presque inévitable que les épisodes de chaleur accablante gagnent en intensité et en longueur. Or, plusieurs des polluants de l'air qui les affectent plus particulièrement sont en interaction avec les épisodes de chaleur accablante (DSP, « Autoroute 25 », diapositive n° 19), multipliant ainsi les problèmes de santé auxquels ils seront exposés.

CONSTAT : Équiterre est d'avis que ce projet aura pour impact d'accroître le nombre de véhicules circulant sur le réseau artériel de l'île de Montréal, accentuant de fait les problèmes de santé de ceux qui y vivent.

➤ Les résidents des futurs développements résidentiels à Laval

Tel que déjà souligné, les développements résidentiels de Laval que ce futur pont cherchent à stimuler ne font l'objet d'aucune planification en fonction des transports collectifs et actifs (du type *Transit Oriented Development* – TOD – comme par exemple à Mont St-Hilaire). Comme le démontre largement l'expérience montréalaise, cette

---

<sup>1</sup> Bien qu'assez longtemps marginalisée en raison de la prépondérance des pratiques curatives en santé, la santé environnementale comme domaine de recherche est depuis quelques années en pleine expansion. De manière assez peu surprenante, les effets des politiques et projets favorisant l'automobile au détriment d'autres modes de transport sont l'objet d'une grande part des recherches produites en ce domaine. Leurs résultats vont tous dans le sens de ce qui a été présenté par la DSP lors des audiences. Ils les renforcent aussi, établissant des liens significatifs avec d'autres

absence aura pour résultat inéluctable le développement d'ensembles résidentiels pratiquement impossibles à quitter ou à rejoindre par les modes de transport autres que l'automobile. Or, comme l'a souligné à juste titre la DSP lors de la première partie des audiences de la commission, ce type de développement résidentiel est étroitement associé à des taux d'obésité plus élevés chez les populations y résidant.

CONSTAT : À notre avis, le nouveau lien autoroutier contribuera à accroître la dépendance à l'automobile comme mode principal (sinon exclusif) de déplacement et, par conséquent, à la croissance de l'obésité pour les résidents de ces secteurs.

➤ Les résidents de la région de Montréal plus généralement

Tel que l'a présenté la DSP à la commission, Santé Canada (2005) a évalué à 1540 le nombre de décès provoqués par la mauvaise qualité de l'air. Cinquante pourcent de ces décès, selon elle, sont liés aux polluants émis par les transports.

Notre évaluation de l'impact du nouveau lien routier est qu'il aura pour conséquence à moyen et long terme une augmentation de la circulation automobile dans la région de Montréal et, conséquemment, une dégradation générale de la qualité de l'air.

De plus, le bilan global des GES ne cessant de s'alourdir, il est presque inévitable que les épisodes de chaleur accablante gagnent en intensité et en longueur. Or, plusieurs des polluants de l'air qui les affectent plus particulièrement sont en interaction avec les épisodes de chaleur accablante (DSP, « Autoroute 25 », diapositive n° 19), multipliant ainsi les problèmes de santé possiblement mortels auxquels ils seront exposés.

CONSTAT : Équiterre est d'avis que le nouveau lien routier contribuera à la dégradation de la qualité de l'air et, associée à une augmentation des GES, il provoquera à l'augmentation conséquente du nombre de décès liés aux polluants émis par les transports dans la région de Montréal.

---

phénomènes comme le cancer des poumons. Le Sierra Club a fait un sommaire de 24 de ces études scientifiques récentes dans un rapport. Nous déposons le rapport en question pour le bénéfice de la commission.

## 2. Un lien autoroutier favorisant activement l'utilisation de l'automobile au détriment des modes collectifs et actifs et du système de transport collectif

En raison de l'augmentation importante de l'offre routière proposée par le projet, le nouveau lien autoroutier proposé favorisera les déplacements automobiles au détriment du transport collectif. Très précisément, nous avons appris lors de la première partie des audiences (cf. séance du 17 mai en soirée) que la construction du pont aurait pour effet d'augmenter de 3600 le nombre prévu de véhicules traversant les ponts de Laval à Montréal en ppam à l'horizon 2016. Note : à notre avis, ce chiffre est nettement sous-estimé étant donné l'effet d'induction que nous prévoyons. De surcroît, un transfert modal du tc vers l'automobile sera provoqué par la réalisation de ce lien. Selon les évaluations du MTQ dont nous avons pris connaissance lors de la même séance, l'achalandage du transport collectif entre Laval et Montréal en ppam diminuerait de 1500 à 1900 usagers supplémentaire à ce qui est déjà prévu, soit environ 8000. Non seulement le MTQ ne propose rien de concret pour stopper cette tendance, mais le projet lui-même aura pour effet concret de favoriser les déplacements automobiles au détriment du transport collectif. C'est donc dire que les gains de temps pour les utilisateurs du TC illustrés par le MTQ ne sont pas suffisants pour stimuler un transfert modal important vers le TC. Il faut ainsi considérer ce projet de nouveau pont comme un soutien proactif aux déplacements automobiles entre Laval et Montréal au détriment des transports collectifs.

