

Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 215

Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa

Rapport d'enquête et d'audience publique

Septembre 2005

Québec 

Québec, le 16 septembre 2005

Monsieur Thomas J. Mulcair
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement portant sur le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa. Ce mandat d'enquête et d'audience publique, qui a débuté le 16 mai 2005, était sous la responsabilité de M. Michel Germain, secondé par M. Jules Dufour et M. Mamadou Lamine Sané.

À l'issue de ses travaux, la commission considère que le devenir du projet devrait être discuté au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal, compte tenu du fait qu'il n'est pas considéré comme prioritaire par toutes les instances municipales. En outre, la commission a souligné le consensus des instances municipales et des participants en faveur du transport en commun. Dans ce contexte, elle croit qu'il ne faut pas que la réalisation du prolongement de l'autoroute 25 nuise au développement du transport en commun.

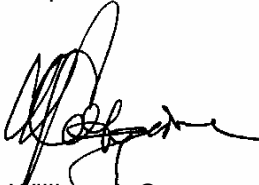
Par ailleurs, je désire porter à votre attention le fait que le mandat du BAPE dont il est ici question est le premier qui traite d'un projet pouvant être réalisé en partenariat public-privé et que la commission considère le contenu de l'étude d'impact comme allégé par rapport à ce que le ministère des Transports nous avait habitués par le passé. Ainsi, peu importe qu'une infrastructure routière soit réalisée par le ministère des Transports ou bien par un

...2

concessionnaire privé, l'étude d'impact devrait toujours être détaillée suffisamment pour permettre au public, au BAPE et au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs d'évaluer l'acceptabilité du projet, ses impacts et l'efficacité des mesures d'atténuation. Je crois que cette façon de faire permettrait au ministère des Transports de procéder, par la suite, en mode partenariat public-privé, ou en mode public seulement, indépendamment du décret d'autorisation du gouvernement éventuellement délivré pour un projet en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,



William J. Cosgrove

Québec, le 15 septembre 2005

Monsieur William J. Cosgrove
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission chargée d'examiner le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa.

De son analyse, la commission a retenu que le projet du ministère des Transports viserait à soulager les ponts de la rivière des Prairies d'une partie de la congestion quotidienne qu'ils subissent, à faciliter le transport des personnes et des marchandises ainsi qu'à assurer la continuité du réseau autoroutier métropolitain dans l'axe nord-sud. À cet égard, elle convient qu'une demande en service additionnel en transport routier existe dans le nord-est de l'agglomération montréalaise. Par contre, cette demande doit être satisfaite dans un environnement sain et sécuritaire. Ainsi, l'insertion éventuelle du projet dans la trame urbaine de Montréal et dans la trame rurale de Laval mérite que le promoteur en discute avec les autorités des villes touchées.

Il est utile de noter que les participants à l'audience publique sont divisés au sujet de l'opportunité de réaliser ou non le prolongement de l'autoroute 25. Cependant, la commission a observé un consensus des participants à propos du développement du transport en commun dans l'est de la métropole. Ainsi, elle est d'avis que la réalisation éventuelle du projet ne doit pas avoir pour conséquence de nuire à celle

...2

des projets de transport en commun envisagés dans l'est de l'agglomération. Au contraire, le transport en commun doit tirer profit du prolongement de l'autoroute 25. À cet effet, l'instauration du péage et d'une voie réservée pour les autobus sur le pont projeté serait de nature à favoriser le transport en commun, tout en maintenant une bonne fluidité du trafic routier.

Je désire aussi porter à votre attention le fait que l'étude d'impact a pris une facture allégée dans le contexte d'un premier projet routier envisagé en partenariat public-privé par le gouvernement du Québec. Cet allègement a porté tant sur les méthodes de construction que sur le détail de mesures d'atténuation, temporaires ou permanentes, et aussi sur la forme réelle que pourraient prendre certains éléments du projet comme le pont projeté sur la rivière des Prairies. Dans certains cas, la commission et le public n'ont pu se prononcer sur les impacts éventuels et proposer des mesures d'atténuation. Pour certains points, telles la modification du climat sonore et les mesures d'atténuation à venir, la commission considère qu'une consultation serait nécessaire avant les travaux auprès des personnes pouvant être touchées par les impacts du projet. À cet égard, la commission rappelle le pouvoir qu'a le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de demander, en tout temps, des renseignements supplémentaires dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue dans la *Loi sur la qualité de l'environnement*.

Bref, la commission croit que, partenariat public-privé ou non, une étude d'impact devrait toujours fournir l'information requise pour pouvoir évaluer les différents aspects d'un projet. La commission pense que le fait de présenter une information plus détaillée et précise n'empêcherait pas un futur concessionnaire de proposer des solutions novatrices équivalentes, ou supérieures, sur les plans technique et environnemental.

En terminant, permettez-moi de souligner l'excellent travail de l'équipe de la commission et de lui exprimer ma reconnaissance.

Le président de la commission,

A handwritten signature in black ink, reading "Michel Germain". The signature is written in a cursive, flowing style.

Michel Germain

Table des matières

Les avis et les constats	xi
Introduction	1
Chapitre 1 Les préoccupations des participants	5
Le projet du ministère des Transports du Québec.....	5
Depuis près de quarante ans	5
Le transport des personnes et des marchandises	6
La redistribution de la circulation	7
La projection de la demande	8
Le principe d'équité	9
La procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement	10
Les solutions et les priorités en transport.....	11
Le partenariat public-privé et le péage.....	12
Les politiques gouvernementales.....	14
Les impacts	15
Le transport en commun	15
L'étalement urbain.....	16
Le trafic induit	17
Le développement économique	18
Le milieu naturel et les gaz à effet de serre	19
La qualité de vie	20
Le développement durable	23
Chapitre 2 Le contexte de réalisation	25
Les objectifs du ministère des Transports.....	25
Le transport des personnes et des marchandises	29
La problématique actuelle des déplacements et les pertes de fonctionnalité observées	29
Les tendances démographiques	31
La demande en transport routier	33

Le projet et la planification régionale	34
Le cadre d'aménagement du gouvernement	34
Le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal.....	36
La Communauté métropolitaine de Montréal	37
La Ville de Montréal	38
La Ville de Laval.....	39
L'Agence métropolitaine de transport	39
La solution retenue par le promoteur	40
Les solutions techniques envisagées et celle retenue	40
Le partenariat public-privé	41
Le péage	48
Chapitre 3 Le projet et ses impacts	51
La qualité de l'air et le climat sonore	51
La qualité de l'air ambiant	51
Le climat sonore.....	56
La rivière des Prairies	59
La valeur écologique de la rivière	60
Les impacts du pont durant la phase de construction.....	61
Les impacts du pont en phase d'exploitation	62
L'intégration du projet au paysage.....	63
Les cours d'eau et les milieux humides	64
Les cours d'eau.....	64
Les milieux humides	66
Les boisés sur le territoire.....	69
Les impacts	70
Les politiques de protection	70
Le réseau local de transport et la sécurité.....	71
L'usage de l'automobile toujours en croissance	71
L'effet du projet sur les réseaux locaux de transport	72
L'agriculture	74
Un portrait de la zone agricole	74
Les cadres d'aménagement.....	75
Les impacts appréhendés	80

Le développement urbain dans l'est métropolitain.....	82
L'aménagement du territoire et le développement économique.....	82
Le prolongement de l'autoroute 25 vu par la firme ADEC	84
Le partenariat public-privé et les impacts du projet.....	91
Le climat sonore	91
La rivière des Prairies.....	92
L'intégration au paysage	92
Les ruisseaux et les milieux humides	92
La sécurité durant les travaux	93
La Ville de Montréal et le prolongement de l'autoroute 25	93
Chapitre 4 Vers une solution durable pour le transport dans l'est de l'agglomération de Montréal	95
L'effet de la mise en service du projet sur l'offre et la demande en transport.....	95
Le trafic induit	96
Le cas de l'autoroute 25	99
La gestion de la demande et le péage	110
Une vision d'avenir.....	112
Les engagements des gouvernements à l'égard de la réduction des gaz à effet de serre	113
L'avantage d'une action concertée à long terme des principaux acteurs du développement.....	117
La responsabilité métropolitaine liée au projet	121
Conclusion	125
Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat.....	129
Annexe 2 La documentation	141
Bibliographie.....	157

Liste des figures et des tableaux

Figure 1	Le prolongement proposé de l'autoroute 25	3
Figure 2	L'emplacement du projet.....	27
Figure 3	La démarche de planification du partenariat public-privé du ministère des Transports.....	42
Figure 4	L'approche traditionnelle en comparaison avec l'approche d'un partenariat public-privé pour un projet routier	44
Figure 5	L'utilisation du sol à l'intérieur de la zone d'étude à Montréal.....	67
Figure 6	L'utilisation du sol à l'intérieur de la zone d'étude à Laval	77
Figure 7	Évolution des débits journaliers moyens sur les ponts de la rivière des Prairies	99
Tableau 1	Évolution des débits de circulation sur les ponts autoroutiers de la rivière des Prairies (en véhicules).....	34
Tableau 2	Répartition du potentiel résidentiel selon le territoire	88
Tableau 3	Effet d'un nouveau lien routier sur le comportement des usagers en transport.....	98
Tableau 4	Flux de personnes entrant à Montréal par la rivière des Prairies en période de pointe du matin	101
Tableau 5	Les émissions de gaz à effet de serre en équivalent CO ₂ selon le mode de déplacement et les distances parcourues.....	115

Les avis et les constats

Dans son rapport, la commission formule un certain nombre d'avis et de constats qui découlent de son analyse, lesquels sont regroupés ci-dessous. Le lecteur doit cependant se référer au contexte dans lequel ils s'inscrivent pour en saisir pleinement la signification et la portée.

Les objectifs du ministère des Transports

Constat — La commission retient que le prolongement de l'autoroute 25 viserait principalement à soulager les ponts existants sur la rivière des Prairies d'une partie de la congestion quotidienne qu'ils subissent, à faciliter le transport des personnes et des marchandises dans le nord-est de l'agglomération de Montréal et à assurer la continuité du réseau autoroutier dans l'axe nord-sud. → p. 26

Le transport des personnes et des marchandises

La problématique actuelle des déplacements et les pertes de fonctionnalité observées

Constat — La commission constate que la circulation routière est difficile en période de pointe du matin sur les ponts de la rivière des Prairies et à leurs abords en direction de Montréal. De plus, en raison du caractère discontinu du réseau autoroutier, il existe un déversement de la circulation dans le réseau routier local de l'arrondissement de Montréal-Nord, notamment sur le boulevard Henri-Bourassa. → p. 30

Les tendances démographiques

Constat — La commission constate que, bien que la croissance démographique ralentisse dans l'agglomération de Montréal, la population devrait continuer d'augmenter dans les prochaines années, particulièrement dans le nord-est. → p. 32

Constat — La commission constate que même les secteurs de l'agglomération de Montréal qui connaîtront une croissance démographique devront s'adapter à la réalité du vieillissement de la population, tout particulièrement sur les plans du transport adapté et du logement à haute densité. → p. 33

La demande en transport routier

Constat — La commission constate que, même si les projections montrent un ralentissement de la croissance démographique dans le nord-est de l'agglomération de Montréal, la demande prévisible en transport pour les dix prochaines années (2006-2016) devrait exercer une congestion toujours plus forte sur les ponts de la rivière des Prairies. → p. 34

Le projet et la planification régionale

Le cadre d'aménagement du gouvernement

Constat — La commission constate que le cadre d'aménagement et les orientations gouvernementales transmises à la communauté métropolitaine de Montréal adoptent une vision globale du développement urbain et économique métropolitain. → p. 36

Constat — La commission constate que plusieurs orientations du gouvernement du Québec ont des liens avec le projet de prolongement de l'autoroute 25. Elles cernent des enjeux et des préoccupations des ministères et organismes gouvernementaux par rapport au développement urbain, au transport collectif, au transport des marchandises, à la santé et à la qualité de vie, à la préservation des espaces naturels, à la diversité biologique et à la protection du territoire agricole métropolitain. → p. 36

Le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal

Constat — La commission constate que le ministère des Transports du Québec recherche une utilisation plus efficiente du système de transport terrestre, comme levier de développement économique de la région métropolitaine. Par des interventions sur le réseau routier et en transport en commun, il entend améliorer la desserte de l'agglomération. → p. 36

Constat — La commission constate que, pour le ministère des Transports du Québec, le prolongement de l'autoroute 25 vise à soutenir la compétitivité de l'économie de la métropole. → p. 37

La Communauté métropolitaine de Montréal

Constat — La commission note que les orientations du projet de schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal favorisent la structuration et la consolidation du tissu urbain montréalais. → p. 38

Constat — La commission constate que le projet de schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal considère le projet de prolongement de l'autoroute 25 comme un élément important de la rocade métropolitaine. Cette rocade vise à doter la région métropolitaine d'une ceinture autoroutière. La Communauté métropolitaine de Montréal n'a toutefois pas mentionné de priorité par rapport à d'autres projets de transport. → p. 38

La Ville de Montréal

Constat — La commission constate que le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal vise un aménagement urbain qui assure un milieu de vie diversifié, un paysage urbain de qualité et une réduction des émissions de polluants atmosphériques. → p. 38

Constat — La commission prend acte du fait que le plan de transport de la Ville de Montréal cherche à offrir des conditions optimales de mobilité, et ce, dans un environnement sécuritaire et sain afin d'améliorer la qualité de vie. Ce plan favorise le transport collectif et les modes de transport actifs, pour réduire la dépendance à l'automobile. → p. 38

La Ville de Laval

Constat — La commission constate que les orientations du *Second projet de schéma d'aménagement révisé de la MRC de Laval* visent la densification du tissu urbain, la diversification des services de transport en commun et la consolidation du réseau routier. → p. 39

L'Agence métropolitaine de transport

Constat — La commission note que le plan stratégique de développement du transport métropolitain de l'Agence métropolitaine de transport cherche à offrir un service de transport collectif attrayant et efficace. Elle préconise aussi une meilleure intégration des services de transport. → p. 40

Constat — La commission constate que l'Agence métropolitaine de transport entend utiliser le prolongement de l'autoroute 25 pour accentuer le transport en commun par autobus entre la MRC des Moulins et l'est de Montréal. → p. 40

La solution retenue par le promoteur

Les solutions techniques envisagées et celle retenue

Constat — La commission constate que le ministère des Transports du Québec n'a pas évalué de solution de remplacement au prolongement de l'autoroute 25. Seules des variantes portant sur le nombre de voies ont été examinées. → p. 41

Le partenariat public-privé

Constat — La commission constate que le décret d'autorisation, prévu à l'article 31.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, serait émis au nom du ministère des Transports du Québec puisque le concessionnaire ne serait sélectionné qu'après cette étape. Le concessionnaire serait lié aux exigences du décret pour la conception, la réalisation et l'entretien de l'infrastructure routière. → p. 45

Constat — La commission constate que les exigences environnementales seraient incluses au devis de performance environnementale servant de document de base pour l'appel d'offres. → p. 45

Constat — La commission constate qu'il y a une ambiguïté quant au demandeur du certificat d'autorisation émis en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et le ministère des Transports du Québec ne semblent pas du même avis à ce sujet. À cet égard, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a demandé un avis juridique à sa Direction des affaires juridiques. → p. 45

Constat — La commission constate que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs s'interroge sur le degré de précision nécessaire à l'analyse environnementale d'un projet en partenariat public-privé dans le contexte des exigences de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. → p. 47

Avis 1 — La commission est d'avis que dans le cadre d'un partenariat public-privé, le devis de performance préliminaire comprenant les exigences environnementales devrait être plus détaillé, notamment à propos des moyens possibles pour atteindre les objectifs de protection de l'environnement. Ces moyens devraient être précisés par le ministère des Transports du Québec à l'étape de l'évaluation environnementale et soumis à la consultation publique afin que le gouvernement puisse en tenir compte dans le décret d'autorisation. → p. 47

Avis 2 — La procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement permet au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs d'exiger des renseignements supplémentaires sur un projet. Dans le cas du prolongement de l'autoroute 25, la population devrait être tenue au courant des nouveaux renseignements portant sur le projet et les impacts appréhendés. → p. 47

Avis 3 — La commission est d'avis que la population susceptible d'être touchée devrait être informée et consultée par le ministère des Transports du Québec sur les impacts potentiels du projet de prolongement de l'autoroute 25 et l'efficacité des mesures d'atténuation proposées, avant le début des travaux, nonobstant la présente audience publique du BAPE. → p. 48

Le péage

Constat — La commission constate que la tarification du péage sur le pont de l'autoroute 25 serait déterminée par le concessionnaire, mais qu'elle serait encadrée par le gouvernement par des clauses contractuelles prévues dans l'entente. → p. 49

Constat — La commission note qu'un projet faisant appel au péage ne requiert pas la présence d'un concessionnaire privé et qu'il peut être réalisé entièrement par le ministère des Transports du Québec. → p. 49

La qualité de l'air et le climat sonore

La qualité de l'air ambiant

Constat — La commission constate que les simulations du ministère des Transports du Québec prévoient, avec la réalisation du projet, une légère diminution à court terme des émissions de contaminants atmosphériques liés aux véhicules routiers. À plus long terme, les bénéfices seraient réduits progressivement ou annulés par l'augmentation du trafic routier projeté sur l'autoroute 25. → p. 52

Constat — La commission constate que, dans le cadre du projet, les simulations du ministère des Transports du Québec servant à calculer les émissions atmosphériques n'ont pas évalué le niveau d'exposition des populations riveraines de l'emprise de l'autoroute 25. → p. 52

Constat — La commission constate que les avancées technologiques dans le domaine des véhicules routiers contribueraient à améliorer la qualité de l'air dans l'agglomération métropolitaine. Ces gains risquent toutefois d'être réduits ou, même, annulés par l'augmentation anticipée de l'usage de l'automobile et du transport lourd par camion. → p. 52

Constat — La commission constate que la qualité de l'air ambiant de Montréal, à proximité du projet de l'autoroute 25 est à certains moments de l'année problématique. La Ville de Montréal est inquiète face à d'éventuelles répercussions de l'augmentation du trafic routier sur la qualité de l'air dans les secteurs limitrophes de l'emprise de l'autoroute 25. → p. 54

Constat — La commission constate que le milieu scientifique reconnaît les effets néfastes des contaminants atmosphériques émis par le transport routier sur la santé publique, l'ozone et les particules fines étant particulièrement préoccupants. → p. 55