De plus, le nouveau lien autoroutier découragera activement l'usage du vélo et de la marche en tant que mode de déplacement, et ceci de deux façons. D'abord, en ne prévoyant pas de piste cyclable ou de lien piéton sur le lien lui-même. Ensuite, en l'absence de planification du territoire desservi en fonction des modes de transport collectifs et actifs, il encouragera des développements résidentiels et industriels inaccessibles et impossibles à quitter par ces modes. Cela se vérifie et s'explique aisément.

En montrant les variations dans les taux d'utilisation des services de transports collectifs selon les secteurs de la métropole, l'Agence Métropolitaine des Transports (AMT) résume clairement les liens étroits entre l'éloignement du centre-ville de Montréal, une faible densité résidentielle et une faible utilisation du transport collectif :

*La part modale du transport en commun décroît avec la distance du centre-ville. À partir des lieux d'origine (déplacements produits), la part modale TC passe de 32 % pour les résidents du centre-ville à seulement 3 % pour les résidents des couronnes nord et sud. Le transport en commun est donc dix fois plus utilisé à partir des quartiers centraux (30 %) qu'à partir des couronnes, qui demeurent l'apanage presque exclusif de l'automobile. Le contraste est encore plus marqué vers les lieux de destination (déplacements attirés), alors que la part modale TC passe de 47 % à destination du centre-ville, bien desservi en transport collectif, à 1 % seulement pour les déplacements vers les couronnes nord et sud, peu desservies. La densité d'occupation du sol et la forme urbaine sont donc déterminantes dans le niveau d'utilisation du transport collectif.*

(AMT, 2003, Portrait des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal, p. 16)

Pour Laval précisément, qui combine justement une faible densité et une forme urbaine pensée en fonction de déplacements faits en automobile, les statistiques sont éloquentes. Sur une journée, 9 % seulement des déplacements effectués à partir de Laval s'effectuent en transport collectif et encore moins, soit 6 %, s'y destinent. (AMT, 2003, p. 16) Et pour ce qui est des modes actifs de déplacement, on peut présumer que la situation est encore plus désolante simplement en constatant la négligence des pistes cyclables et l'absence de trottoirs dans beaucoup de secteurs. Ces aménagements sont autant un indice de l'absence de déplacements faits en vélo et par la marche que de l'absence de considération de ces modes de déplacement dans l'aménagement de ces espaces.

Note : en soulignant cela, nous ne voulons pas suggérer que tous devraient résider au centre-ville ou dans les quartiers qui lui sont adjacents. Nous voulons plutôt suggérer deux choses. D'une part, qu'une politique de densification des lieux déjà bien desservis par les transports collectifs et actifs devrait effectivement être menée plus agressivement. Mais aussi, d'autre part, qu'il n'est pas impossible de penser et d'organiser des banlieues en fonction de ces modes collectifs et actifs. Dans le cas précis de Laval, l'on pourrait favoriser plus intensément qu'on ne le fait actuellement un développement plus dense aux abords des futures stations de métro par exemple. Aussi, pour ce qui est des zones encore pratiquement vierges, l'on pourrait s'inspirer de l'expérience de Mont St-Hilaire qui a organisé un développement alentour de la station de train

de banlieue. C'est-à-dire que, bien que nous privilégions un développement hors de la zone blanche, ce serait quand même un moindre mal si l'on planifiait ces futurs secteurs de la ville en fonction du train en provenance de Mascouche.

CONSTAT : Équiterre est d'avis que ce projet favorisera l'utilisation de l'automobile au détriment des transports collectifs et actifs.

## *5.2 Les effets dérivés du développement autoroutier*

Le développement autoroutier lui-même aura des effets « dérivés » forts importants. Nous retenons les deux suivants :

### **1. Un empiètement inutile sur des terres agricoles de grande qualité et à proximité du plus important marché au Québec**

L'infrastructure autoroutière elle-même empiète peu sur des terres agricoles. Toutefois, les développements résidentiels et industriels prévus et que faciliteront le pont empièteront sur 700 hectares de terres situées à Laval qui, bien que zonées blanches, sont présentement des exploitations agricoles. Tout aussi inquiétante est la pression que posera le futur développement sur la zone verte du nord de l'agglomération. Huit municipalités de la CMM demandent d'ailleurs actuellement d'exclure 900 hectares de la zone agricole protégée. Sainte-Julie demande 386 ha; Beloeil, 135; Saint-Eustache, 66; Boisbriand, 47; Varennes, 91; Saint-Basile-le-Grand, 100; Carignan, 33; et Richelieu, 44. Sans exception aucune, tous ces hectares sont situés à proximité d'axes autoroutiers ou routiers importants. Pour donner une idée de la pression actuelle sur la zone verte sur le territoire de la CMM, les demandes pour exclusion du territoire agricole sont deux fois plus importantes que la somme de celles reçues au cours des quinze dernières années.

Le maintien des zones agricoles de l'est de Laval et du nord-est de l'agglomération est un enjeu de taille pour les agriculteurs eux-mêmes, bien entendu, mais aussi pour les communautés montréalaise et québécoise dans leur ensemble. Nous retenons deux dimensions de l'enjeu.

D'une part, les terres affectées sont de très grande qualité et cette réserve s'est amenuisée considérablement depuis 30 ans. Dans l'ensemble de la région métropolitaine, entre 1975 et 2000, la zone agricole a perdu 32 000 hectares de terres, soit 15 % de sa superficie initiale. Cette perte nette est due en grande partie à l'expansion du territoire construit de 700 à 1126



kilomètres carrés, soit une augmentation de 60 %. Et tel que c'est le cas actuellement, ces pertes ont historiquement suivies le développement routier et autoroutier.

D'autre part, ces terres permettent la pratique de l'agriculture à proximité d'un marché régional important. Or, les développements prévus repousseront plus loin de ce marché les exploitations agricoles existantes. De plus, en amenuisant les réserves de production régionale, on augmente la dépendance de la métropole par rapports aux producteurs plus éloignés et étrangers. Ces deux phénomènes parallèles ont l'effet similaire de générer de plus longs déplacements des denrées alimentaires. Ce qui a en retour pour effet d'accroître significativement la dépendance au camionnage comme mode de déplacements (les produits agricoles sont particulièrement sensibles aux délais de livraison) et les émissions de gaz à effet de serre et de diverses pollutions (sonores, de l'air) généré par celui-ci. C'est d'ailleurs une partie des effets recherchés de la mise sur pied, par Équiterre, d'un programme d'agriculture soutenue par la communauté : le programme permet entre autres de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres nuisances générées par les de plus en plus fréquents et longs déplacements de produits agricoles par camion.

Selon le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, environ 150 000 ménages doivent s'installer entre 2004 et 2014 sur le territoire de la CMM. (Ville de Montréal, 2004, p. 29). Or, il existe, ailleurs dans la région métropolitaine, des réserves foncières importantes actuellement inutilisées qui pourraient accueillir largement les développements résidentiels et industriels prévus dans la région jusqu'en 2014 (un horizon très proche de celui utilisé pour l'étude d'impact) - ce qui permettrait d'éviter de gruger les terres actuellement exploitées en agriculture dans la zone blanche de Laval.

À Laval :

- Espaces industriels développables à l'extérieur de la zone blanche exploitée en agriculture Selon le second schéma d'aménagement de la MRC de Laval, il reste 740 000 m<sup>2</sup> dans le Parc Industriel Centre, 444 000 m<sup>2</sup> dans la Cité de la Biotech, 1 807 000 m<sup>2</sup> dans la zone « autoroute 13 » et 245 000 m<sup>2</sup> dans la zone « Impact 440 ». Ce qui donne un total de 3,236,000 m<sup>2</sup> disponibles ailleurs à Laval, sans compter les 50 ha potentiels adjacents au « Parc Centre est ». (Laval, 2003, p. 140)

- Espaces résidentiels développables à l'extérieur de la zone blanche exploitée en agriculture. Selon le second schéma d'aménagement de la MRC de Laval, il reste 1922 hectares développables pour des fins résidentielles. En soustrayant les 700 ha de la zone blanche actuellement exploitées en agriculture, 1222 ha demeurent disponibles. En calculant une moyenne de densité basée sur un échantillon de projets résidentiels récents exemplaires identifiés au second schéma d'aménagement de la MRC de Laval (p. 143), le territoire de Laval se développe présentement à une densité de 62 unités par ha. Au total, donc, le potentiel de développement résidentiel de Laval est donc d'environ 75 764 unités (62 unités \* 1222 ha) hors de la zone blanche actuellement utilisée aux fins d'agriculture.