Constat — La commission note que l'état de santé de la population de l'est de l'île de Montréal serait dégradé par la mauvaise qualité de l'air ambiant. Compte tenu de l'augmentation de la circulation anticipée par le ministère des Transports du Québec sur l'autoroute 25, il est possible que dans les quartiers situés à proximité, les effets cumulatifs du projet sur la qualité de l'air se traduisent par une détérioration de la qualité de vie des résidents. → p. 55

Avis 4 — La commission est d'avis qu'un suivi de la qualité de l'air ambiant par le ministère des Transports du Québec est requis le long de l'autoroute 25 actuelle et projetée à Montréal afin de bien cerner la contribution du transport routier à la dégradation de la qualité de l'air ambiant et à ses effets sur la santé. → p. 56

Le climat sonore

Constat — La commission constate qu'avec la réalisation du projet, des secteurs de Montréal bénéficieraient d'une amélioration du climat sonore alors que d'autres subiraient une dégradation. En

règle générale, le climat sonore pourrait être amélioré, compte tenu de la possibilité de mettre en place des mesures d'atténuation dans la plupart des secteurs qui subiraient une dégradation le long de l'emprise du prolongement de l'autoroute 25. Toutefois, les mesures d'atténuation particulières ne seraient connues que bien après la décision du Conseil des ministres sur le projet, laissant ainsi planer une incertitude sur les impacts sonores du projet pour les riverains. → p. 58

Avis 5 — La commission est d'avis que les citoyens riverains de l'emprise de l'autoroute projetée devraient être informés et consultés par le promoteur, le concessionnaire et la Ville de Montréal sur les impacts sonores et l'impact visuel qu'ils pourraient subir ainsi que sur les mesures d'atténuation nécessaires si le projet de prolongement de l'autoroute 25 est autorisé par le Conseil des ministres. → p. 59

Avis 6 — À l'instar d'autres commissions du BAPE ayant eu lieu dans le passé, la commission est d'avis que le ministère des Transports du Québec devrait revoir sa politique sur le bruit routier de façon à tenir compte des bruits nocturnes, qui peuvent causer des répercussions sur la santé. → p. 59

La rivière des Prairies

Les impacts du pont durant la phase de construction

Constat — Comme les méthodes de construction ne sont pas détaillées par le promoteur au présent stade du projet, la commission ne peut établir si celles-ci auraient un impact significatif sur la qualité de l'eau, les sédiments et la faune aquatique de la rivière des Prairies. → p. 62

Les impacts du pont en phase d'exploitation

Constat — La commission constate, en se basant sur les données du promoteur et les esquisses du pont projeté, que celui-ci devrait avoir un impact faible sur le régime d'écoulement de la rivière des Prairies, sur les sédiments et sur les habitats fauniques limitrophes. → p. 63

Avis 7 — La commission est d'avis que les techniques de construction du pont projeté de l'autoroute 25 ne doivent pas entraîner un déplacement significatif de sédiments dans la rivière des Prairies ni de destruction notable des habitats. → p. 63

L'intégration du projet au paysage

Constat — La commission constate que les impacts visuels les plus importants pour les riverains de l'autoroute projetée seraient associés, principalement, à la présence du pont sur la rivière des Prairies. La nouvelle infrastructure aurait pour effet de restreindre le champ visuel des observateurs à partir des boulevards Gouin et Lévesque. → p. 64

Avis 8 — La commission est d’avis que les riverains de la rivière des Prairies devraient être informés du concept final du pont de l’autoroute 25, puis consultés afin que le ministre du Développement durable, de l’Environnement et des Parcs en tienne compte dans l’analyse du projet. → p. 64

Les cours d’eau et les milieux humides

Les cours d’eau

Constat — La commission constate que les infrastructures routières se rapprocheraient à quelques mètres seulement du ruisseau De Montigny, un cours d’eau que la Ville de Montréal entend mettre en valeur. Cette situation inquiète la Ville et certains participants à l’audience. → p. 66

Avis 9 — La commission est d’avis que le ministère des Transports du Québec devrait examiner, avec la Ville de Montréal, la possibilité de modifier le projet, notamment la voie réservée en site propre pour les autobus, afin d’éloigner les infrastructures routières projetées de la rive du ruisseau De Montigny. → p. 66

Avis 10 — La commission est d’avis que le ministère des Transports du Québec devrait compléter l’information sur le drainage de l’emprise projetée du prolongement de l’autoroute 25 et évaluer l’impact potentiel de l’utilisation de fondants sur la qualité de l’eau des ruisseaux Corbeil et Bas-Saint-François à Laval. → p. 66

Les milieux humides

Constat — La commission constate que le marais situé à Laval serait enclavé par les infrastructures routières prévues. De plus, l’usage de fondants pourrait modifier la qualité de l’eau du marais et menacer à moyen terme l’intégrité de l’écosystème qu’il a réussi à créer et à maintenir jusqu’à présent. → p. 69

Avis 11 — La commission est d’avis que l’intégrité écologique du marais situé à Laval ne pourrait être assurée à la suite du confinement créé par les infrastructures routières. Il y aurait donc lieu que le promoteur discute avec la Ville de Laval et compense cette perte en aménageant un nouveau marais à proximité. → p. 69

Les boisés sur le territoire

Les politiques de protection

Avis 12 — La commission est d’avis que le programme de la Ville de Laval en matière de renaturation des échangeurs routiers devrait être suivi par le concessionnaire qui pourrait même s’en inspirer pour la portion montréalaise du projet. → p. 71

Le réseau local de transport et la sécurité

L'effet du projet sur les réseaux locaux de transport

Constat — La commission constate que la population des arrondissements limitrophes du projet de l'autoroute 25 percevrait une diminution de la circulation de transit. Il pourrait en être autrement dans les quartiers centraux de l'île de Montréal où le risque d'accident pourrait croître légèrement avec l'augmentation du trafic en provenance de la nouvelle autoroute. → p. 74

Avis 13 — La commission note que le prolongement de l'autoroute 25 assurerait un gain net de sécurité dans l'île de Montréal. Toutefois, l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve pourrait subir une légère hausse des taux d'accident. Dans ces circonstances, la commission est d'avis que le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal devraient prévoir des mesures d'apaisement de la circulation comme mesures d'atténuation. → p. 74

L'agriculture

Les cadres d'aménagement

Constat — La commission constate que les instances gouvernementales, particulièrement la Ville de Laval, sont de plus en plus sensibles à protéger la zone agricole dans la région métropolitaine. → p. 80

Constat — La commission constate qu'il subsiste une pression pour dézoner certaines terres agricoles de la couronne Nord-Est. → p. 80

Les impacts appréhendés

Avis 14 — La commission considère que le ministère des Transports du Québec devrait, dès maintenant, porter une attention particulière à la gestion de la circulation dans l'est de Laval pour favoriser la pérennité de la zone agricole et la qualité de vie et de travail des agriculteurs. La gestion de la circulation pourrait se faire en collaboration avec la Ville de Laval. → p. 80

Avis 15 — La commission est d'avis que, puisqu'il s'agit d'un projet gouvernemental, le promoteur devrait compenser la perte des 14 ha en zone agricole, et les effets d'enclavement éventuels de terres agricoles qui pourraient découler du projet, par l'achat de terres de qualité équivalente en zone non agricole afin que la Commission de protection du territoire agricole du Québec les inclue de nouveau. La commission considère également que les superficies inutilisées pour mener à terme le prolongement de l'autoroute 25, comprises dans la propriété du ministère des Transports du Québec et situées en zone agricole, devraient être remises à des agriculteurs. → p. 81

Avis 16 — À la lumière du développement urbain et des orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire pour la zone agricole, la commission est d'avis qu'il serait maintenant important de s'assurer qu'il n'y ait aucune perte nette en zone agricole. → p. 81

Le développement urbain dans l'est métropolitain

L'aménagement du territoire et le développement économique

Constat — La commission constate que les secteurs de Montréal-Est, de l'est de Laval et de la couronne Nord disposent d'espaces vacants pour le développement urbain. Ces secteurs sont dans la zone d'influence du prolongement éventuel de l'autoroute 25. → p. 84

Le prolongement de l'autoroute 25 vu par la firme ADEC

Constat — Selon une étude du promoteur, la commission note que le développement industriel semble plus propice dans la couronne Nord-Est au regard des facteurs de localisation, mais que Montréal conserve les avantages sur le plan de l'accessibilité au bassin de main-d'œuvre et à la proximité des marchés, alors que l'est de Laval ne se démarque pas particulièrement. → p. 86

Constat — La commission constate que, selon une étude du promoteur, le prolongement de l'autoroute 25 améliorerait la desserte des secteurs industriels de l'est de Laval, la couronne Nord-Est et le nord-est de Montréal pour les entreprises où les gains de temps et les réductions de la distance parcourue sont importants, plus particulièrement pour celles qui sont plus sensibles au coût du transport. → p. 86

Constat — La commission constate que le prolongement de l'autoroute 25 pourrait influencer certaines entreprises, existantes ou nouvelles, dans le choix de l'endroit où elles veulent exercer leurs activités, mais elle est incapable d'en mesurer l'effet. → p. 86

Constat — À la lumière de l'information fournie par le promoteur, la commission constate que le prolongement de l'autoroute 25 devrait avoir peu d'influence sur le développement commercial, car les consommateurs fréquentent avant tout des commerces de proximité. → p. 87

Constat — La commission constate que, puisque l'est de l'agglomération métropolitaine compte encore 4 500 ha de terrains vacants disponibles pour le développement urbain, ce qui inclut les fonctions résidentielles et institutionnelles, il ne devrait pas y avoir de perte nette de terres agricoles dans la zone agricole à l'intérieur de l'aire d'influence du prolongement de l'autoroute 25. Cette superficie de 4 500 ha devrait amplement suffire pour combler les besoins domiciliaires, avec différents types d'habitation selon les prévisions de croissance démographique et de vieillissement de la population. → p. 89

Constat — Selon les données du promoteur, la commission constate que, dans l'est de Montréal, de Laval et dans la couronne Nord-Est, le développement résidentiel est présentement assez fort, avec ou sans le prolongement de l'autoroute 25. → p. 90

Constat — La commission constate que le projet rendrait l'est de Laval plus accessible au développement résidentiel. Par ailleurs, le vieillissement de la population dans l'agglomération métropolitaine pourrait inciter des personnes âgées à résider dans les secteurs bien pourvus en services, tels que Montréal. → p. 90

Avis 17 — La commission est d'avis que le projet ne devrait pas provoquer un développement résidentiel additionnel significatif compte tenu des projections du vieillissement de la population et de l'essor économique actuel existant dans la zone d'influence du projet, indépendamment de celui-ci. → p. 90

Constat — À la lumière des données du promoteur, la commission constate que le nombre d'établissements dans le domaine de l'éducation et de la santé demeure fixe, malgré l'augmentation de la population, et ce, tant à Laval et dans la couronne Nord qu'à Montréal. → p. 90

Le partenariat public-privé et les impacts du projet

Le climat sonore

Avis 18 — La commission est d'avis que, pour les projets routiers élaborés en partenariat public-privé, l'étude d'impact devrait contenir de l'information sur les mesures antibruit à privilégier, selon les particularités propres au projet. Ainsi, ces mesures pourraient être évaluées par le public et la commission. → p. 91

La rivière des Prairies

Avis 19 — La commission est d'avis que, pour les milieux naturels et humides sensibles, la ou les méthodes de construction les plus probables devraient être présentées et évaluées dans l'étude d'impact d'un projet routier prévu en partenariat public-privé. Le futur concessionnaire demeurerait libre de proposer ultérieurement des méthodes différentes, sans toutefois qu'il en résulte une augmentation des impacts environnementaux. → p. 92

L'intégration au paysage

Avis 20 — La commission est d'avis que l'intégration des infrastructures routières au paysage est un élément qui interpelle les citoyens riverains et les municipalités touchées. L'évaluation de l'impact visuel d'un projet devrait faire partie de l'étude d'impact, même dans le contexte d'un partenariat public-privé. → p. 92

Les ruisseaux et les milieux humides

Avis 21 — La commission est d'avis que, compte tenu de la fragilité des ruisseaux et des milieux humides, le plan de drainage préliminaire d'une infrastructure routière devrait être rendu disponible avant le début de l'audience publique, peu importe qu'il s'agisse d'un projet routier public ou réalisé en partenariat public-privé. → p. 93

La sécurité durant les travaux

Avis 22 — La commission est d'avis que le ministère des Transports du Québec devrait fournir dans son étude d'impact, partenariat public-privé ou non, les renseignements relatifs au chantier routier, aux voies de camionnage possibles ainsi qu'à la durée et à la période probable des travaux. → p. 93

Avis 23 — La commission est d'avis que la disponibilité de l'information sur les chantiers du ministère des Transports du Québec est utile pour la population et les visiteurs. Elle souhaite que cette pratique soit maintenue dans le contexte d'un partenariat public-privé. → p. 93

La Ville de Montréal et le prolongement de l'autoroute 25

Avis 24 — La commission est d'avis que des discussions formelles devraient être tenues entre la Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec quant aux préoccupations de la Ville sur le prolongement de l'autoroute 25. En corollaire, le ministère des Transports devrait offrir à la Ville de Laval une tribune similaire. → p. 94

L'effet de la mise en service du projet sur l'offre et la demande en transport

Constat — La commission constate que la mise en service du prolongement de l'autoroute 25 pourrait permettre des gains de temps pour des automobilistes et des usagers du transport en commun résidant à Laval et dans la couronne Nord-Est. Pour les usagers du transport en commun de l'est de Montréal, ces gains seraient moindres alors que, pour les automobilistes, il pourrait en résulter un allongement. → p. 96

Le trafic induit

Constat — La commission constate que l'achalandage sur une nouvelle infrastructure routière dépend principalement de trois facteurs, soit du trafic détourné d'infrastructures routières voisines, de changements modaux au profit de l'automobile ainsi qu'à plus long terme, du trafic issu du développement urbain des territoires riverains. → p. 97

Constat — La commission constate que le phénomène du trafic induit ou généré est difficile à cerner et qu'il ne peut être attribué au simple fait que des infrastructures routières sont mises en place. Par contre, une nouvelle infrastructure routière a manifestement un effet structurant sur l'utilisation du sol

et influencera plusieurs usagers dans leurs choix de mode de transport, d'horaire de déplacement, de lieu de résidence ou de travail. → p. 97

Le cas de l'autoroute 25

Constat — La commission constate que le ministère des Transports du Québec anticipe qu'avec ou sans le projet, l'augmentation du trafic automobile en période de pointe du matin serait faible entre 2006 et 2016. → p. 100

Constat — La commission constate qu'au jour un de la mise en service du prolongement de l'autoroute 25, il y aurait un rééquilibrage du trafic routier sur les ponts de la rivière des Prairies, sans une augmentation nette de l'achalandage. → p. 102

Constat — La commission constate que le prolongement de l'autoroute 25 provoquerait inévitablement, tant à court qu'à moyen terme, un transfert modal du transport en commun vers l'automobile, peu importe les scénarios de développement du transport en commun. → p. 102

Constat — La commission constate que le taux d'augmentation de l'emploi devrait être sensiblement plus fort dans le nord de l'agglomération métropolitaine que sur l'île de Montréal et qu'en majorité, les futurs travailleurs de Laval et de la MRC des Moulins auraient tendance à occuper un emploi disponible dans le nord de l'agglomération plutôt qu'à Montréal. → p. 104

Constat — La commission note que presque la moitié des travailleurs habitent près de leur lieu de travail, alors que l'autre moitié est répartie de manière plus ou moins éclatée sur l'ensemble du territoire métropolitain. Par conséquent, c'est cette dernière portion de la population active qui serait plus touchée par les déplacements en automobile. → p. 104

Avis 25 — La commission est d'avis que le promoteur a peut-être sous-estimé le trafic sur les ponts de la rivière des Prairies en 2016, y compris celui sur le pont projeté de l'autoroute 25, compte tenu de la part des futurs emplois créés sur l'île de Montréal qui pourraient être occupés par des gens de Laval ou de la couronne Nord et de l'effet structurant du projet sur l'utilisation du sol. → p. 105

Constat — La commission constate qu'une large part de la clientèle potentielle du transport en commun est disséminée, auquel cas l'autobus, plus flexible que le train de banlieue pour la détermination d'un parcours optimal, demeurerait attrayant. → p. 106

Constat — La commission constate que le développement urbain en périphérie de l'agglomération montréalaise peut être induit tant par les projets routiers que par ceux de transport en commun. → p. 106

Avis 26 — La commission est d'avis que le prolongement de l'autoroute 25 favoriserait, à moyen et à long terme, le développement du centre et de l'est de Laval plutôt que le territoire de la MRC des Moulins compte tenu des conditions actuelles de congestion sur le réseau autoroutier entre Terrebonne et Laval le matin. Cette MRC pourrait contourner ce problème en encourageant le développement du transport en commun dans l'axe de l'autoroute 25 jusqu'à Montréal et en demandant la mise en service d'un train de banlieue de Mascouche à Laval. → p. 106

Avis 27 — La commission est d'avis qu'une voie réservée aux autobus serait nécessaire sur l'autoroute 25 de Terrebonne jusqu'au boulevard Henri-Bourassa à Montréal. Il y aurait également lieu d'examiner la possibilité de mettre en place d'autres voies réservées sur d'autres ponts de la rivière des Prairies, comme cela est présentement étudié dans le cas du pont Pie-IX. → p. 106

Constat — La commission constate que le scénario d'investissement en transport en commun de l'Agence métropolitaine de transport prévoit une augmentation de la part modale du transport en commun d'ici à 2012. Toutefois, ce scénario ne mènerait pas à une diminution absolue du nombre de véhicules automobiles circulant en période de pointe du matin. La commission comprend que le développement du transport en commun souhaité par l'Agence ne contribuerait pas à améliorer globalement la fluidité des déplacements, mais plutôt à prévenir une aggravation de la congestion. → p. 107

Avis 28 — La commission est d'avis que, pour prévenir une aggravation de la congestion routière à l'horizon de 2012 dans l'agglomération de Montréal, il y a lieu que le gouvernement du Québec assure sa part de financement des projets de transport en commun, et ce, avec ou sans le prolongement de l'autoroute 25. → p. 108