À Montréal :

- Le plan d'urbanisme de Montréal établit qu'il y a un potentiel pour accueillir environ 150 000 nouveaux ménages. (Ville de Montréal, Plan d'urbanisme 2004, section 2.2, p. 29)
- Selon la CMM, il subsiste un potentiel de développement industriel de 1201 ha sur l'île de Montréal. (CMM, Vision 2025, Document déclencheur, 2002, chapitre 4, p. 185)

Sans même comptabiliser les espaces disponibles dans le reste du territoire de la CMM, il est facile de constater que l'on pourrait développer ailleurs que dans la zone blanche actuellement exploitée en agriculture – et ce jusqu'à l'horizon de l'étude d'impact, soit 2014 ( et même bien au delà (cf. Annexe B, carte 4-13 tirée de CMM, op. cit., p. 189).

CONSTAT : Équiterre juge que le projet actuel aura pour effet d'ouvrir inutilement de nouveaux espaces à l'urbanisation au détriment de terres agricoles de grande qualité et situées à proximité du plus grand marché du Québec.

## 2. Une pression accrue sur les finances des ménages et sur les finances publiques

- Les développements résidentiels et industriels qui n'offrent pas la possibilité aux résidents d'y accéder ou d'en sortir autrement qu'en automobile forcent les ménages à en acquérir un surplus. Les statistiques de l'AMT à ce sujet sont éloquentes : dans les secteurs centraux de Montréal, c'est-à-dire là où une grande diversité de modes de déplacements est accessible, le taux de possession d'une automobile est de 0,79 par

ménage. Plus l'on s'éloigne des quartiers où la desserte en transports collectifs et où l'utilisation des modes actifs est attrayante, plus le taux de motorisation s'élève. À Laval très précisément, le taux est de 1,43 véhicules par ménages. (AMT, 2003, p. 13)

Selon le CAA – Québec, le coût d'utilisation et de possession d'une automobile pour une année est en moyenne de 9700 \$<sup>2</sup>. En fonction de la différence dans les taux de motorisation dans des secteurs desservis « adéquatement » par les modes de transport collectifs et actifs et ceux qui surviendront à Laval décrits ci-dessus, il y aura plus d'une demie auto de plus par ménage. Ce qui correspond annuellement à 4850 \$ par année en moyenne pour chaque ménage, suivant les chiffres du CAA. Tel qu'établi plus tôt, si l'on considère qu'il est raisonnable de croire que le développement contiendra à moyen terme environ 12 741 unités résidentielles (voir calcul ci-dessus), et si l'on soustrait les 2100 déjà prévues dans les simulations du MTQ (et qui auraient lieu de toute façon, selon lui), le surplus total de dépenses consacrées à l'automobile s'élèvera annuellement, pour les futurs résidents du secteur, à 51 609 000 \$. Mais il y a plus. Les ménages qui utiliseront le pont pour leurs déplacements quotidiens auront aussi à supporter une dépense supplémentaire de 500 à 1000 dollars par année – selon le tarif qui sera en vigueur sur le futur pont. (cf. réponse du MTQ lors de la période de question, le 16 mai 2005 en soirée)

CONSTAT : De l'avis d'Équiterre, les développements que le nouveau lien autoroutier accélérera contraindront de nombreux ménages à accroître leurs dépenses automobiles de façon indue.

- La réalisation de ce nouveau lien autoroutier exercera une pression indue sur les finances publiques.

Étant donné les très bas tarifs qui seront en vigueur sur le futur pont, il est possible d'évaluer que le ministère des Transports du Québec devra déboursier entre 70 et 90 % des investissements nécessaires à la réalisation de l'ouvrage – soit jusqu'à 345 M\$. Cet investissement important dans la construction d'un nouveau lien autoroutier immobilisera donc des sommes importantes dont les réseaux de transport existants auraient pourtant bien besoin. Selon le MTQ lui-même, en effet :

---

<sup>2</sup> Nous avons calculé la moyenne pour 18 000 kilomètres d'utilisation par année pour les deux modèles de référence utilisés par le CAA en 2005, soit la Cavalier Z24 et la Dodge Caravan.

*Les infrastructures routières sous la responsabilité du Ministère (chaussées et structures) ont été construites principalement au cours des décennies 1950 à 1970, alors que le Québec connaissait un essor important. Les niveaux d'investissement des dernières années consacrés à leur conservation, quoiqu'ils aient été croissants, n'ont pas été suffisants pour contrer les effets de leur vieillissement. Ces infrastructures routières sont, dans l'ensemble, dans un moins bon état que celles des administrations voisines du Québec.*  
(MTQ, 2005, p. 10)

Les besoins sont les mêmes pour les infrastructures de transport en commun existantes :

*En ce qui concerne les infrastructures de transport en commun, les besoins pour les dix prochaines années sont importants. Par exemple, le métro de Montréal est entré en service dans les années 60. Ses équipements auront donc un urgent besoin d'être renouvelés au cours des prochaines années. De surcroît, le renouvellement du parc d'autobus des sociétés de transport ainsi que la réfection et le renouvellement des infrastructures et des équipements associés aux réseaux d'autobus vont nécessiter des ressources importantes. Il en est de même pour les trains de banlieue. (Ibid.)*

CONSTAT : L'investissement public important nécessaire à la réalisation de ce nouveau lien autoroutier accentuera la pression sur les finances publiques. Et ceci au moment même où le ministère des Transports, avec les crédits actuellement disponibles et subissant des pressions importantes, peine à entretenir les infrastructures existantes.

Nous n'avons pas les moyens techniques d'en établir le détail précis, mais les coûts de santé (la DSP a bien établi les impacts négatifs en matière de santé de la construction de cette nouvelle autoroute, d'où l'on peut déduire les coûts pour le système de santé) et de construction de nouvelles infrastructures publiques comme les écoles qui seront entraînés par le nouveau lien nous semblent aussi très importants. Sur ce dernier point, la position publique de la CSDM sur ce nouveau pont est d'ailleurs en accord avec celle supportée par le Conseil du patronat du Québec (2000). Dans le cadre de la consultation sur la Loi modifiant la loi sur l'organisation territoriale

municipale et d'autres dispositions législatives, le Conseil a présenté ces commentaires à la « Commission de l'aménagement du territoire de l'assemblée nationale » :

*Les gouvernements ont encouragé l'étalement urbain au cours des cinquante dernières années par des politiques d'accès à la propriété et par la mise en place d'axes routiers et de nouvelles infrastructures publiques.*

*Les inconvénients découlant de l'étalement urbain sont notamment les coûts importants entraînés par l'expansion du réseau routier, par l'ajout d'infrastructures nouvelles et par la sous-utilisation de celles qui existent déjà. Il est bien connu que l'étalement urbain produit un effet direct sur le coût des infrastructures scolaires. Ainsi, le gouvernement du Québec a alloué près de 1,3 milliard de dollars à la construction d'écoles primaires et secondaires depuis 1980, alors que le nombre d'élèves diminuait et que les superficies excédentaires dans le réseau des commissions scolaires ne cessaient de croître (1,7 million de mètres carrés). [...]*

*Cette situation a un impact réel sur l'importance du produit intérieur brut québécois consacré aux dépenses publiques.*

CONSTAT : Équiterre est d'avis que ce nouveau lien autoroutier exercera une pression indue sur les finances publiques.

### **3. Un choix négatif pour l'économie de la région montréalaise**

Tel que déjà souligné, le nouveau lien autoroutier aura pour effet une dépendance accrue à l'automobile comme mode de déplacement. Et cela est un phénomène préoccupant pour l'économie montréalaise. En fait, précisément afin de contrer la tendance à penser que le développement économique ne peut se faire qu'en stimulant l'usage de l'automobile, la *Chambre de Commerce du Montréal Métropolitain (CCMM)* a récemment réalisé une étude au sujet de l'apport économique du transport collectif dans la région.

Dans cette étude, la CCMM montre que le transport collectif c'est :

- *des retombées économiques de près de 937 millions de dollars générées par les activités des organismes de transport;*
- *des économies de 570 millions de dollars pour les ménages montréalais utilisateurs de ce système de transport;*
- *des bénéfices évalués à 159 millions de dollars provenant de la réduction du nombre d'accidents routiers (62 millions de dollars) et d'émissions polluantes (97 millions de dollars); sans compter les répercussions positives liées à une plus grande mobilité des travailleurs, au dynamisme accru du développement immobilier et à la diminution de la congestion;*
- *12 845 emplois dans les organismes de transport et chez leurs fournisseurs;*
- *des recettes annuelles de 300 millions de dollars pour les autorités gouvernementales provinciale et fédérale. (CCMM, 2004, p. 35)*

Pour illustrer l'importance économique du transport collectif et de son renforcement, la CCMM a simulé ce qu'un gain modeste de 2 % de la part modale entraînerait une gain économique total de 156 M\$ annuellement. Le calcul se détaille ainsi : augmentation de la valeur ajoutée sur le territoire par la hausse de revenus disponibles des utilisateurs, 32,9 M\$; diminution des coûts de congestion, 107,3 M\$; diminution des coûts de pollution, 9,7 M\$; diminution des coûts d'accidents, 6,2 M\$. (CCMM, 2004, p. 34)

Note : Pour le bénéfice de la commission, nous déposons l'étude de la CCMM.

## 6 *Un projet en contradiction avec plusieurs outils de planification et d'organisation des transports de la région de Montréal*

---

Les effets concrets du nouveau lien autoroutier seront, d'une part, d'accroître le nombre de déplacements faits en automobile dans la région de Montréal. D'autre part, de réduire le nombre de déplacements effectués en transport collectif dans la région.