Constat — La commission constate que les déplacements quotidiens de véhicules lourds sont importants, sur les axes routiers supérieurs, à partir de l'est de Montréal. La plus grande partie de ces déplacements se feraient à l'intérieur de l'agglomération métropolitaine. → p. 110

Constat — La commission constate que le trafic lourd qui emprunterait le segment projeté de l'autoroute 25 viendrait principalement du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal et demeurerait sur le territoire de l'agglomération. Avec la réalisation du projet, le trafic lourd y circulerait principalement entre Montréal et la couronne Nord-Est. → p. 110

Avis 29 — La commission est d'avis que le prolongement de l'autoroute 25 aurait un effet positif en matière de gain de temps de déplacement et de réduction de la distance parcourue pour le transport des marchandises entre trois des pôles économiques de l'agglomération métropolitaine, soit ceux de Laval, d'Anjou et de Terrebonne, ainsi que pour le trafic lourd transitant par l'axe Laurentides-Montréal-Montérégie. → p. 110

La gestion de la demande et le péage

Constat — La commission constate que le péage, et surtout sa modulation selon l'achalandage, aurait un effet modérateur sur les risques de congestion sur l'autoroute 25 projetée. Le péage semble être un moyen intéressant pour maintenir la fluidité sur un axe routier et prévenir la congestion. Par contre, un péage trop élevé pourrait dissuader les automobilistes d'utiliser le nouveau pont. → p. 112

Avis 30 — La commission est d'avis que le péage pourrait être un moyen pour gérer la circulation dans l'agglomération de Montréal. La commission considère cependant que dans le cadre de partenariats public-privé il faut éviter l'insertion de clauses contractuelles pouvant nuire au développement du transport en commun. → p. 112

Avis 31 — En vertu du principe de l'utilisateur-payeur, la commission considère que l'opportunité d'étendre le péage sur les autoroutes du Québec situées en milieu urbain devrait être étudiée afin de diminuer la congestion routière. Dans un contexte d'équité, l'amélioration et l'accessibilité du service de transport en commun seraient toutefois nécessaires concurremment au recours au péage. → p. 112

Une vision d'avenir

Les engagements des gouvernements à l'égard de la réduction des gaz à effet de serre

Constat — La commission constate que le gouvernement du Québec n'a pas encore établi de cible pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre sur son territoire. Cependant, il entend ralentir l'augmentation des émissions résultant des déplacements en automobile par le développement du transport collectif. → p. 115

Avis 32 — La commission est d'avis que, outre les objectifs de réduction de la congestion routière, le prolongement de l'autoroute 25 doit être conforme aux orientations prises dans le cadre du *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques* et la stratégie québécoise sur les changements climatiques à venir. À ce titre, le ministère des Transports du Québec doit s'assurer que son projet ne nuira pas au développement du transport en commun. Ainsi, la promotion et le développement du transport par autobus sur l'autoroute 25 devraient occuper une place importante dans la mise en service éventuelle du projet. → p. 115

Constat — La commission constate que le prolongement de l'autoroute 25 pourrait contribuer à une très légère réduction des émissions de gaz à effet de serre. Cependant, cette réduction pourrait être de courte durée puisqu'elle serait progressivement annulée par la croissance prévue par le ministère des Transports du Québec de l'utilisation de l'automobile dans l'agglomération de Montréal pour les prochaines années. → p. 116

L'avantage d'une action concertée à long terme des principaux acteurs du développement

Constat — La commission constate que la Communauté métropolitaine de Montréal mise beaucoup sur le transport collectif afin, d'une part, d'assurer une meilleure qualité de vie aux gens et, d'autre part, de limiter, sinon de diminuer, l'utilisation de l'automobile et les émissions de gaz à effet de serre. Le *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement* va dans ce sens bien qu'il soit impossible, pour l'instant, d'en mesurer les bénéfices pour le futur. → p. 118

Avis 33 — La commission est d'avis que le prolongement de l'autoroute 25 devrait contribuer à l'amélioration du réseau de transport en commun et du réseau des pistes cyclables et piétonnières de la Communauté métropolitaine de Montréal. → p. 118

Avis 34 — La commission est d'avis que la réalisation éventuelle du projet devrait s'harmoniser avec les efforts de la Communauté métropolitaine de Montréal en ce qui concerne la protection et la mise en valeur des berges de la rivière des Prairies et celles des cours d'eau, la valorisation des boisés, la protection des zones inondables et la mise en valeur du territoire agricole. → p. 118

Constat — La commission constate que la réalisation du prolongement de l'autoroute 25 n'est pas une priorité de la Ville de Montréal. → p. 120

Constat — La commission constate que le transport en commun revêt une grande importance aux yeux de la Ville de Montréal. Pour la Ville, ce moyen de transport devrait être privilégié pour accéder à l'île de Montréal et s'y déplacer. → p. 120

Constat — La commission constate que la Ville de Laval considère le prolongement de l'autoroute 25 comme une occasion de développement et de consolidation du territoire lavallois. La Ville estime, par ailleurs, que l'est de la région métropolitaine serait également favorisé puisque le projet permettrait de soutenir l'essor économique. → p. 121

La responsabilité métropolitaine liée au projet

Constat — La commission note que les instances municipales et gouvernementales partagent les mêmes objectifs pour la région de Montréal. Si les moyens pour y parvenir diffèrent d'une ville ou d'un arrondissement à l'autre, il demeure qu'il y a consensus à l'effet de maintenir et d'améliorer la qualité de vie des gens. → p. 121

Avis 35 — La commission est d'avis que, dans l'avenir, l'amélioration et le maintien de la qualité de vie des habitants de l'agglomération métropolitaine devraient passer par une plus grande mobilité des personnes et des marchandises dans un environnement sain et sécuritaire où l'accent est mis sur le transport en commun. À cet égard, la vision 2025 de la Communauté métropolitaine de Montréal est éloquente. La commission estime que cette vision gagnerait à être partagée entre les différents

acteurs de la Communauté métropolitaine de Montréal et les ministères et organismes touchés par la question du développement du territoire. → p. 122

Avis 36 — La commission considère que, si des choix devaient être faits sur la base de disponibilités budgétaires, les projets de transport en commun de l'est de l'agglomération de Montréal devraient avoir préséance sur le prolongement de l'autoroute 25, compte tenu du consensus en faveur du transport en commun chez les participants à l'audience publique, y compris les instances décisionnelles. → p. 123

Avis 37 — La commission est d'avis que le devenir du projet de prolongement de l'autoroute 25 devrait être discuté au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal, avant que le gouvernement du Québec ne prenne une décision sur celui-ci, de façon à préserver le consensus métropolitain sur le transport en commun. → p. 124

Introduction

Le 19 avril 2005, M. Thomas J. Mulcair, ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience publique sur le projet du ministère des Transports du Québec (MTQ) visant à prolonger l'autoroute 25 entre l'autoroute 440, à Laval, et le boulevard Henri-Bourassa, à Montréal.

En juin 2000, le Ministre recevait l'avis de projet. L'étude de l'impact environnemental du projet a été soumise au Ministre par le MTQ en juin 2001. Puis, en juin 2002, l'avis de recevabilité de l'étude d'impact était émis. Par la suite, le BAPE a reçu du Ministre le mandat de tenir une période d'information et de consultation publiques qui s'est déroulée du 13 août au 27 septembre 2002. En tout, 20 requêtes d'audience publique ont été adressées au Ministre. Le mandat d'audience publique confié au BAPE a débuté le 16 mai 2005. La commission formée à cette fin par le président du BAPE a tenu à Montréal, en mai 2005, la première partie de l'audience publique. Elle a reçu 98 mémoires dont 66 lui ont été présentés à la seconde partie de l'audience publique, tenue en juin 2005 à Montréal et à Laval. À ces mémoires s'ajoutent trois présentations verbales.

Dans son rapport, la commission présente au chapitre 1 les préoccupations des participants au cours de l'audience publique. Dans le chapitre 2, elle analyse le contexte de réalisation du projet et, au chapitre 3, elle traite des répercussions du projet sur l'environnement. Enfin, la commission termine son analyse avec le chapitre 4 en examinant le projet dans un contexte de développement durable du transport terrestre dans l'est de l'agglomération métropolitaine.

La description du projet

L'autoroute 25 serait prolongée entre l'échangeur de l'autoroute 440 à Laval et l'échangeur du boulevard Henri-Bourassa à Montréal sur une longueur de 7,2 km en incluant un pont d'une longueur de 1,16 km qui traverserait la rivière des Prairies. Sur le territoire de Laval, l'infrastructure routière serait de type rural et sur l'île de Montréal, elle serait de type urbain (figure 1).

Le promoteur a modifié son projet à la suite de la période d'information et de consultation publiques de 2002. À l'origine, ce projet comportait six voies de circulation. Il n'en compte maintenant que quatre avec échangeurs de circulation et étagement des carrefours et des chemins de fer. Toutefois, la possibilité d'un

élargissement à six voies demeurerait. Les deux échangeurs à Laval ont aussi été modifiés par rapport au premier projet. De plus, il y a eu l'ajout d'une voie en site propre réservée aux autobus, la rue Roger-Lortie serait déplacée à la limite est de l'emprise du côté de Laval et la piste multifonctionnelle prévue dans l'étude de 2002 a été retirée. Le promoteur prévoit toujours un lien interrive multifonctionnel qui serait développé en collaboration avec les Villes de Montréal et de Laval.

Le pont serait d'une largeur maximale de 34,5 m et pourrait être de type haubané (suspendu par des câbles), à poutres précontraintes, ou les deux à la fois. Dans tous les cas, aucune pile ne serait placée dans la fosse à Esturgeon jaune de la rivière des Prairies. Le pont débiterait au nord du boulevard Lévesque à Laval et se terminerait au boulevard Gouin à Montréal. Il aurait trois voies de circulation par direction avec séparateur central. Du côté est, il longerait une ligne de transport d'énergie d'Hydro-Québec.

Le prolongement de l'autoroute 25 serait réalisé à l'intérieur d'un partenariat public-privé. La conception, la construction, l'exploitation, l'entretien ainsi que le financement seraient confiés à un concessionnaire du secteur privé. Le projet ferait aussi intervenir un péage pour les usagers.

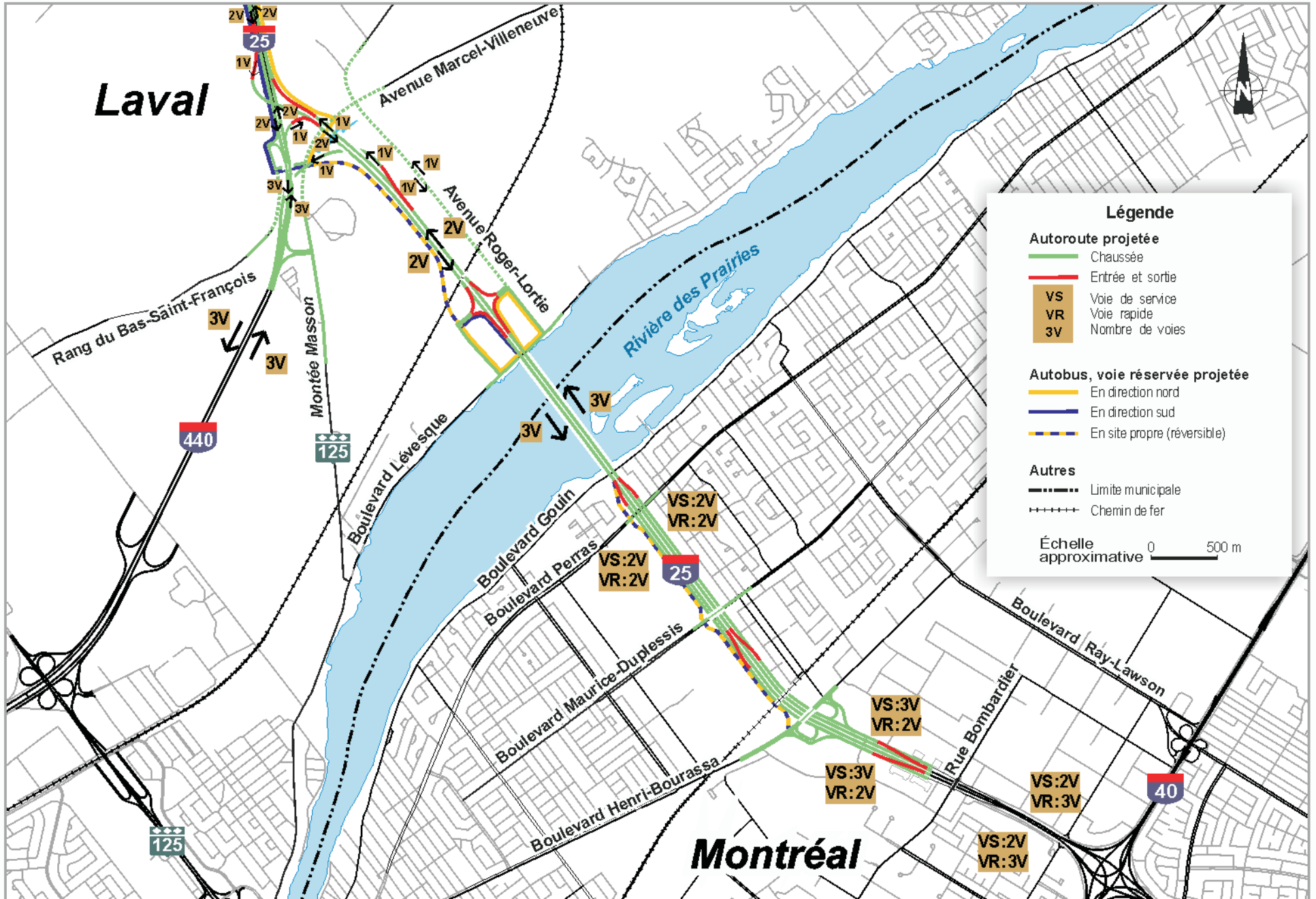
Le coût de réalisation du projet est estimé par le MTQ à 383 M\$, dont 205 M\$ sont réservés pour le pont. Pour les chaussées, les voies de service et la voie réservée pour autobus, les échangeurs et les viaducs nécessaires, le coût serait de 178 M\$. Les travaux seraient échelonnés sur trois années de construction et le promoteur prévoit une mise en service en 2009.

Le cadre d'analyse

Les commissions du BAPE examinent les projets qui leur sont soumis sous l'angle des principes du développement durable. Ceux qui ont guidé la présente commission dans son analyse du projet de prolongement de l'autoroute 25 visent notamment :

- la santé et la qualité de vie ;
- l'équité sociale ;
- l'utilisateur-payeur ;
- la protection de l'environnement ;
- l'efficacité économique ;
- la participation et l'engagement des citoyens ;
- la préservation de la biodiversité.

Figure 1 Le prolongement proposé de l'autoroute 25



Source : adaptée de PR3.4, figures 1 et 3.

Chapitre 1 **Les préoccupations des participants**

Le présent chapitre dresse une vue d'ensemble des opinions et des préoccupations qu'ont exprimées les participants lors de l'audience publique. De manière générale, les avis des participants sur le projet sont partagés. Ceux-ci portent principalement sur le concept de projet privilégié par le MTQ, les solutions possibles et les priorités en transport, le partenariat public-privé et le modèle de gestion de la circulation par le péage, le degré de cohérence entre le projet et les orientations gouvernementales et les impacts du projet sur l'environnement, le tout étant vu dans le contexte du développement durable.

Le projet du ministère des Transports du Québec

Bon nombre de participants réclament le prolongement de l'autoroute 25 pour les gains attendus en matière de transport des personnes et des marchandises, pour les besoins de transport anticipés dans l'est de l'agglomération montréalaise et pour des raisons d'équité. D'autres considèrent que le projet est le reflet d'une époque révolue et que ses effets bénéfiques seraient de courte durée ou doutent de la façon dont il s'inscrit dans la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Depuis près de quarante ans...

Attendant depuis près de quarante ans le projet, plusieurs participants pensent que le parachèvement de l'autoroute 25 résoudrait les problèmes de congestion routière observée entre Montréal et Laval, et qu'il favoriserait le développement économique du territoire. Pour sa part, la Table régionale de concertation des aînés de Laval a mentionné que bon nombre de personnes ont choisi de vivre dans l'est de Laval en escomptant la réalisation de ce lien (DM5, p. 3). Dans le même sens, le Regroupement des entreprises du parc industriel de l'autoroute 25 à Laval a affirmé que la relocalisation des entreprises à l'intérieur du parc a été faite sur la base du prolongement de l'autoroute 25 (DM59, p. 4). Plusieurs participants en faveur du projet ont rappelé les expropriations de terrains des années 1970, nécessaires à sa réalisation.

À l'inverse, plusieurs participants ont affirmé que le projet est d'une autre époque. Ils jugent que les bénéfices escomptés ne se produiraient qu'à court terme : « De quoi avez-vous peur ? Pourquoi donner suite à un projet dépassé ? La construction de

nouvelles autoroutes ne règle pas le problème de congestion à long terme et est très coûteuse » (M. Christian Jacques, DM94, p. 3).

Le transport des personnes et des marchandises

Puisque ce projet routier établirait un lien direct entre la couronne Nord-Est, l'est de Laval et l'est de Montréal, plusieurs participants ont invoqué les bénéfices qui en découleraient :

Globalement, les économies de temps et de distance parcourue, dans une perspective de croissance démographique importante anticipée pour les villes de la couronne Nord selon les perspectives dégagées par l'Institut de la statistique du Québec, militent pour que le prolongement se fasse le plus rapidement possible. (MRC des Moulins, DM60, p. 5)

Aussi, selon la Société de transport de Laval, l'intégration d'un lien de transport en commun en site propre sur les tronçons routiers de Laval et de Montréal permettrait un gain de temps :

Ce gain de temps sera très apprécié des usagers, puisque le temps de déplacement actuel pour se rendre de l'est de Laval vers le centre-ville de Montréal est important, soit environ une heure. Et cela, même si les infrastructures de transport collectif vers le centre-ville sont déjà bonnes et vont même s'améliorer avec l'arrivée du métro à Laval. (DM13, p. 17)

Plusieurs participants saluent l'intégration au projet de cette voie réservée. Ils ont soutenu que l'ajout futur de stationnements incitatifs serait d'autant plus avantageux pour les usagers. Plusieurs ont cependant mentionné que le projet devrait comporter, sur le pont, une voie réservée aux autobus, afin que ces derniers ne soient pas retardés par la congestion, le cas échéant. Aussi, l'Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux de Laval, ci-après nommée Direction de santé publique de Laval, est préoccupée par le concept de voie unidirectionnelle qui pourrait être une cause d'accidents graves (DM76, p. 4).