Or, il est ainsi en contradiction avec plusieurs outils de planification et d'organisation des déplacements dans la région. Ceux-ci privilégient une stratégie utilisant et consolidant les infrastructures et/ou pôles existants et précisent clairement l'objectif d'une croissance de l'utilisation des transports collectifs et actifs et/ou une augmentation de la part modale des transports collectifs au détriment des déplacements automobiles.

- Le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal précise que la gestion des déplacements entre Laval et Montréal doit être axée sur le transport collectif et emprunter les ponts existants :

*L'accès à Montréal à partir de Laval, de Longueuil et des territoires des couronnes nord et sud devra également être axé sur l'utilisation du transport collectif. Dans cette optique, la Ville de Montréal favorise un usage optimal des corridors ferroviaires et des ponts existants afin de concevoir des dessertes en transport collectif. (Ville de Montréal, 2004, pp. 41-42)*

- Le plan de transport de la Ville de Montréal actuellement à l'étude précise les orientations suivantes :

*Les modes alternatifs à l'automobile solo (transport collectif, vélo, marche à pied, etc.) sont favorisés;*

*Le transport collectif est le mode privilégié de transport, en particulier pour desservir les principaux pôles économiques; [...]*

*L'offre de transport (transport en commun et routier) soutient les orientations du cadre d'aménagement régional visant à consolider les pôles existants, à limiter l'étalement urbain et à adopter des cibles précises de réduction de l'usage de l'automobile. (Ville de Montréal, 2005, p. 1)*

- L'AMT est un organisme créé spécifiquement pour répondre aux problèmes de congestion spécifiques à une grande métropole comme Montréal autrement qu'en accroissant les capacités autoroutières. Sur le site Web de l'Agence, on peut lire que « sa mission est d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine et d'accroître l'utilisation des transports en commun et du transport adapté, tout en consolidant les noyaux urbanisés. »  
cf. <http://www.amt.qc.ca/corpo/enbref/index.asp>, consulté le 30 mai 2005.
- Le plan stratégique 2005-2008 du ministère des Transports du Québec pose le même objectif. L'énoncé de l'objectif 2.5, que les interventions du MTQ doivent « favoriser la croissance de l'utilisation des modes de transport autres que l'automobile » (MTQ, 2005, p. 22)
- Le cadre d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal précise que la forme urbaine doit permettre, « en ce qui a trait au transport des personnes, une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile. » (CMM,, juin 2001, p. 99)



Considérant ses effets indésirables;

Considérant qu'il est contraire à plusieurs outils de planification et d'organisation des déplacements de la région de Montréal qui établissent des objectifs de réduction de l'utilisation de l'automobile, d'augmentation de l'utilisation des transports collectifs ainsi que d'utilisation des infrastructures existantes pour y parvenir;

Équiterre est d'avis que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement devrait rejeter le présent projet au profit de l'alternative décrite dans la prochaine section.

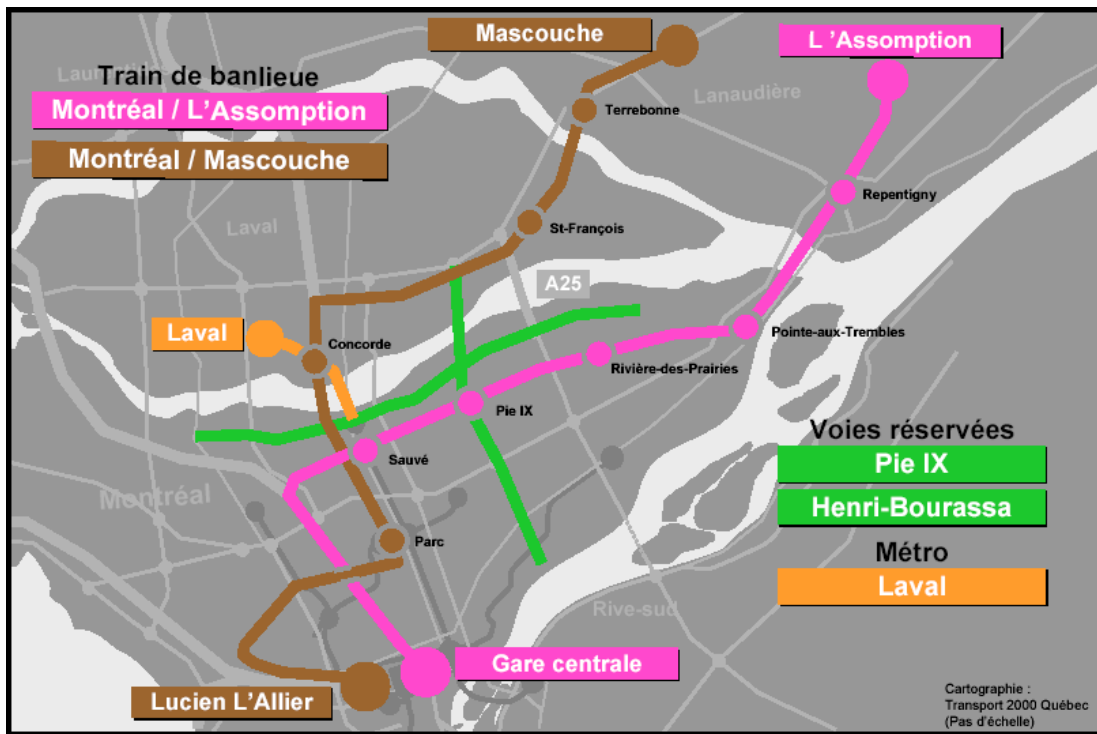
## 7 Pour une alternative du XXI<sup>e</sup> siècle

---

Équiterre déplore le fait que le MTQ, contrairement à ce qu'il a normalement l'obligation de faire en vue de la procédure d'évaluation environnementale et des audiences du BAPE, n'ait pas développé d'alternative pour nous permettre d'évaluer si une solution différente n'aurait pas été plus adéquate pour faire face aux problèmes que la proposition de nouveau lien autoroutier cherche à résoudre. Nous ne sommes par ailleurs aucunement d'avis que les problèmes identifiés et démontrés par le MTQ nécessitent, comme le prétend le MTQ, une solution de type autoroutier. Nous avons donc pris l'initiative de développer, en collaboration avec d'autres intervenants, quelques pistes pour une solution alternative et avons ensuite tenté d'en mesurer les effets. Comme vous pourrez le constater, cette solution alternative répond davantage aux problèmes soulevés par le MTQ que la solution qu'il propose.

Note : Étant donné l'approche du PPP préconisée par le MTQ dans ce dossier, nous ne connaissons malheureusement pas la part exacte des investissements publics qui seront nécessaires pour que la rentabilité du nouveau lien à péage soit suffisante pour son réel promoteur. Nous sommes donc forcés de nous fonder sur une simple hypothèse en ce qui a trait aux sommes publiques disponibles pour améliorer la mobilité dans le nord-est de la métropole. Notre hypothèse est que les fonds publics investis dans le futur lien autoroutier correspondront à environ 90 % de son coût initial. C'est dire qu'environ 345 M\$ d'argent public sont disponibles pour ces fins.

## 7.1 Proposition alternative



Nouvelles infrastructures	Achalandage PAM 2016	Transfert modal (auto vers le TC)	Coûts estimés (\$)
Voie réservée prolongée sur le pont Pie IX	+2200 usagers	1200	15 millions
Train de banlieue de l'Est de Montréal/l'Assomption	8600 usagers	5000*	80 millions
Train de banlieue de Mascouche	5600 usagers	3500	50 millions
<b>Sous total</b>	<b>16 400 usagers</b>	<b>9700</b>	<b>145 millions</b>
Métro de Laval	18 000 usagers	3400	Complété
Voies réservées sur Papineau	ND	ND	ND
<b>Total</b>	<b>34 400 usagers</b>	<b>13 100</b>	<b>145 millions</b>

Sources : PTI 2005-2006-2007, Agence métropolitaine de transport, présentation de monsieur Joël Gauthier, Chambre de commerce de l'Est de Montréal

\*Extrapolation faite par madame Joncas-Adenot, selon la méthode de l'AMT

## 7.2 Comparaison des deux projets

Impact des projets comparés	Proposition alternative	Proposition MTQ : autoroute 25	Variation
Achalandage	34 400 usagers TC	4140 automobilistes 1000 usagers TC <b>Total : 5140</b>	<b>14 930</b> automobilistes supplémentaires pour la proposition MTQ
Transfert modal	Gain TC de 13 100	Perte TC de 1830	
Coûts estimés (\$)	145 millions	345 millions	

Les avantages de la proposition alternative sur celle du MTQ sont, à notre avis, évidents :

- En offrant tout simplement une alternative efficace à des gens qui n'en ont actuellement aucune, elle permet une réduction réelle du nombre d'automobilistes circulant actuellement sur le réseau routier. En conséquence, elle permet :
  - une diminution réelle des émissions de gaz à effet de serre
  - une amélioration réelle de la qualité de l'air à Montréal en général et dans l'est de Montréal en particulier
- Elle n'encourage pas un développement urbain centré sur l'usage de l'automobile;
- Elle ne favorise pas la disparition des terres agricoles;
- Elle est cohérente avec les orientations et objectifs du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, le Cadre d'aménagement de la CMM et le plan stratégique de développement durable de la Ville de Montréal;
- Elle n'a aucun impact négatif sur les milieux naturels puisque les emprises sont déjà existantes;
- Elle offre une réduction de plus de 50 % des coûts estimés, respectant largement le débours public de 345 M\$ estimé;
- Elle constitue une solution souhaitée par 76 % des Montréalais comparativement au prolongement de l'autoroute 25 selon un sondage récent;