D'autres perçoivent le transport en commun comme étant un complément au projet (Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal, DM24, p. 11 ; MRC des Moulins, DM60, p. 4 ; Échange gardiennage des Moulins, DM32, p. 6) :

Bien que nécessaire au développement de la région, il est important de rappeler l'importance de développer parallèlement un système de transport en commun adéquat. La qualité de vie de nos citoyens passe donc également par la réalisation de projets de trains de banlieue vers la MRC les Moulins ainsi que vers la MRC l'Assomption, deux liens avec la métropole jugés prioritaires et complémentaires au parachèvement de l'autoroute 25. (Conférence régionale des élus(es) de Lanaudière, DM12, p. 5)

Par ailleurs, plusieurs appuient le covoiturage et plus d'un ont déploré l'absence d'un lien sur le pont qui favoriserait le transport actif :

Si vous voulez faire un nouveau pont ; les cyclistes et les piétons y ont droit aussi. [...] De plus, en faisant cette piste en même temps que le pont, ça reviendra passablement moins cher que plus tard [...].
(Vélosentier Nord-Sud, DM83, p. 1)

À propos du transport des marchandises, de nombreux participants considèrent que le projet pourrait l'améliorer, ce qui serait de nature à stimuler l'économie. Un citoyen a mentionné que la santé économique de Laval, comme celle de la métropole, repose en bonne partie sur son infrastructure routière. Il a affirmé que la congestion augmente les frais d'exploitation et les délais de livraison et que cela se répercuterait sur les entreprises (M. Yvan Paquette, DM2, p. 11). Dans le même sens, la Chambre de commerce de Terrebonne a affirmé que :

Le projet favorisera un transport plus rapide des marchandises, un élément crucial dans l'économie très compétitive d'aujourd'hui. Il nous apparaît crucial de favoriser la fabrication « just in time » qui permet, lorsque les biens sont livrés à temps malgré la congestion croissante du réseau actuel, d'abaisser les coûts de la production et de maintenir des centaines de milliers d'emplois et ce, aux quatre coins de la région métropolitaine.
(DM30, p. 3)

Enfin, plusieurs participants souhaitent la réalisation de la rocade autoroutière¹ :

[...] le parachèvement des infrastructures routières de la métropole, dans le but de la doter de voies de contournement efficaces, représente une nécessité, car il contribuerait fortement à l'amélioration de la circulation des marchandises et des personnes dans la grande région de Montréal, d'une part, mais aussi entre les régions de l'est et de l'ouest, tant au Québec que dans les autres provinces.
(Fédération des chambres de commerce du Québec, DM89)

La redistribution de la circulation

Un citoyen de Montréal pense que l'absence d'un pont dans l'Est fait en sorte que le trafic dévie en partie vers le pont Charles-De Gaulle sur l'autoroute 40 située à l'extrémité est de l'île de Montréal et surtout vers le pont Pie-IX. Il a soutenu que le projet n'amènerait pas 100 000 véhicules supplémentaires sur l'île de Montréal tous les jours mais conduirait plutôt à une redistribution du trafic (M. Yvan Paquette, DM2, p. 13).

¹ Route qui contourne le centre d'agglomération. Opposé à une radiale qui joint une voie périphérique au centre d'agglomération.

La Ville de Montréal est d'avis que cette redistribution pourrait profiter au transport en commun :

La diminution totale des débits sur ces deux ponts provoquée par la réaffectation des déplacements sur le réseau est de l'ordre de 4 800 véhicules en période de pointe AM (3 h) en direction de Montréal (diminution d'environ 15 % sur le pont Pie-IX et de 20 % sur le pont Papineau). Selon la Ville, cette diminution permettrait de revoir l'utilisation de l'offre routière entre Laval et Montréal au profit du transport en commun et du covoiturage et ainsi minimiser les impacts d'une possible augmentation de l'utilisation de l'automobile.
(DM28, p. 6)

Par ailleurs, plusieurs pensent que l'allègement du trafic sur le réseau routier et, plus particulièrement, sur les ponts ne serait que temporaire et qu'à plus ou moins long terme, la congestion reviendrait de plus belle :

La congestion routière concerne principalement les ponts vers Montréal le matin et vers la banlieue le soir. Avec ou sans pont, cette congestion va croître à cause du phénomène d'étalement urbain.
(M. François Chartier, DM47, p. 3)

La projection de la demande

Selon quelques participants, les résultats des enquêtes origine destination de 1998 et de 2003¹ de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) démontrent un besoin en matière de déplacement, notamment dans l'est de l'agglomération montréalaise (Ville de Laval, DM8, p. 12 ; Regroupement pour le pont de la 25, DM29, p. 4 ; Société de transport de Laval, DM13, p. 8) :

Les enquêtes origine destination prouvent aussi que le centre-ville montréalais n'est plus l'unique destination des travailleurs qui proviennent de Laval ou des Basses-Laurentides. Les populations se déplacent pour travailler dans les différents pôles, car elles n'y habitent pas nécessairement.
(Laval Technopole, DM4, p. 4)

À l'appui de ces mêmes enquêtes, l'Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux de Montréal, ci-après nommée Direction de santé publique de Montréal, a affirmé que l'automobile prend une place grandissante dans la région :

Selon l'enquête origine destination, le parc automobile a continué de progresser plus rapidement que la population montréalaise. Cette dernière a augmenté de 3 % entre 1998 et 2003, et le parc automobile a augmenté de 10 % pour atteindre

1. Sondage périodique réalisé auprès des usagers du transport en commun et des automobilistes pour connaître le trajet effectué au regard du motif de déplacement.

1 839 000 véhicules en 2003. Pendant la même période on a observé une augmentation de 4,7 % du nombre de déplacements en automobile en période de pointe le matin.
(DM51, p. i)

Par contre, la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve juge que le prolongement de l'autoroute 25 ne serait pas très utile pour les travailleurs de l'est de Montréal et pour le transport des marchandises. Elle a soutenu que 77 % des travailleurs viennent de l'île de Montréal ou de la Rive-Sud, que seulement 6 % des travailleurs viennent de Laval et que plus de 80 % du transport des marchandises a pour origine et destination Montréal (DM91).

Dans le même sens, quelques-uns ont affirmé que le projet ne se justifie pas par les activités de camionnage étant donné qu'aucune enquête origine destination n'a été faite à ce sujet (Équiterre, DM37, p. 29 ; Conseil régional de l'environnement de Montréal, DM38, p. 13 ; Greenpeace, DM50, p. 12 ; Association Habitat Montréal, DM40, p. 14). À l'inverse, le Comité interrégional pour le transport des marchandises et la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal anticipent une progression du transport lourd dans la métropole (DM70, p. 1 ; DM24, p. 7).

Enfin, d'autres ont déclaré que : « Nous nous opposons à la construction d'un nouveau lien routier entre Montréal et Laval pour plusieurs raisons. Il n'y a pas de croissance démographique significative en vue, et ce, tant pour la région métropolitaine de Montréal que le reste du Québec » (Vivre en ville, DM48, p. 5).

Le principe d'équité

Plusieurs partisans du projet ont mentionné que les investissements en transport étaient mal répartis dans l'agglomération métropolitaine :

Il s'agit d'une obligation morale à laquelle le gouvernement ne saurait ni ne devrait échapper. Il y a une limite ! À la perpétuation de l'infériorité du réseau routier de l'est de l'île par rapport à celui de l'ouest de l'île.
(M. Yves Ryan, DM88, p. 3)

À ce sujet, la Chambre de commerce de Terrebonne a affirmé qu'il faut permettre à la couronne Nord d'être compétitive. Elle a mentionné qu'on ne peut pas parler d'équité car la couronne Nord et l'Est n'ont toujours pas d'infrastructures routières comparables à celles des autres secteurs de l'agglomération de Montréal (DM30, p. 4).

La procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement

Plusieurs participants ont fait référence à la procédure québécoise d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Ils sont préoccupés par le concept de partenariat public-privé et par l'information manquante à ce stade-ci du projet :

Une question demeure : comment est-ce que cette collaboration s'insère dans le cadre législatif actuel ? Pour obtenir un certificat d'autorisation, certaines conditions doivent être remplies par le demandeur. En particulier, le promoteur et le projet doivent être connus. Actuellement, nous ne connaissons pas le partenaire privé. De plus, nous ne savons rien ou presque des détails sur la conception, le financement, la construction, la fixation du péage, l'exploitation et l'entretien de l'autoroute. Ces informations sont essentielles pour pouvoir émettre un certificat d'autorisation.

(M. Arthur Lacomme, DM92, p. 2)

Plusieurs ont soutenu que la démarche du promoteur ne respecte pas la *Loi sur la qualité de l'environnement* :

Elle vient en contradiction avec l'esprit et la lettre de la loi concernant les études d'impact publiques en environnement. Elle prive les citoyens d'un droit reconnu par la loi, à savoir, pouvoir, lors d'audiences publiques, questionner un promoteur sur les impacts environnementaux de son projet.

(Conseil régional de l'environnement de Montréal, DM38, p. 5)

Plusieurs participants mettent en doute le rôle du BAPE au regard de l'évaluation des impacts environnementaux du projet :

Nous pensons qu'il est difficile et même impossible pour le BAPE d'évaluer les impacts environnementaux de ce projet puisque ce dernier [le concessionnaire] ne sera dévoilé qu'une fois les audiences du BAPE terminées et que les termes du contrat que le ministère des Transports signera avec le partenaire privé restent inconnus.

(Greenpeace, DM50, p. 6)

Des participants ont aussi déploré que la période d'information et de consultation publiques n'a pas été reprise en 2005, à la suite des modifications au projet (Greenpeace, DM50, p. 7 ; Conseil central de Montréal, DM34, p. 8 ; M. François Caron, DM82, p. 1).

De nombreux participants ont qualifié d'incomplète l'étude d'impact. La Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve soutient que cette étude est irrecevable, notamment en raison du peu d'information à propos des impacts du projet sur la santé, exigence pourtant mentionnée dans la directive du Ministre

(DM91). Un citoyen juge qu'il serait également opportun qu'une étude sur la pollution atmosphérique et sonore soit effectuée (M. Jacques Brunet, DM96, p. 4).

Les solutions et les priorités en transport

Plusieurs participants ont proposé des préalables au prolongement éventuel de l'autoroute 25. Ils considèrent que les projets de transport en commun sont prioritaires à la réalisation du projet et qu'il y a une nécessité de réduire la dépendance à l'automobile. Plusieurs pensent que, contrairement au transport automobile, le transport en commun est un investissement rentable. D'autres ont affirmé qu'il s'agit d'une question d'équité car ce mode de transport est plus accessible (Conseil régional FTQ Montréal métropolitain, DM68, p. 11 ; M. Michel Gagnon, DM75, p. 3) :

La seule alternative au prolongement de l'autoroute 25 c'est le développement du transport collectif pour le déplacement des personnes. Tous les paliers gouvernementaux le savent et l'admettent timidement. Qu'attendent-ils pour passer à l'action ?

(M. Marc Lessard, DM22, p. 6)

En ce qui a trait au projet, plusieurs ont suggéré, comme choix de remplacement, de compléter le métro de Laval, de mettre en service les trains de banlieue de Mascouche et de l'Est de Montréal vers l'Assomption et d'aménager des voies réservées sur les ponts Pie-IX et Papineau. Un citoyen a proposé qu'avant de poursuivre les démarches, une étude comparative soit faite entre le projet actuel et les projets de trains de banlieue (M. Matthieu Lamarche, DM18, p. 5). Greenpeace a proposé aussi une voie réservée aux autobus sur le boulevard Henri-Bourassa aux heures de pointe (DM50, p. 23). Une citoyenne a proposé des lignes express d'autobus avec des voies réservées sur les ponts et des stationnements incitatifs à Laval (M^{me} Lucie Laforte, DM65). De nombreux participants sont aussi d'avis qu'un système léger sur rail contribuerait à la décongestion du réseau routier. D'autres ont mentionné comme solution de rechange le développement du réseau de transport actif tel que le réseau cyclable et piétonnier.

Comme mesure pour réduire la congestion, certains veulent une voie réservée pour le camionnage sur certains ponts ou autoroutes existants (Greenpeace, DM50, p. 23 ; Équiterre, DM37, p. 30). D'autres privilégient une voie de contournement (Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve, DM1) :

Plutôt que de construire des autoroutes radiales pénétrant le cœur de la métropole dans le but de favoriser la circulation automobile vers l'intérieur de celle-ci le matin et le soir, de la favoriser vers l'extérieur, je suggère que le MTQ continue de s'attarder à compléter les routes de ceinture de la région des îles

métropolitaines de manière à ne pas contraindre les véhicules en transit à devoir nécessairement traverser les routes des îles urbaines et de manière aussi à permettre à d'autres de choisir des chemins différents pour leurs trajets.
(M. Jean Laurier Lamarche, DM26, p. 7)

Enfin, d'autres estiment que la modernisation de la rue Notre-Dame doit se faire avant le parachèvement de l'autoroute 25 (Ville de Montréal, DM28, p. 16 ; Comité interrégional pour le transport des marchandises, DM70, p. 13 ; Conseil régional FTQ Montréal métropolitain, DM68, p. 19).

Le partenariat public-privé et le péage

Certains participants ont affirmé que la responsabilité ultime du projet devrait relever du MTQ (Regroupement pour le pont de la 25, DM29, p. 17) :

Un partenariat public-privé ne doit surtout pas être un permis pour dilapider le bien public, ni un passeport pour la déresponsabilisation. Malgré le lien contractuel avec le partenaire privé, c'est le partenaire public qui demeure imputable auprès des citoyens, et c'est lui que l'on blâmera si le projet ne remplit pas les attentes.
(Action démocratique du Québec, région de Laval, DM85, p. 17)

Quelques participants s'opposent à cette approche parce qu'il y a trop de questions laissées sans réponses, telles que des questions portant sur les méthodes de construction, la présence des infrastructures, le péage, le suivi environnemental et que, conséquemment, il est difficile d'obtenir un avis éclairé sur le projet (Conseil régional de l'environnement de Montréal, DM38, p. 5 et 6 ; Comité ZIP Jacques-Cartier, DM66 ; M. Arthur Lacomme, DM92, p. 2).

Pour certains, la transparence du processus est une préoccupation, notamment en ce qui concerne la sélection du concessionnaire, la performance de ce dernier ainsi que l'accès du public au contrat (Action démocratique du Québec, région de Laval, DM85, p. 16 ; Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve, DM91) :

Le ministère des Transports nous a informés, lors des audiences, que le projet fera l'objet d'un seul appel d'offres, ce qui nous inquiète grandement puisque ce modèle va à l'encontre du système d'appel d'offres public multiple, lequel protège l'appareil gouvernemental de favoritisme, lui permet de recevoir les meilleurs prix et les meilleurs projets.
(M. Alain Boucher et M^{me} Francine Leblanc, DM81, p. 5)

Plusieurs sont aussi préoccupés par le fait que le concessionnaire n'est pas connu à cette étape du processus de décision. Pour mettre en évidence le risque ou le succès associé à ce type de partenariat, de nombreux participants ont cité en exemple deux

projets canadiens qui avaient été confiés à un consortium privé, celui de la construction de l'autoroute Moncton Fredericton, au Nouveau-Brunswick, et celui de l'autoroute 407, en Ontario.

À propos du péage, certains participants doutent de la rentabilité du projet soit parce que le pont à péage serait en concurrence avec les autres ponts non payants, situés à quelques minutes à peine de distance, soit parce que les revenus ne seraient pas suffisants (Transport 2000 Québec, DM41 ; Vivre en ville, DM48, p. 12 ; Conseil régional de l'environnement de Montréal, DM38, p. 7).

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal a soulevé l'hypothèse que la proximité des ponts à accès gratuit rendrait le péage inéquitable (DM38, p. 7). Pour sa part, un citoyen a affirmé que le péage a été aboli et qu'il ne devrait pas être instauré de nouveau (M. Michel Aubin, DM31, p. 4). D'avis contraire, l'Association des citoyens de Saint-François est en faveur du péage, notamment pour les économies de temps offertes par ce nouveau lien routier. Elle a mentionné que les usagers réticents devant le péage auraient toujours le loisir d'utiliser les ponts auxquels ils sont habitués (DM56, p. 5).

Un citoyen pense qu'il serait plus logique de mettre en place une tarification planifiée sur l'ensemble des accès à Montréal à l'intérieur d'une politique globale de tarification (M. Jean-Pierre Panet, DM95).

Par ailleurs, quelques participants sont inquiets de ne pas connaître à ce stade-ci la part de l'investissement du privé par rapport à celle du public (Conseil régional de l'environnement de Montréal, DM38, p. 5 ; M. Patrice Godin, DM49, p. 5 ; Ville de Montréal, DM28, p. 7 ; Équiterre, DM37, p. 26). De son côté, Projet Montréal doute de la façon dont les profits seraient répartis (M. Claude Mainville, DT11, p. 44).

La Ville de Montréal estime que le péage créerait des incertitudes :

Les objectifs des différents partenaires et administrateurs peuvent diverger. Le gestionnaire de l'ouvrage aura ses objectifs (principalement de rentabilité), qui pourront diverger de ceux des autorités publiques. Le concessionnaire pourrait imposer une tarification en fonction d'un calcul bénéfice/coût plus avantageux pour son entreprise et certaines décisions pourraient aller à l'encontre des attentes de la Ville, notamment si le nombre de véhicules passant sur le pont entraîne des débordements de circulation sur le réseau municipal. (DM28, p. 8)

Pour sa part, la Chambre de commerce et d'industrie de Laval appuie cette formule de financement qui respecterait la capacité de payer des contribuables. Elle estime que ce concept offre des conditions de financement novatrices (DM6, p. 13). Quant à

elle, la Société de transport de Laval a mentionné que le péage est plus qu'une contrainte économique ou une conséquence malheureuse de l'état des finances publiques, car il offre une occasion de gestion dynamique et efficace des grandes voies de circulation :

La gestion active des voies de circulation peut être utilisée pour fournir un avantage concurrentiel au transport collectif et au covoiturage, en fournissant à ces modes de transport un accès privilégié à des voies rapides. De la même façon, un péage modulé selon la période horaire peut inciter certaines personnes à se déplacer durant les périodes creuses, plutôt qu'aux heures de pointe.
(DM13, p. 12)

Un citoyen est d'avis que l'argent perçu du péage doit être retourné à l'État et qu'un très faible pourcentage devrait revenir à l'entreprise privée (M. Jean Laurier Lamarche, DM26, p. 5).

Enfin, quelques participants ont cité la Ville de Londres comme étant un exemple intéressant ; en effet, elle impose un péage aux voitures pour accéder à son centre-ville (Société de transport de Laval, DM13, p. 11 ; M. Jean-Pierre Panet, DM95).

Les politiques gouvernementales

De nombreux participants ont mis en doute la cohérence du projet avec les plans, politiques ou orientations gouvernementaux. Entre autres, il a été question des engagements du gouvernement du Canada et de celui du Québec envers le Protocole de Kyoto et du fait que le projet ne contribuerait pas à diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Greenpeace a mentionné aussi que le projet à l'étude irait à l'encontre de plusieurs lois provinciales et fédérales (DM50, p. 16, 17 et 18).

Plusieurs participants ont aussi relevé des problèmes à l'égard des plans et politiques de la Ville de Montréal et de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) dont la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, le Premier plan stratégique de développement durable, le Plan de transport, le Plan d'urbanisme et le Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement. Cependant, plusieurs partisans ont affirmé que le projet s'inscrit de façon cohérente dans les priorités régionales.

Par ailleurs, un citoyen pense que deux consultations, celle sur la sécurité énergétique et celle sur le Plan de développement durable du Québec, influeraient indéniablement sur la décision à propos du projet :

N'eut-il pas été plus sage d'attendre, pour éviter des erreurs coûteuses, les conclusions de ces travaux prévues sous peu avant de prendre quelque décision que ce soit ? Sans présumer des décisions qui seraient alors prises concernant le prolongement de l'autoroute 25 celles-ci découleraient à tout le moins d'un processus guidé, pour reprendre les mots du ministre Mulcair, « par une vision qui assure la solidarité et la cohérence des actions ».
(M. Marc Lessard, DM22, p. 2)

D'autres ont souligné les lacunes en matière de politiques métropolitaines et gouvernementales sur le transport en commun, sur le transport durable des personnes et des marchandises, sur le stationnement, sur la gestion des déplacements durables à l'échelle métropolitaine ainsi que sur le développement urbain (Conseil régional FTQ Montréal métropolitain, DM68, p. 10 ; M. Michel Gagnon, DM75, p. 3 ; Vivre en ville, DM48, p. 29 et 37).

Les impacts

Les participants ont fait part de leurs préoccupations sur les impacts appréhendés du projet sur le transport en commun, l'étalement urbain, le trafic induit, le développement économique, le milieu naturel, les changements climatiques ainsi que la qualité de vie.

Le transport en commun

L'humain recherche la facilité. S'il a l'occasion de prendre sa voiture, il la prendra. La meilleure façon de faire augmenter l'utilisation du transport en commun est donc de ne pas augmenter l'offre du réseau routier.
(M. Patrice Godin, DM49, p. 5)

Plusieurs participants sont préoccupés par le fait que le projet entraînerait une perte modale dans le domaine du transport en commun :

Le projet de prolongement de l'autoroute 25 décrit par le MTQ prévoit augmenter la fluidité des déplacements sur les ponts entre Laval et Montréal. De ce fait, selon le MTQ, ce projet augmenterait un transfert modal du transport en commun vers l'automobile et amènerait donc, à court terme, une diminution de l'utilisation du métro de Laval, dès l'ouverture du pont.
(Direction de santé publique de Laval, DM76, p. 3)

La Chambre de commerce et d'industrie de Laval croit plutôt que le projet, conjugué à un rabattement des autobus vers le métro, favoriserait, à terme, le transport collectif (DM6, p. 12).

L'étalement urbain

On ne peut nier les liens entre les infrastructures autoroutières et l'étalement urbain. L'accès facilité au nord-est de la région rend disponible un plus vaste espace à l'urbanisation [...].

(M^{mes} Stéphanie Bourgault et Marie-Ève Nadeau, DM53, p. 9)

Certains ont dénoncé les incidences de ce phénomène sur le plan environnemental et économique, notamment la grande consommation d'énergie. Par exemple, ils sont d'avis que le lien routier exercerait une pression indue sur les finances publiques par l'ajout d'infrastructures d'égouts et d'aqueducs, de même que d'écoles (Équiterre, DM37, p. 21 ; Parti Vert du Québec, DM27 ; Conseil central du Montréal métropolitain de la CSN, DM34, p. 15 ; Groupe de recherche appliqué en macroécologie, DM14, p. 2). Plusieurs ont affirmé que l'étalement urbain pourrait aussi entraîner de nouveau une congestion routière.

De nombreux participants, dont la Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides et celle de Lanaudière, craignent que l'étalement urbain n'exerce une pression sur les terres agricoles dans la couronne Nord et sur le territoire de Laval :

Souignons que sur le territoire de la MRC de Laval, la pression urbaine semble s'être résorbée jusqu'à ce jour [...]. Toutefois, nous croyons que le projet actuellement à l'étude aura pour incidence de mettre en place les conditions favorables pour la spéculation foncière et, indéniablement, pour la pression urbaine sur le secteur le plus agricole de cette MRC.

(DM61, p. 5)

D'autres, au contraire, ont affirmé à ce sujet que le projet ne mènerait pas à un empiètement sur la zone agricole (Ville de Laval, DM8, p. 5 ; Regroupement pour le pont de la 25, DM29, p. 13).

La Ville de Laval pense plutôt que le projet autoroutier permettrait à plusieurs ménages d'accéder à la propriété à un coût abordable (DM8, p. 11). Quant à l'organisme Vivre en ville, il s'oppose au projet, notamment parce qu'il craint un développement incontrôlé à Laval et dans la couronne Nord, faute de mesures restrictives d'aménagement et de développement territoriaux (DM48, p. 21). À cet égard, la Chambre de commerce de l'Est de l'île de Montréal croit que le développement urbain doit être encadré sinon il y aura un exode des activités économiques vers le nord (DM24, p. 11).

Le Comité de vigilance environnementale de l'Est de Montréal et le Conseil régional FTQ Montréal métropolitain favorisent plutôt une densification de l'habitation sur l'île de Montréal avant l'ouverture de nouveaux territoires (DM25, p. 9 ; DM68, p. 4). Dans

le même sens, l'arrondissement d'Anjou affirme que la bonne stratégie pour contrer l'étalement urbain consiste à résider et à travailler sur l'île (DM46, p. 1).

Dans un autre ordre d'idées, la Direction de santé publique de Montréal établit une corrélation entre l'étalement urbain et l'inactivité physique. Elle a mentionné que l'augmentation de la capacité routière conduit à l'étalement urbain et à une utilisation accrue de l'automobile au détriment du transport actif (DM51, p. 17). Pour sa part, Transport 2000 Québec est incertain du lien de causalité entre la construction d'un pont et l'étalement urbain :

Une infrastructure lourde de transport en elle-même est structurante pour l'aménagement du territoire, qu'il s'agisse d'un métro à grande capacité, d'une autoroute à grande capacité à longs intervalles ou d'un train rapide. En revanche, de nombreux facteurs sont susceptibles d'influencer les choix de localisation des activités (résidences, industrie, commerce). Au premier chef, l'exclusion d'espaces dévolus au zonage agricole ou à des espaces naturels apparaissent fondamentaux, avant même d'examiner la question des infrastructures de transport [...].
(DM41)

Le trafic induit

Beaucoup de participants sont d'avis que le promoteur n'a pas tenu compte du phénomène de l'induction routière :

Le MTQ ne tient pas compte dans ses prévisions de cette induction et considère ce nouveau trafic négligeable. Il est difficile d'évaluer avec justesse l'ampleur du trafic induit à long terme, principalement en milieu urbain. Cette imprécision sur l'effet réel de l'augmentation de l'offre routière sur l'utilisation de l'automobile préoccupe la Ville qui craint l'augmentation du nombre total de véhicules accédant à l'île.
(Ville de Montréal, DM28, p. 7)

L'Association Habitat Montréal craint que le trafic induit n'occasionne des impacts sur la santé de la population (DM40, p. 12 et 13). La Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve précise que :

Le trafic induit par ce nouveau projet routier aura des impacts sur la santé de la population du quartier Hochelaga-Maisonneuve, déjà fragilisée, c'est-à-dire un accroissement de la pollution de l'air et sonore, des gaz à effet de serre, des blessés de la route, de l'inactivité physique et des problèmes sanitaires associés.
(DM91)

D'autres sont soucieux de l'impact du projet sur la circulation de la rue Notre-Dame (Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve, DM58, p. 1 et 2 ; M^{me} Carole Gaumont, DM86, p. 5) :

Sur le territoire montréalais, il faut aussi considérer les modifications éventuelles de la rue Notre-Dame pour tenir compte de la hausse de trafic. Que deviendra-t-elle ?
Une autre autoroute ?
(M. Marc Lessard, DM22, p. 4)

L'Association Habitat Montréal et le groupe Équiterre ont recommandé que le nombre de véhicules traversant les ponts de Laval vers Montréal soit fixé comme cela a été le cas dans le décret gouvernemental autorisant le projet de la modernisation de la rue Notre-Dame (DM40, p. 17 ; DM37, p. 29).

Le développement économique

Alors, on se doit absolument d'avoir un pont pour aller vers le Nord pour débloquer, c'est un cœur qui a besoin de respirer. Ça prend une artère qui manque et ça la prend. Ça la prend absolument.
(M. Raymond Perreault, DT11, p. 30)

Plusieurs participants ont mentionné que, du point de vue économique, l'amélioration de la fluidité dans le réseau routier et le désenclavement de territoires situés à Laval seraient positifs. Les gains de temps liés au transport des personnes et des marchandises, la consolidation des pôles économiques, l'accessibilité au bassin de main-d'œuvre, le rapprochement entre les producteurs agricoles et leur clientèle de même que l'essor du tourisme, sont quelques-uns des bénéfices espérés.

La Ville de Laval favorise la réalisation du projet puisqu'il enclencherait, notamment, le développement de l'est de son territoire (DM8, p. 4). Un citoyen a affirmé que le pont est nécessaire pour le nouveau parc industriel de Saint-Vincent-de-Paul (M. Éric Chartrand, DM73). Un citoyen de Laval est aussi d'avis que le pont est primordial pour l'économie et la prospérité de Laval et de la Rive-Nord (M. Marc Parent, DM79). Une citoyenne du même secteur a mentionné que la construction de ce lien profiterait à l'économie de Montréal, en facilitant l'accès aux services (M^{me} Josée Girard, DM80, p. 2). Le Regroupement pour le pont de la 25 croit que les bénéfices du projet se traduiraient de façon positive dans le budget de tous les utilisateurs (DM29, p. 5). Par contre, la Ville de Montréal n'est pas en position d'exercer un jugement approprié sur l'effet du projet sur le plan économique :

Les simulations réalisées par le MTQ à l'endroit des prévisions des déplacements futurs n'ont pas tenu compte du développement industriel et commercial qui pourrait avoir lieu dans le secteur Est de Montréal. Aussi, aucune estimation des retombées économiques engendrées par ce projet n'a été réalisée, ni l'impact sur la valeur des propriétés situées dans le corridor de l'autoroute. En raison de l'impossibilité de connaître les pertes et les gains causés par la réalisation de ce projet, la Ville n'est donc pas en position d'exercer un jugement adéquat sur la valeur ajoutée de ce projet.
(DM28, p. 11)

De son côté, le Conseil régional FTQ Montréal métropolitain craint un ralentissement pour le développement de l'est de Montréal : « Quand on aura ouvert l'accès à la Rive-Nord et Laval, il sera encore plus difficile de prévoir le développement des terrains de l'Est. En ouvrant ce corridor, on ouvre aussi la Rive-Sud ; on passera peut-être tout droit à Montréal » (DM68, p. 12). Il désire aussi que le gouvernement du Québec reconduise son programme d'aide financière pour décontaminer les terrains de l'est de Montréal, et les rendre concurrentiels, tant pour le secteur résidentiel que pour le secteur industriel.

Le milieu naturel et les gaz à effet de serre

De nombreux participants sont préoccupés par les impacts du projet sur le milieu naturel de la rivière des Prairies. Plusieurs sont inquiets à propos de l'aire d'alimentation que les îles Boutin, Rochon, Lapierre et Gagné représentent pour plusieurs espèces de poissons et d'oiseaux, pour ne nommer que l'Esturgeon jaune, l'Alose savoureuse, le Grand Héron et le Pygargue à tête blanche. De plus, selon l'organisme Approche-Nature de Montréal, ces îles seraient un habitat à protéger car elles abritent des plantes rares, telle l'Arisème dragon (DM3, p. 6). Cette association a également mentionné que le nouveau pont pourrait perturber davantage la fosse à esturgeons de même que les sites de fraies et d'alevinage dans l'archipel (*ibid.*, p. 5).

L'importance des ruisseaux Saint-François, Corbeil et, particulièrement, De Montigny a été soulevée par de nombreux participants. À ce sujet, certains ont affirmé que le promoteur a sous-estimé les impacts du projet en ce qui a trait à ces ruisseaux (Ville de Montréal, DM28, p. 14) :

Le prolongement de l'autoroute 25 va à l'encontre de la politique de protection des « écoterritoires » de la Ville. En effet, bien que le nouveau projet de l'autoroute 25 n'entraîne plus la déviation du ruisseau De Montigny, les impacts sur ce ruisseau, et sur les ruisseaux Saint-François et Corbeil, sont importants et n'ont pas été évalués en profondeur.
(Greenpeace, DM50, p. 15)

La Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve croit que le tracé proposé est situé trop près du ruisseau De Montigny et que le bruit occasionné par le trafic lourd risquerait de déranger les utilisateurs de l'écoterritoire. Aussi a-t-elle mis en relief l'importance de protéger la frênaie rouge, un peuplement rarissime dans l'est de Montréal (DM91).

Quelques participants sont aussi inquiets des répercussions du projet dans un marais situé à Laval (Parti vert du Québec, DM27 ; Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve, DM91 ; Comité ZIP Jacques-Cartier, DM66) :

Le plus important de ces milieux humides, d'une superficie d'environ 27 000 m², récolte les eaux des terrains situés entre la montée Masson et l'avenue Marcel-Villeneuve. Les eaux de ce milieu humide sont acheminées, de façon intermittente, jusqu'au ruisseau Bas-Saint-François. En conformité avec les orientations municipales reliées à la protection des milieux humides, des mesures spécifiques de mitigation devront être mises en place lors de la construction pour sauvegarder cet environnement fragile.

(Ville de Laval, DM8, p. 9)

Partisans et opposants ont traité des gaz à effet de serre. Ceux qui sont en faveur du projet considèrent qu'il diminuerait la congestion routière, ce qui réduirait, par conséquent, les émissions de gaz à effet de serre (GES) :

[...] il est à noter que si pendant la phase de construction, il est à prévoir que le projet va générer des gaz à effet de serre, une fois construit, le projet réduira légèrement les émissions de GES et autres polluants atmosphériques en diminuant la consommation d'essence (l'ajout d'un axe routier alternatif plus court) pour des milliers de déplacements quotidiens, de même que par la baisse de la congestion routière que le projet permettra d'atteindre.

(Conférence régionale des élus de Laval et Commission régionale de développement de Laval, DM35, p. 20)

Plusieurs opposants ont plutôt affirmé que la décongestion ne serait qu'éphémère compte tenu de l'étalement urbain qui suivrait la réalisation du projet.

La qualité de vie

À l'échelle locale et régionale, l'incidence du projet sur la qualité de l'air, particulièrement chez les personnes vulnérables, est crainte par plus d'un. Plusieurs participants ont communiqué leurs inquiétudes relativement aux effets appréhendés du projet sur la santé : « Ce projet risque d'aggraver les problèmes de santé reliés au transport en raison de l'induction du trafic qui résulterait de ce projet et en raison de ses autres effets non désirés (par exemple, encouragement de l'étalement urbain) » (Direction de santé publique de Montréal, DM51, p. ii).

Le Comité de vigilance environnementale de l'Est de Montréal est préoccupé par le projet à cause de l'état précaire de la santé de la population de Pointe-aux-Trembles et de Montréal-Est (DM25, p. 3). À ce sujet, un citoyen de l'un de ces secteurs affirme :

Combien de tonnes de monoxyde de carbone additionnel allons-nous respirer suite à la réalisation de ce projet ? Pourquoi les citoyens de Montréal-Nord, Rivière des Prairies, Anjou, Tétreauville et Pointe-aux-Trembles accepteraient-ils cette pollution supplémentaire ?

(M. Bernard Lauzon, DM64)

Aussi, les centaines d'autobus qui viendraient du nord et se déplaceraient vers le métro Radisson inquiètent un citoyen de Montréal. Il craint qu'en raison de la congestion, ces autobus ne se retrouvent dans les secteurs résidentiels (M. Marcel Chicoine, DM10). De son côté, l'arrondissement de Montréal-Nord croit que la baisse du trafic de transit prévue par le projet du MTQ réduirait les impacts qu'ont à vivre au quotidien les résidents de ce quartier relativement à la mauvaise qualité de l'air et au bruit (DM19, p. 8).

Le bruit routier issu du prolongement de l'autoroute 25 est aussi une préoccupation que de nombreux participants ont soulevée :

Des mesures d'atténuation devraient être prévues afin de diminuer les niveaux sonores dans les différents secteurs (incluant l'école secondaire Leblanc) en visant le respect des lignes directrices de l'OMS [Organisation mondiale de la santé]. De plus, la Direction de la santé publique de Laval suggère que le MTQ utilise des Leq de jour (Leq_{16h}) et de nuit (Leq_{8h}) plutôt que d'utiliser les Leq_{24h} étant donné les impacts possibles sur la santé, le sommeil et la communication en classe.

(Direction de santé publique de Laval, DM76, p. 7)

Junon inc. est inquiet de l'absence de mesures d'atténuation du bruit pour le pont lui-même :

Nous croyons important que le promoteur propose et s'engage à prendre des mesures pour minimiser le bruit généré par le roulement des véhicules sur le pont afin de nuire le moins possible à la qualité de vie des résidents de notre futur projet et aussi des résidences qui se trouvent déjà à proximité de ce futur pont.