En terminant, nous souhaitons que la commission s'inspire d'une conclusion fort importante du projet de *Modernisation de la rue Notre-Dame*. Dans le cadre de ce projet, un précédent significatif a en effet été établi. Précédent qui révèle à quel point on ne peut plus se permettre,

pour toutes sortes de raisons valables, de laisser augmenter le nombre de véhicules circulant à Montréal. Tel que cela a été souligné à quelques reprises pendant la première partie des audiences, d'ailleurs, le décret gouvernemental autorisant le projet a imposé qu'un nombre absolu de véhicules circulant en ppam dans le quadrilatère situé entre les rues Dickson, Delorimier, Sherbrooke et Notre-Dame ne puisse jamais être dépassé. Le nombre en question (selon nos informations fixé à 14 500 par la Ville et le MTQ) était basé sur les relevés effectués au moment des audiences. Pour s'assurer du respect de cette exigence, un programme de suivi devait être mis sur pied et des mesures d'apaisement de la circulation devait être mises sur pied dans le cas d'un dépassement.

S'inspirant de ce précédent, nous estimons que la présente commission devrait elle aussi fixer une limite absolue au nombre de véhicules qui pourront franchir la Rivière-des-Prairies dans les années à venir. Nous avons appris en première partie des audiences que 110 000 véhicules empruntaient actuellement les ponts menant de Laval vers Montréal à chaque période de pointe du matin. Nous sommes d'avis que la commission devrait recommander que ce nombre ne puisse être dépassé, et ceci indépendamment de toute autre considération sur la nature du projet qui sera réalisé. Nous sommes aussi d'avis que la commission devrait recommander qu'un programme de suivi soit instauré pour s'assurer que ce nombre ne soit pas dépassé et, le cas échéant, que des mesures de réduction des capacités des ponts pris dans leur ensemble soient immédiatement mises en œuvre.

Note : Notre solution ne tient pas compte du camionnage, et ce pour deux raisons principales. D'une part, nous n'avons trouvé aucune enquête origine-destination qui démontrerait l'existence de besoin de déplacements de camions entre l'est de Montréal et le centre de Laval. Comme le MTQ n'en a pas présenté pour soutenir son projet, nous estimons donc que ce type d'étude n'existe pas et qu'il est impossible de conclure à l'existence d'un besoin réel. Or, pour justifier un projet d'une telle envergure que celui proposé, un besoin nécessite une démonstration appuyée sur des données quelconques. Ce n'est pas le cas ici.

Ensuite, nous estimons que le camionnage existant va bénéficier davantage du retrait de 14 930 véhicules automobiles sur le réseau routier (ce que notre solution va produire) que des effets du projet du MTQ. Et nous sommes tout aussi convaincus que ce mode de déplacement des marchandises bénéficierait davantage d'une série d'autres mesures que de l'ajout d'une nouvelle capacité routière qui, selon le principe d'induction, va voir un retour du même niveau de

congestion dans un très court laps de temps tout en augmentant l'intensité de la circulation et la congestion. À titre d'exemple de mesures à notre avis envisageables, et sans s'enfermer dans une solution car nous n'avons pas effectué (i.e. pas davantage que le MTQ) un diagnostic précis du « problème » du camionnage actuel pour le nord-est de l'agglomération (s'il y en a un), il est possible de penser à un système de plateformes logistiques ou encore à des voies réservées sur les autoroutes existantes.

## Références

---

Agence métropolitaine de transport (2003), *Portrait des transports collectifs dans la région de Montréal*, 76 pages.

— (2002), « Motifs et contexte de la révision d'un plan stratégique », *Forum*, avril et juin; document DB11 de la présente commission.

Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2004), *Transport en commun : un puissant moteur de développement économique e la région métropolitaine de Montréal*, 38 pages.

Communauté métropolitaine de Montréal (2001), *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales : région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, 153 pages.

Ministère des Transports du Québec (2002), *L'induction des déplacements et le modèle de transport de la region de Montréal*, Direction du partenariat, de la modélisation et de la géomatique, Québec; document PR8-2 de la présente Commission.

Municipalité régionale de comté de Laval (2004), *Projet de schéma d'aménagement révisé*, juillet.

Ville de Montréal (2005), *Plan de transport de Montréal : Vision et objectifs*, mars, 30 pages; document DB19 de la présente Commission.

— (2004), *Plan d'urbanisme de Montréal*, novembre, 273 pages et annexes; document DB1 de la présente Commission.