(DM69, p. 3)

La Ville de Montréal craint aussi les répercussions potentielles du bruit :

La réalisation de ce projet entraîne une détérioration importante du climat sonore pour la population riveraine à l'autoroute A-25 notamment dans les secteurs du boulevard Gouin situés immédiatement de part et d'autre de l'infrastructure routière. D'importantes perturbations pourraient être causées au secteur de l'Hôpital Rivière-des-Prairies et du Cégep Marie-Victorin.

(DM28, p. 14)

Plusieurs participants ont mentionné les incidences positives du projet en matière de sécurité. Certains soutiennent que les véhicules d'urgence pourraient circuler plus rapidement (Table régionale de concertation des aînés de Laval, DM5, p. 3 ; Chambre de commerce et d'industrie de l'est de l'île de Montréal, DM24, p. 9 ; M^{me} Loïs Ann Parent, DM55). Le lien routier fournirait une solution de remplacement en cas de perturbation importante à l'intérieur du réseau routier et réduirait la distance à parcourir vers les hôpitaux de Montréal.

D'autres ont affirmé que l'absence de pont oblige actuellement les transporteurs de matières dangereuses à transiter par le réseau local et que la population serait moins à risque avec la réalisation du projet (Arrondissement de Montréal-Nord, DM19, p. 5 ; Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord, DM43, p. 6). La Ville de Montréal partage cet avis, mais elle ajoute que le tracé autoroutier longe un quartier résidentiel exposant à ces risques, malgré tout, une partie de la population (DM28, p. 10). Cependant, la Direction de santé publique de Laval a précisé à cet égard :

Selon le MTQ, le nouveau tronçon autoroutier permettra aux camions d'utiliser ce lien comme voie de contournement, ce qui aura comme effet d'augmenter le nombre de camions qui transiteront sur le territoire de Laval. Certains de ces camions transporteront des matières dangereuses.
(DM76, p. 8)

Plusieurs participants s'attendent à une amélioration de la qualité de vie grâce au projet, parce qu'ils anticipent une réduction du nombre de déplacements dans leur quartier. Toutefois, plusieurs ne sont pas convaincus que le projet engendrerait une diminution du trafic sur les artères locales :

L'augmentation de ces déplacements entraînera inévitablement un engorgement sur l'autoroute 25 et bien sûr, nous observerons comme c'est le cas présentement, un débordement du trafic dans le secteur de Mercier-Est. On peut dire qu'on observera une dégradation de la qualité de vie des citoyens de Mercier-Est.
(Collectif en environnement Mercier-Est, DM11, p. 11)

Nombreux sont ceux qui craignent que le projet n'amplifie les risques d'accidents. D'autres sont préoccupés par l'effet de barrière que pourrait créer le projet autoroutier et anticipent une diminution des interactions contribuant à la vie de quartier, une augmentation du temps de parcours pour accéder aux services et le recours à l'automobile qui s'ensuivrait (M. Christian Jacques, DM94, p. 2 ; Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve, DM91) :

Une autoroute forme une brisure sur le territoire, une barrière infranchissable qui souvent nécessite des détours de plusieurs kilomètres pour la contourner. À Laval, le développement futur de l'Est de l'île sera en partie enclavé par cette autoroute et ces gens seront encore une fois asservis à un mode de transport néfaste à l'environnement.
(M. Alain Boucher et M^{me} Francine Leblanc, DM81, p. 3)

Enfin, d'autres aspects relatifs à la qualité de vie ont été soulevés par plusieurs participants, par exemple, l'effet négatif de la structure du pont sur le paysage et l'effet positif de l'augmentation du temps à consacrer aux loisirs et à la famille lié aux gains de temps obtenus par l'utilisation de ce nouveau lien autoroutier.

Le développement durable

Le parachèvement de la 25 est un projet économiquement souhaitable, socialement équitable et écologiquement responsable.
(M. Jean-Marc Robitaille, DT12, p. 13)

Le développement durable a été largement abordé tant par les partisans que par les opposants. Pour certains, le fait que le projet améliorerait la fluidité de la circulation, qu'il créerait de l'emploi, qu'il revitaliserait et diversifierait le développement industriel, commercial et résidentiel, sont des arguments qu'ils ont évoqués pour qualifier le projet de durable :

Plusieurs tendances expriment à divers degrés la nécessité d'un développement qui soit durable. Nous estimons pour notre part que la réduction de la durée de déplacement, pour ceux qui sont déjà établis en dehors de l'île de Montréal, s'inscrit dans cette perspective et qu'elle contribuera à la diminution de la congestion routière [...].
(Chambre de commerce et d'industrie de l'est de l'île de Montréal, DM24, p. 10)

Toutefois, de nombreux opposants ont remis en question le prolongement de l'autoroute 25. Ils l'ont fait pour diverses raisons :

[...] le projet qui nous est présenté, c'est comme si on avait un dessin à colorier vieux de 40 ans. Il y a 40 ans, on utilisait un crayon de couleur développement ; maintenant, on utilise un crayon de couleur développement durable avec toujours le même dessin. Peut-être qu'on dépasse un peu moins les lignes mais dans le fond, le problème, ce n'est pas les crayons de couleur, mais c'est le dessin lui-même.
(M. Robert Ménard, DT12, p. 3 et 4)

Deux citoyennes ont soulevé que les simulations de l'étude d'impact sur une période de dix ans ne permettraient pas de bien évaluer l'impact du projet sur l'augmentation des véhicules à l'intérieur du réseau routier ni tous les impacts négatifs sur le plan environnemental, social et économique qui en découlent à long terme (M^{mes} Stéphanie Bourgault et Marie-Ève Nadeau, DM53, p. 5).

Certains participants ont aussi mentionné que l'automobile utilise la ressource non renouvelable qu'est le pétrole (M^{me} Lucie Laforte, DM65, p. 2 ; Projet Montréal, DM54, p. 11 ; Option Transport Durable, DM52, p. 5).

Pour sa part, le représentant d'Équiterre a affirmé que ce projet ne relèverait pas du développement durable, notamment pour des raisons écologiques et de santé, et aussi parce qu'il favoriserait un développement du territoire axé sur la voiture (M. Sydney Ribaux, DT13, p. 36 et 37). Enfin, la Chaire de responsabilité sociale et de développement durable de l'UQAM a mentionné :

À savoir si le contenu du projet de prolongement de la 25 correspond au développement durable, il semble que rien n'est moins certain. D'une part, l'objectif que devrait constituer le développement social semble être surpassé par celui du développement économique de l'est de Montréal et de Laval. [...]. En matière d'environnement, on doit questionner les affirmations du ministère des Transports à l'effet que le projet n'augmenterait pas l'émission de gaz à effet de serre. [...] Ce sont aussi plus de 700 ha des meilleures terres agricoles qui seront directement affectées par le projet, sans parler de l'incidence de l'étalement urbain très probable qui suivrait la construction du pont.

(DM97, p. 16)

Chapitre 2 **Le contexte de réalisation**

Dans le chapitre 2, la commission examine la raison d'être du projet et son contexte. Elle énonce d'abord les objectifs du promoteur, puis elle expose la situation du transport des personnes et des marchandises dans le nord-est de l'agglomération métropolitaine. Par la suite, la commission évalue la place du projet dans les plans régionaux de développement, autant celui du gouvernement du Québec que ceux des municipalités. Enfin, elle traite de la démarche entreprise par le MTQ à l'intérieur d'un partenariat public-privé.

Les objectifs du ministère des Transports

Dans son *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal* (MTQ, 2000), le MTQ a retenu le prolongement de l'autoroute 25 entre Laval et Montréal comme un élément visant à réduire la congestion qui nuit à la qualité de vie de la population et à la compétitivité de l'économie de la région. Plus particulièrement, le Ministère veut améliorer la fluidité de la circulation en période de pointe, tant celle du matin que celle du soir, entre la couronne Nord, Laval et Montréal, et ce, en cherchant à diminuer l'engorgement et la longueur des files d'attente sur les huit ponts existants. Il veut aussi y raccourcir le temps de déplacement et la distance à parcourir, même ajouter des itinéraires de rechange, car il considère que le réseau autoroutier est mal pourvu en liens nord-sud dans l'est de l'agglomération de Montréal. Pour l'examen du projet, la commission concentre son analyse sur les données de circulation relatives à la pointe du matin qu'elle considère comme étant appropriées pour apprécier les conditions de fluidité à l'intérieur du réseau routier montréalais.

Selon le Ministère, la réalisation du projet permettrait aux automobilistes et aux camionneurs qui franchissent la rivière des Prairies d'éviter de parcourir 45,5 millions de km et d'épargner, chaque année, de 11,4 à 12 millions d'heures de déplacement. Par ailleurs, le transport en commun en provenance de Terrebonne et se dirigeant vers l'est de Montréal ou le centre-ville bénéficierait de gains de temps de déplacement (DA1, p. 20). Selon les calculs du promoteur, il s'ensuivrait une légère diminution des émissions de polluants atmosphériques ainsi que des émissions de gaz à effet de serre (DA18).

Le promoteur juge que la réalisation du projet atténuerait les problèmes de congestion actuels et anticipés en 2016. Elle réduirait aussi le débordement des automobiles et des camions ainsi que la congestion à l'intérieur du réseau artériel

local, principalement dans l'arrondissement de Montréal-Nord, ce qui contribuerait à améliorer la qualité de vie et la sécurité le long des principales artères de cet arrondissement (DA1, p. 15).

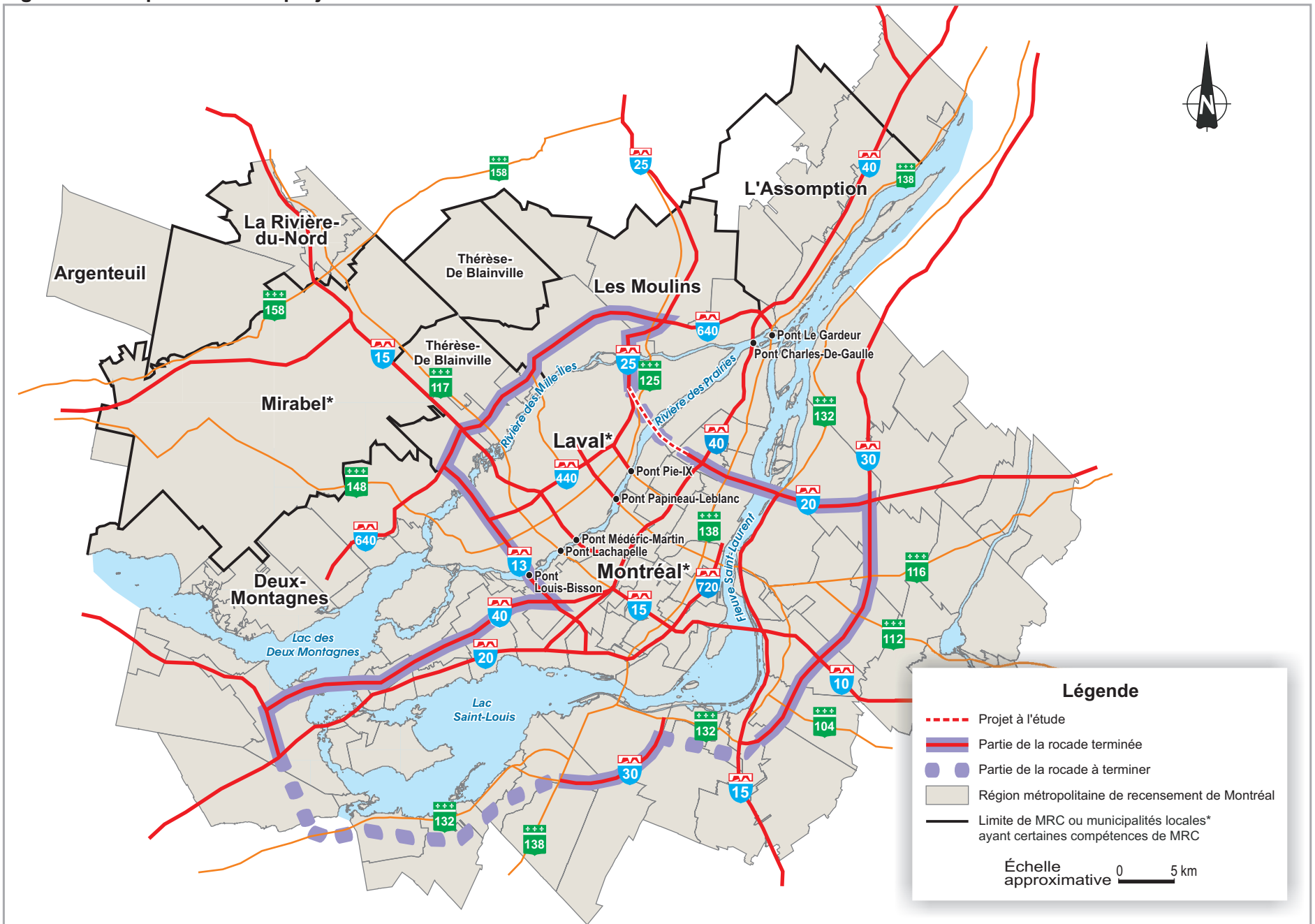
En séance d'audience publique, le promoteur a ajouté que le nouveau lien routier faciliterait la mobilité des personnes et des marchandises, relierait mieux les pôles économiques de l'agglomération de Montréal et permettrait d'augmenter l'offre de transport en commun (M. Jacques Venne, DT1, p. 24). Le projet constituerait aussi un élément de la rocade autoroutière montréalaise pour faire en sorte que le trafic de transit évite le centre de l'agglomération (DA1, p. 29). En outre, un péage sur le pont, variable selon le moment de la journée, permettrait de gérer l'achalandage, notamment en période de pointe, afin de garantir un certain degré de fluidité et en vue de prévenir la congestion (M. Jacques Venne, DT2, p. 50) (figure 2).

Enfin, le promoteur a modifié son projet en 2004. Ces modifications, notamment aux échangeurs de Laval, privilégieraient une desserte de l'est de Laval sans vraiment améliorer celle de la MRC des Moulins. Cela inciterait les automobilistes en provenance de ce territoire à opter pour le transport en commun (*ibid.*, DT3, p. 18 et 19).

- ◆ **Constat** — *La commission retient que le prolongement de l'autoroute 25 viserait principalement à soulager les ponts existants sur la rivière des Prairies d'une partie de la congestion quotidienne qu'ils subissent, à faciliter le transport des personnes et des marchandises dans le nord-est de l'agglomération de Montréal et à assurer la continuité du réseau autoroutier dans l'axe nord-sud.*

Tel que le chapitre précédent en fait état, les participants à l'audience publique ont exposé deux visions sur les orientations en matière de transport. Sur la base du développement durable, les uns appuient, en règle générale, les objectifs et les bénéfices escomptés du projet, tels que le promoteur les avait énoncés, alors que les autres s'interrogent sur le bien-fondé de ce projet au regard d'une meilleure gestion des déplacements et d'un aménagement du territoire résolument axé sur le transport en commun et la diminution de l'usage de l'automobile. La commission souhaite éclairer la décision gouvernementale dans la perspective du développement durable et de pistes de consensus qui se dégagent des préoccupations des participants peu importe, qu'ils soient partisans ou opposants au projet.

Figure 2 L'emplacement du projet



Sources : adaptée de PR3.2, figure A-1 ; DA21 ; carte de la région de Montréal [en ligne (7 septembre 2005) : www.mtq.gouv.qc.ca/images/information/carte_routiere/PDF/carton_Montreal_environs.pdf].

Le transport des personnes et des marchandises

Dans la présente section, la commission analyse d'abord la situation qui a cours sur le plan des déplacements des personnes et des marchandises dans le nord-est de l'agglomération montréalaise. Elle traite ensuite des projections de la demande selon les tendances démographiques prévues.

La problématique actuelle des déplacements et les pertes de fonctionnalité observées

Selon le promoteur, les conditions de circulation entre Laval et la couronne Nord, et Montréal, se sont détériorées au cours des dernières décennies en raison de l'augmentation du nombre de véhicules automobiles. Ainsi, le débit journalier moyen annuel est passé de 266 610 en 1971 à 646 900 en 2003. Cette augmentation serait occasionnée, en partie, par l'expansion urbaine à Laval et dans la couronne Nord ; elle serait attribuable aussi à la croissance économique dans l'est de l'île de Montréal (DA1).

Le parc automobile de l'agglomération de Montréal recensé par l'enquête origine destination de 2003 de l'AMT serait de 1 839 000 véhicules, soit près de 480 000 de plus qu'en 1987. Entre 1998 et 2003, la croissance de la motorisation aurait été plus prononcée dans les couronnes que dans les quartiers centraux, poursuivant une tendance observée lors de l'enquête origine destination de 1998 de l'AMT. De plus, dans cette période, il y aurait eu une hausse de 4,7 % du nombre de déplacements en automobile sur le territoire montréalais. La hausse annuelle moyenne observée aurait été de 0,9 %, alors qu'elle était de 3,1 % entre 1987 et 1998 (DB9, p. 16 et 21). Ainsi, selon le MTQ, à part le pont Médéric-Martin (autoroute 15), qui ne peut être alimenté correctement au niveau de la rue Cartier, tous les ponts posséderaient un niveau de service F¹ à l'heure de pointe du matin.

Comme il n'existe aucun lien autoroutier direct entre la Rive-Sud et la couronne Nord, cette discontinuité entraînerait des détours et un débordement de la circulation sur le réseau routier local ainsi qu'aux carrefours. Cette situation perturberait particulièrement les ponts Pie-IX et Viau à l'ouest et le pont Le Gardeur à l'est.

La circulation automobile en pointe du matin venant du nord de l'agglomération serait de 110 310 véhicules entrant sur l'île de Montréal et la proportion de véhicules lourds traversant la rivière des Prairies correspondrait à environ 5 % du trafic total, avec un

¹ Ce niveau de service indique un fonctionnement à faible vitesse, avec des débits inférieurs à la capacité de la route. Des files d'attente et de la congestion sont possibles. Ces conditions se manifesteraient en situation de disfonctionnement du réseau de transport.

flux de quelque 6 000 véhicules (DQ10.1 ; PR3.1, p. 17). Par ailleurs, le Comité interrégional pour le transport des marchandises a mentionné qu'un comptage sur les ponts de l'île de Montréal fait au printemps de 1994 aurait indiqué un débit bien supérieur à 5 000 camions durant cette journée pour chacun des ponts autoroutiers (Comité interrégional pour le transport des marchandises, 1999, p. 5 à 12).

Des observations ont été faites en 1989 et en 1991 pour mesurer le temps de parcours et la longueur des files d'attente pour accéder aux ponts de la rivière des Prairies. Ainsi, 25 minutes environ étaient nécessaires pour accéder à l'autoroute 40 à partir des ponts Papineau (autoroute 19), Viau (route 335), Pie-IX (autoroute 25 et route 125) et Louis Bisson (autoroute 13). Les mesures de 1991 font état de files d'attente de 18,9 km pour un temps de parcours total de près de 90 minutes. Dans les relevés de 1998, les files d'attente et les temps de parcours étaient sensiblement identiques à ceux de 1989 et de 1991.

Selon l'AMT, l'achalandage journalier en semaine sur les ponts constituerait un indicateur privilégié de l'état de la congestion dans la région métropolitaine. Entre 1987 et 1998, celle-ci se serait accrue de 42 %, ce qui correspond à une croissance annuelle moyenne de 3,22 %. En fait, 390 000 véhicules se seraient ajoutés entre 1987 et 1998 (DB11, p. 22).

Enfin, le prolongement partiel de 1998 de l'autoroute 25 à Montréal, entre l'échangeur Anjou et le boulevard Henri-Bourassa, aurait provoqué le déversement d'automobiles et de camions lourds en transit dans ce dernier. Selon les représentants de l'arrondissement de Montréal-Nord, le réseau routier du secteur serait :

[...] utilisé comme substitut au lien autoroutier. Ceci a une incidence considérable sur plus d'un quart du territoire de l'arrondissement en terme de dynamique sociale et économique, et sur plus de la moitié du territoire s'il est question d'impact environnemental. Les secteurs les plus durement touchés [...] sont situés le long des axes Henri-Bourassa, Pie-IX et Léger, ainsi que sur certaines rues locales où vivent plus de 24 000 personnes.
(DM19, p. 3 et 9)

- ◆ **Constat** — *La commission constate que la circulation routière est difficile en période de pointe du matin sur les ponts de la rivière des Prairies et à leurs abords en direction de Montréal. De plus, en raison du caractère discontinu du réseau autoroutier, il existe un déversement de la circulation dans le réseau routier local de l'arrondissement de Montréal-Nord, notamment sur le boulevard Henri-Bourassa.*

Les tendances démographiques

Selon le promoteur, en 1981, la population de Laval et de la couronne Nord comptait pour 19,9 % de la population métropolitaine et celle de Montréal pour 60,3 %. En 2001, ces pourcentages étaient respectivement passés à 24,7 % et à 52,9 %. Cette évolution s'expliquerait à la fois par la faible croissance démographique sur l'île de Montréal et par la vigueur de celle de Laval et de la couronne Nord. En effet, de tous les secteurs de l'agglomération de Montréal, ce sont eux qui ont connu la plus forte croissance démographique depuis 1981 avec l'ajout de 290 000 personnes (50 % d'augmentation) (DA44, p. 5). Entre 1987 et 1998, le nombre de travailleurs aurait augmenté de 6 % pour atteindre 1 204 000 en 1998, dont 844 000 sur l'île de Montréal et 360 000 en banlieue (DB10, p. 10).

Selon l'enquête origine destination de 2003 de l'AMT, avec 1 813 000 habitants, l'île de Montréal a connu un taux de croissance démographique de 2 % entre 1998 et 2003 et elle accueille maintenant 50 % de la population de l'agglomération. Pour sa part, avec 343 000 habitants, Laval a connu une croissance de près de 4 % au cours de la même période. Cependant, avec 539 000 habitants, la couronne Nord est l'endroit où la croissance a été la plus forte, avec une augmentation de près de 7 % durant cette période. Par ailleurs, par rapport aux enquêtes précédentes, la part de l'île de Montréal se serait maintenue et la croissance aurait ralenti dans les couronnes (DB10, p. 9).

Pour la période allant de 1998 à 2003, l'AMT conclut que les tendances démographiques et celles sur la mobilité des personnes montrent un ralentissement de la croissance des déplacements dans l'agglomération métropolitaine par rapport aux années précédentes. À territoire comparable, la population a crû de 10 % entre 1987 et 1998, soit 7 % pour la période de 1987 à 1993 et 3 % pour la période de 1993 à 1998 (DB10, p. 9). L'AMT note aussi une poursuite du vieillissement de la population, de la hausse de l'emploi et de l'urbanisation importante des secteurs périphériques (DB9, p. 26).

Les prévisions du promoteur, basées sur les données de Statistique Canada, montrent que le nombre de ménages de l'est de Montréal, de l'est de Laval et de la MRC des Moulins passerait de 175 975 à 197 657 entre 2001 et 2021, ce qui correspond à une augmentation de 12,3 % (DA38).

Les projections de la CMM, basées sur celles de l'Institut de la statistique du Québec et de Statistique Canada, indiquent une tendance au ralentissement de l'accroissement de la population et de la main-d'œuvre par rapport aux années passées. Avec 13 % d'augmentation de 2001 à 2021, la population passerait de 3,4 millions à 3,9 millions d'habitants. Par rapport à la période allant de 1981 à 2001,

la croissance de la population devrait être relativement forte sur l'île de Montréal (12 % contre 3 %), mais moins forte qu'auparavant à Laval (14 % contre 27,8 %) et, surtout, dans la couronne Nord (19 % contre 71,7 %) (DB31, p. 22).

En ce qui a trait aux ménages, les projections prévoient une augmentation de 41 % dans la couronne Nord et de 32 % à Laval. Les projections plus élevées de la CMM découleraient d'une plus grande importance accordée à l'immigration. Ainsi, la commission comprend que la population de Laval et de la couronne Nord pourrait augmenter plus rapidement que ce qui est anticipé par le promoteur (*ibid.*).

Selon la CMM, l'impact du vieillissement de la population sur les besoins en transport n'est pas encore pleinement connu car, bien que la mobilité diminue avec l'âge, les personnes âgées seraient maintenant plus mobiles. Entre 2001 et 2021, le vieillissement de la population pourrait aussi influencer sur l'utilisation du sol, selon les préférences et la tranche d'âge des ménages pour des résidences individuelles, des habitations en copropriété ou encore des résidences avec services. La taille moyenne des ménages devrait légèrement décroître, passant de 2,4 personnes par ménage à 2,2 (*ibid.*, p. 25).

Selon la CMM, ces facteurs entraîneraient l'émergence de modes de vie différents du modèle d'éclatement urbain qu'a connu le territoire jusqu'à maintenant. Ainsi, « l'augmentation anticipée des ménages composés de personnes seules et de couples sans enfant, qui favorisent des logements plus petits, de même que le vieillissement devraient favoriser une densification et un resserrement du développement résidentiel vers le centre de l'agglomération ». Les secteurs bien desservis par le transport collectif, offrant services, loisirs et espaces verts seraient alors possiblement plus attrayants (*ibid.*, p. 26). Par ailleurs, le *Plan de gestion des déplacements — Région métropolitaine de Montréal* n'anticipe pas, pour les retraités, de retour massif vers la ville. En choisissant de s'établir dans les lieux de villégiature des Laurentides ou des Cantons de l'Est notamment, ces personnes pourraient accentuer le phénomène de la périurbanisation.

D'un autre côté, le *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales – Région métropolitaine de Montréal 2001-2021* souligne que le taux de vieillissement de la population dans la couronne Nord et Laval serait de l'ordre de 160 % et 174 % entre 2001 et 2021. Pour la même période, l'île de Montréal verrait sa population âgée de plus de 65 ans augmenter de 38 % (DB10, p. 10).

- ◆ **Constat** — *La commission constate que, bien que la croissance démographique ralentisse dans l'agglomération de Montréal, la population devrait continuer d'augmenter dans les prochaines années, particulièrement dans le nord-est.*

- ◆ **Constat** — *La commission constate que même les secteurs de l'agglomération de Montréal qui connaîtront une croissance démographique devront s'adapter à la réalité du vieillissement de la population, tout particulièrement sur les plans du transport adapté et du logement à haute densité.*

La demande en transport routier

Selon l'AMT, deux faits saillants se dégagent de l'évolution de la démographie et des habitudes de déplacement des personnes qui résident dans l'agglomération de Montréal. Le premier a rapport avec la croissance de l'usage des transports collectifs qui est plus importante que la croissance de l'usage de l'automobile entre 1998 et 2003. Le second est lié, pour la même période, à la stabilisation de la part de marché des transports collectifs, et ce, pour la première fois depuis 1970 (DB9, p. 26).

Selon le promoteur, la demande à court et à moyen terme en transport routier s'accroîtrait à cause du développement urbain anticipé à Laval et dans la couronne Nord, ce qui devrait engendrer une augmentation continue du nombre de véhicules et, en conséquence, des déplacements quotidiens pendulaires. Ce phénomène entraînerait une pression supplémentaire tout spécialement sur les liens interrives :

- des files d'attente plus longues qui passeraient de 20 km en 2006 à plus de 30 km en 2016 ;
- des temps de parcours plus longs passant de 97 minutes en 1998 à plus de 116 minutes en 2016 en prenant comme base une augmentation de 5 000 véhicules à l'heure de pointe matinale pendant cette période ;
- une augmentation de la pollution de l'air ;
- un accroissement de la durée de la période de pointe du matin et du soir ou leur étalement ;
- des frais accrus pour le transport des marchandises.

Selon le promoteur, les projections de la demande en transport basées sur les enquêtes origine destination et les tendances démographiques prévisibles, produites avec le modèle EMME/2, laissent entrevoir pour la pointe du matin, tant pour 2006 que pour 2016, des problèmes de congestion à l'intérieur du réseau routier entre Laval et la couronne Nord, et Montréal. En 2016, les files d'attente, au lieu de durer une heure comme c'était le cas en 1998, dureraient trois heures au moins avec un allongement moyen de plus de deux kilomètres par voie disponible (14 voies). Le temps de parcours serait alors de 60 à 70 % plus long. Les débits de circulation en

pointe du matin sur les ponts autoroutiers entre Laval et Montréal dépasseraient alors la capacité théorique de chacune de ces infrastructures, allongeant la période de pointe (tableau 1).

Tableau 1 Évolution des débits de circulation sur les ponts autoroutiers de la rivière des Prairies (en véhicules)

	2006	2016	Capacité théorique en pointe du matin
Autoroute 25	16 430	17 230	15 300
Autoroute 19	12 300	13 360	11 700
Autoroute 15	23 880	26 200	24 900
Autoroute 13	24 780	27 280	24 900

Source : adapté de PR3.1, figures 8 et 9.

- ◆ **Constat** — *La commission constate que, même si les projections montrent un ralentissement de la croissance démographique dans le nord-est de l'agglomération de Montréal, la demande prévisible en transport pour les dix prochaines années (2006-2016) devrait exercer une congestion toujours plus forte sur les ponts de la rivière des Prairies.*

Le projet et la planification régionale

La portée du projet de prolongement de l'autoroute 25 est d'envergure métropolitaine. D'un côté, le projet doit répondre aux grandes orientations du Cadre d'aménagement du gouvernement du Québec et du *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement* de la CMM. D'un autre côté, en traversant deux municipalités avec des conceptions urbanistiques différentes, il peut aussi être perçu sous trois angles à savoir : les orientations du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, celles du Second projet de schéma d'aménagement révisé en 2004 de la Ville de Laval et celles du Plan stratégique de développement du transport métropolitain de l'AMT 1997-2007.

Le cadre d'aménagement du gouvernement

Pour le développement de la région métropolitaine, les orientations du gouvernement du Québec sont issues d'un document intitulé *Une vision d'action commune — Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales 2001-2021* qui fixe les balises en matière d'aménagement du territoire, cela, conformément à la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal* (L.R.Q., c-37.01). Ce document souscrit à trois principes, soit la conservation de l'intégrité écologique et de la diversité biologique du territoire, l'amélioration de l'équité entre les individus et entre les générations et l'optimisation

des interventions en matière de développement, dans une perspective de croissance économique et dans le respect de l'environnement.

Le cadre d'aménagement cité précédemment énonce plusieurs orientations. Quelques-unes sont en lien avec des objectifs du projet. Parmi celles-ci, le gouvernement du Québec veut circonscrire l'urbanisation aux secteurs qui disposent déjà des infrastructures et des services. Le maintien et l'amélioration de l'équipement, des infrastructures et des services collectifs sont également visés. L'amélioration du contrôle des investissements publics dans les secteurs non desservis en périphérie de la zone urbaine préoccupe également le gouvernement. Pour ce dernier, le développement du territoire doit donc se faire en considérant, comme une armature, le transport collectif. Toutefois, l'élaboration d'un schéma métropolitain d'aménagement par la CMM vise à dégager une vision métropolitaine commune et à adopter des mesures concertées conformes au cadre d'aménagement.

Le gouvernement du Québec préconise aussi le développement de l'agglomération métropolitaine en contribuant au renforcement des pôles économiques où se concentrent les activités internationales. Il propose aussi la mise en réseau des pôles économiques majeurs avec les pôles secondaires existants ou en émergence en tenant compte de leurs fonctions et de leur complémentarité.

Sur le plan du transport, le gouvernement du Québec oriente le développement du territoire autour de plusieurs axes. Trois de ceux-ci touchent le projet. Premièrement, favoriser l'utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile. Deuxièmement, en matière de transport des marchandises, optimiser l'utilisation du réseau stratégique de transport, afin de renforcer la position concurrentielle de Montréal en tant que centre manufacturier et plaque tournante continentale du transport de marchandises. Troisièmement, en ce qui concerne la desserte des pôles économiques majeurs comme ceux de l'est de Montréal, soutenir le développement par une meilleure intégration des réseaux de transport des personnes et des marchandises.

Par ailleurs, le gouvernement du Québec estime qu'il faut assurer la permanence et l'aménagement durable de la zone agricole avec la mise en valeur optimale du potentiel agricole et agroalimentaire métropolitain, dans une perspective de croissance économique, de création d'emplois et de protection de l'environnement. Par conséquent, tout projet doit tenir compte de la protection de la zone agricole. Le gouvernement veut aussi protéger et mettre en valeur les espaces verts et les plans d'eau de la région métropolitaine, les paysages ainsi que les éléments patrimoniaux naturels et humains du territoire. L'aménagement du territoire doit contribuer à la

santé, à la sécurité et au bien-être, ainsi qu'à la pérennité des investissements, par la prise en considération des risques de sinistre.

- ◆ **Constat** — *La commission constate que le cadre d'aménagement et les orientations gouvernementales transmises à la communauté métropolitaine de Montréal adoptent une vision globale du développement urbain et économique métropolitain.*
- ◆ **Constat** — *La commission constate que plusieurs orientations du gouvernement du Québec ont des liens avec le projet de prolongement de l'autoroute 25. Elles cernent des enjeux et des préoccupations des ministères et organismes gouvernementaux par rapport au développement urbain, au transport collectif, au transport des marchandises, à la santé et à la qualité de vie, à la préservation des espaces naturels, à la diversité biologique et à la protection du territoire agricole métropolitain.*

Le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal

Dans le *Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal*, élaboré par le MTQ en 2000, il est considéré que les réseaux de transport doivent assurer, de façon efficace, les mouvements de marchandises et les déplacements de la population. Quotidiennement, le réseau de transport de la métropole supporte environ huit millions de déplacements de personnes et 110 000 déplacements de camions.

Le Plan de gestion des déplacements vise aussi à doter Montréal d'un système de transport conforme à ses aspirations en matière de développement économique, tout en assurant à la population une bonne qualité de vie et des moyens de transport efficaces. Ce plan privilégie les interventions qui soutiennent la compétitivité de l'économie régionale et québécoise. Par ailleurs, il donne la priorité au renforcement et à la modernisation des réseaux de transport existants. Trois objectifs se dégagent de cette priorité à savoir : diminuer le nombre de points de congestion compte tenu de leur impact sur la santé, augmenter l'utilisation du transport en commun et accroître l'efficacité du transport des marchandises. À cet égard, le prolongement de l'autoroute 25 est inscrit dans le Plan de gestion (ministère des Transports, 2000).

- ◆ **Constat** — *La commission constate que le ministère des Transports du Québec recherche une utilisation plus efficace du système de transport terrestre, comme levier de développement économique de la région métropolitaine. Par des interventions sur le réseau routier et en transport en commun, il entend améliorer la desserte de l'agglomération.*

Par ailleurs, le *Plan stratégique 2005-2008* du MTQ mentionne la contribution du projet aux orientations du *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement* de la CMM. Selon le promoteur, cette contribution assurerait l'efficacité de certaines dessertes stratégiques aptes à améliorer, à moyen terme, l'attractivité et la compétitivité de l'agglomération. Elle viserait aussi à desservir les centres multifonctionnels et les noyaux d'emploi, et ce, tant pour les personnes que pour les marchandises (DA21).

- ◆ **Constat** — *La commission constate que, pour le ministère des Transports du Québec, le prolongement de l'autoroute 25 vise à soutenir la compétitivité de l'économie de la métropole.*

La Communauté métropolitaine de Montréal

En réponse au cadre d'aménagement et aux orientations du gouvernement du Québec, la CMM s'est donné une vision stratégique, soutenue par des orientations à son projet de schéma d'aménagement de 2005.

La CMM met l'accent sur un milieu urbain consolidé. Cette orientation affirme le rôle des pôles d'agglomération et renforce celui du centre de l'agglomération et des centres multifonctionnels. Elle optimise le développement urbain en adoptant une approche intégrée de planification des axes majeurs de transport terrestre. Elle veut valoriser les centres multifonctionnels et les noyaux d'emploi et elle préconise une desserte efficace des centres et des noyaux d'emploi et la mobilité des marchandises.

D'après le projet de schéma d'aménagement, il faut assurer la continuité des corridors de transport pour répondre aux besoins à long terme de tous les modes de transport. Par conséquent, la CMM rappelle que la finalisation de la rocade autoroutière métropolitaine, par le raccordement de l'autoroute 25 et le raccordement de l'autoroute 30 avec l'autoroute 20, est favorisée comme facteur d'accroissement de la compétitivité. Toutefois, aucune priorité n'a été définie pour le prolongement de l'autoroute 25.

La CMM préconise aussi des activités agricoles plus intensives et une préservation de la zone agricole. Elle se préoccupe des espaces naturels et veut accroître la superficie des aires naturelles protégées. Elle rappelle aussi qu'il faut gérer l'urbanisation dans les secteurs de contraintes naturelles et atténuer les nuisances occasionnées par l'équipement et les infrastructures comportant des contraintes sur le plan environnemental (DB31).

- ◆ **Constat** — *La commission note que les orientations du projet de schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal favorisent la structuration et la consolidation du tissu urbain montréalais.*
- ◆ **Constat** — *La commission constate que le projet de schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal considère le projet de prolongement de l'autoroute 25 comme un élément important de la rocade métropolitaine. Cette rocade vise à doter la région métropolitaine d'une ceinture autoroutière. La Communauté métropolitaine de Montréal n'a toutefois pas mentionné de priorité par rapport à d'autres projets de transport.*

La Ville de Montréal

La Ville de Montréal a adopté plusieurs orientations dans son plan d'urbanisme de 2004. Quelques-unes sont liées au projet. La Ville préconise des milieux de vie de qualité et veut aussi établir un réseau de transport structurant efficace et bien intégré au tissu urbain. Cette volonté s'appuie sur l'orientation de consolider et de mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés.

La Ville préconise une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage urbain. Elle souhaite un aménagement plus sain en réduisant les effets des polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre.

- ◆ **Constat** — *La commission constate que le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal vise un aménagement urbain qui assure un milieu de vie diversifié, un paysage urbain de qualité et une réduction des émissions de polluants atmosphériques.*

Par ailleurs, le plan de transport de la Ville de Montréal s'appuie sur plusieurs grandes orientations qui privilégient les solutions de rechange à l'automobile. La Ville veut assurer les besoins en mobilité des personnes et rendre agréable la vie à Montréal. Elle veut faire de Montréal un pôle prospère et respectueux de l'environnement. Par conséquent, la Ville veut réduire la dépendance à l'automobile en favorisant le transport en commun et le transport actif ainsi qu'en aménageant le territoire de façon optimale (DB19).

- ◆ **Constat** — *La commission prend acte du fait que le plan de transport de la Ville de Montréal cherche à offrir des conditions optimales de mobilité, et ce, dans un environnement sécuritaire et sain afin d'améliorer la qualité de vie. Ce plan favorise le transport collectif et les modes de transport actifs, pour réduire la dépendance à l'automobile.*

La Ville de Laval

Les grandes orientations du *Second projet de schéma d'aménagement révisé de la MRC de Laval* (MRC de Laval, 2004) s'appuient sur le développement économique et elles permettent de reconnaître l'apport économique des activités agricoles et horticoles. À cet effet, la Ville a signé une entente avec l'Union des producteurs agricoles de Laval. Elle voudrait aussi consolider les pôles industriels et projette une expansion industrielle vers l'est pour rejoindre le secteur du prolongement de l'autoroute 25.

En outre, Laval veut assurer la protection et la mise en valeur de l'environnement, améliorer la qualité de l'air et prévenir les risques de sinistre.

Le Second projet de schéma d'aménagement révisé met également l'accent sur l'amélioration et la diversification du service de transport en commun. Le prolongement et l'amélioration du réseau autoroutier sont aussi parmi les objectifs de la Ville. Dans ce contexte, la Ville privilégie le prolongement de l'autoroute 25 et l'aménagement d'un corridor de transport en commun vers les stations de métro Anjou et Radisson. La construction de voies réservées sur les ponts est proposée ainsi que l'aménagement de pôles de transport avec stationnements incitatifs pour soulager les problèmes de circulation entre Montréal et Laval.

- ◆ **Constat** — *La commission constate que les orientations du Second projet de schéma d'aménagement révisé de la MRC de Laval visent la densification du tissu urbain, la diversification des services de transport en commun et la consolidation du réseau routier.*

L'Agence métropolitaine de transport

Le plan stratégique de développement du transport métropolitain révisé de l'AMT présente une vision intégrée de l'aménagement du territoire et du développement du transport collectif. Quelques-unes de ses orientations peuvent être associées au projet de prolongement de l'autoroute 25.

Dans sa vision, l'AMT planifie un service métropolitain de transport collectif qui doit être efficace, intégré, attrayant, économique, équitable et accessible. Cela suppose un réseau de transport évolutif, moderne, multimodal, favorisant l'utilisation du transport en commun. Dans cette perspective, l'AMT intervient pour consolider et développer le métro, le train de banlieue, le train léger et le transport métropolitain par autobus. L'AMT a aussi mis en place des programmes avec des regroupements d'employeurs et fait la promotion du covoiturage, du transport en commun et du transport actif.

En relation avec le projet, l'AMT veut mettre en place une desserte à partir du terminus Terrebonne et de la voie réservée de l'autoroute 25 ainsi que de la voie réservée sur Pie-IX. Cette desserte est actuellement assurée par les circuits du Conseil intermunicipal de transport (CIT) des Moulins vers les stations de métro Henri-Bourassa et Radisson et par la Société de transport de Laval vers Henri-Bourassa. On prévoit qu'à court terme elle permettra de consolider la voie réservée sur l'autoroute 25 qui existe à Laval et d'aménager un stationnement incitatif à Laval (DB10).

- ◆ **Constat** — *La commission note que le plan stratégique de développement du transport métropolitain de l'Agence métropolitaine de transport cherche à offrir un service de transport collectif attrayant et efficace. Elle préconise aussi une meilleure intégration des services de transport.*
- ◆ **Constat** — *La commission constate que l'Agence métropolitaine de transport entend utiliser le prolongement de l'autoroute 25 pour accentuer le transport en commun par autobus entre la MRC des Moulins et l'est de Montréal.*

La solution retenue par le promoteur

Les solutions techniques envisagées et celle retenue

Rappelons qu'en juin 2000, le MTQ proposait le prolongement de l'autoroute 25 dont la configuration initiale était la suivante : un lien autoroutier d'une longueur de 7,2 km, avec six voies de circulation sur deux chaussées séparées et incluant un pont à péage de 1,16 km de long sur la rivière des Prairies. Des mesures préférentielles pour le transport en commun étaient également prévues.

Selon l'information disponible, le Bureau de mise en œuvre du partenariat public-privé¹ du MTQ a examiné différentes variantes pour le projet afin d'évaluer l'incidence de l'aménagement physique de la route sur l'achalandage et les revenus qui en découleraient. Ces variantes se trouvaient à l'intérieur du corridor de l'autoroute 25 et se distinguaient, notamment, par le nombre de voies de circulation ou leur emplacement ou, encore, par la transformation de la partie autoroutière en boulevard urbain avec feux de circulation à Montréal ou, finalement, en tunnel en substitution au pont (DA2, p. 9 et 10). Enfin, pour la voie en site propre sur le pont, le MTQ n'aurait pas envisagé de scénario où seuls les véhicules d'urgence, le transport en commun ou le transport actif seraient autorisés (M. Henri Gilbert, DT4, p. 57).

1. Le Bureau de la mise en œuvre du partenariat public-privé a pour mandat d'élaborer en partenariat des projets de développement, d'amélioration, d'entretien et d'exploitation d'infrastructures en transport.

Par ailleurs, le promoteur a présenté un projet qui, à terme, pourrait avoir six voies de circulation sur deux chaussées séparées. En audience publique, il a cependant indiqué que l'autoroute aurait « à court, moyen et long terme, quatre voies ». Il a précisé également qu'un éventuel élargissement nécessiterait une nouvelle étude d'impact en vertu de l'article 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) (M. Henri Gilbert, DT6, p. 77 et 78).

- ◆ **Constat** — *La commission constate que le ministère des Transports du Québec n'a pas évalué de solution de remplacement au prolongement de l'autoroute 25. Seules des variantes portant sur le nombre de voies ont été examinées.*

Le partenariat public-privé

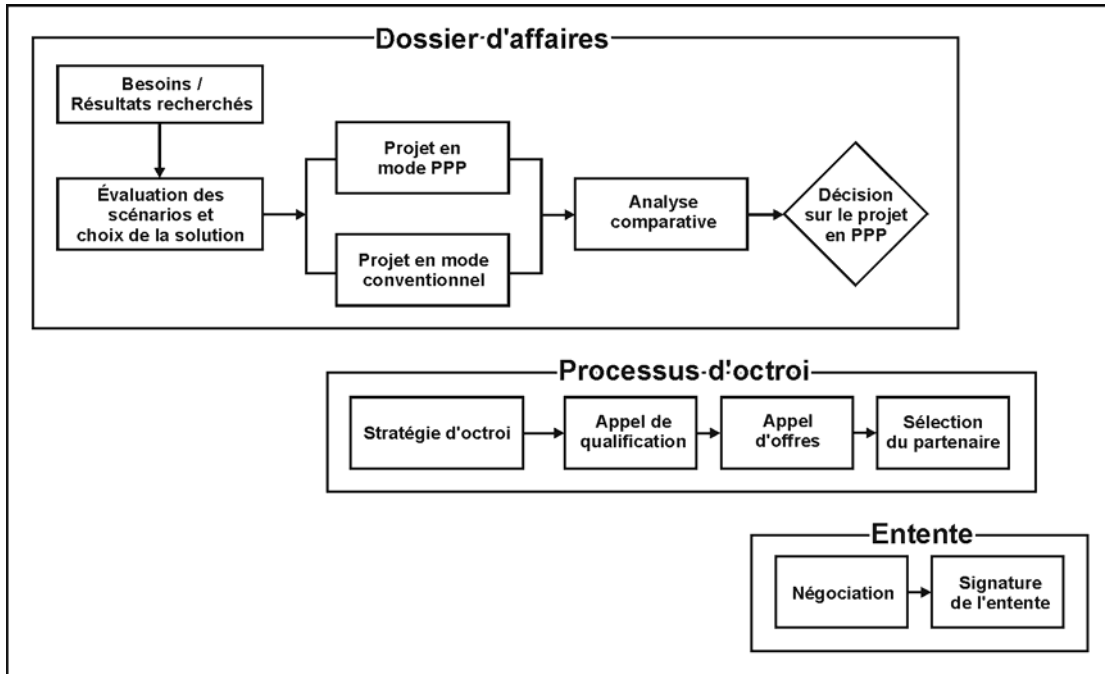
Selon l'article 6 de la *Loi sur l'Agence des partenariats public-privé du Québec* (L.Q. 2004, c. 32), un contrat de partenariat public-privé est un contrat à long terme par lequel un organisme public associe une entreprise du secteur privé, avec ou sans financement de la part de celle-ci, à la conception, à la réalisation et à l'exploitation d'un ouvrage public. Un tel contrat peut avoir pour objet la prestation d'un service public. Le contrat stipule les résultats à atteindre et établit un partage des responsabilités, des investissements, des risques et des bénéfices dans un objectif d'amélioration de la qualité des services offerts aux citoyens.

Pour le promoteur, le prolongement de l'autoroute 25 en partenariat public-privé permettrait entre autres :

- d'augmenter la valeur de l'investissement en regroupant les différentes activités, allant de la conception de l'infrastructure jusqu'à son entretien ;
- d'accélérer la réalisation du projet puisqu'il dépend beaucoup moins de la disponibilité budgétaire du gouvernement ;
- de partager les risques avec le concessionnaire, car ce dernier serait responsable de la conception, de la construction, des délais et du dépassement des frais. Le coût du projet et le délai de livraison seraient fixés à l'avance dans l'entente ;
- d'échelonner les dépenses du gouvernement sur la durée du projet. Le péage permettrait de transférer une partie des frais aux usagers ;
- de développer des techniques novatrices, des méthodes de travail plus efficaces, des méthodes de construction différentes et d'utiliser des matériaux plus performants (M^{me} Sandra Sultana, DT3, p. 3 et 4).

Le MTQ a mis au point en trois étapes distinctes une démarche de planification d'un projet réalisé dans le contexte d'un partenariat public-privé : le dossier d'affaires, le processus d'octroi et l'entente qui sont résumés ci-après (figure 3).

Figure 3 La démarche de planification du partenariat public-privé du ministère des Transports



Source : DA19.

Le dossier d'affaires

À cette étape, le MTQ considère les besoins et les résultats recherchés. Il évalue différents scénarios de partenariat qui pourraient être inclus dans le projet. Une solution est retenue, fait l'objet d'une étude d'impact, puis est soumise éventuellement à un examen public du BAPE. Une analyse comparative entre le mode partenariat et le mode conventionnel est ensuite effectuée.

Le MTQ a expliqué que la décision d'aller en partenariat avec une entreprise privée revient au Conseil des ministres qui, en vertu de la *Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport* (L.R.Q., chapitre P-9.001), autorise ou non le partenariat public-privé. Le projet en partenariat est optimisé en fonction des éléments considérés, le cas échéant, lors de l'audience publique du BAPE, et des exigences environnementales du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP).

Avant de lancer l'appel d'offres qui déterminera le concessionnaire, le Conseil des ministres doit, en vertu de l'article 31.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, délivrer un décret d'autorisation en faveur du MTQ pour le projet (M^{me} Sandra Sultana, DT1, p. 80 ; M. Luc Valiquette, DT2, p. 94).

Le processus d'octroi

Le processus d'octroi précise les étapes et les modalités pour la sélection du concessionnaire par le MTQ. Cette stratégie comprend des critères et des modalités d'évaluation. Un appel de qualification est élaboré et un appel d'offres s'ensuit. Selon le MTQ, les exigences environnementales précisées dans le décret d'autorisation feraient partie du devis de performance joint à l'appel d'offres auquel l'éventuel concessionnaire se conformerait. Ce dernier déciderait ensuite de la façon dont il exécuterait les travaux (M^{me} Sandra Sultana, DT6, p. 8 ; DA19).

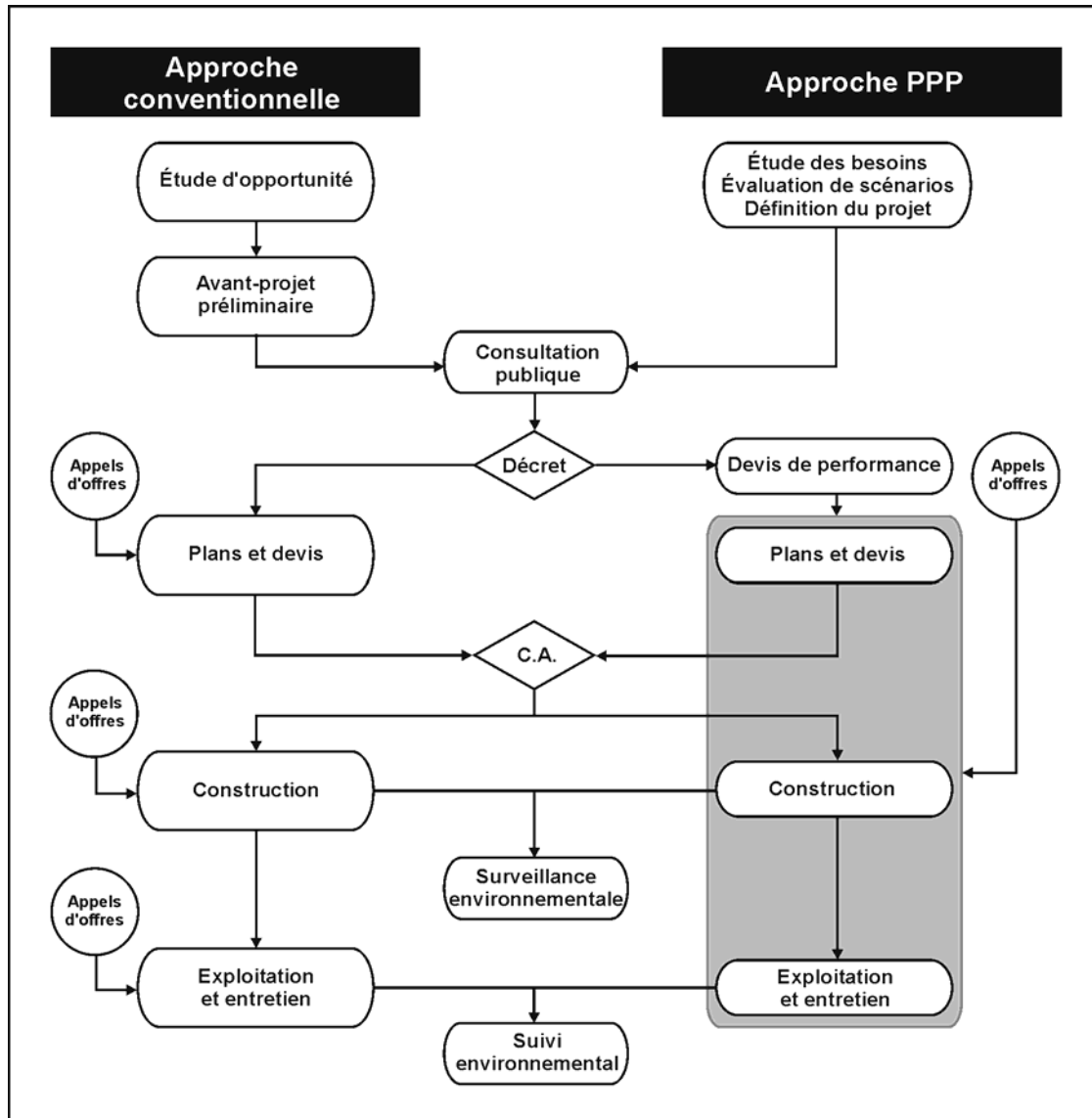
Au terme de ce processus, le gouvernement peut décider que les propositions ne le satisfont pas et ainsi ne pas réaliser le projet en partenariat (M^{me} Sandra Sultana, DT3, p. 9). Si le gouvernement va en partenariat, le concessionnaire sélectionné élabore les plans et devis, détermine les méthodes de construction et demande une autorisation au MDDEP pour construire l'infrastructure (*ibid.*, DT2, p. 96 et 97).

Contrairement à la démarche traditionnelle, le partenariat public-privé permet au MTQ, tel que l'indique la figure 4, de regrouper sous une seule demande de service les éléments tels que les plans et devis, la construction, l'exploitation et l'entretien (*ibid.*, DT2, p. 91).

Le promoteur a précisé que le concessionnaire aurait la responsabilité de présenter ses plans et devis en vue d'obtenir un certificat d'autorisation du MDDEP, en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Le concessionnaire aurait aussi la responsabilité de respecter les diverses exigences environnementales contenues dans le certificat d'autorisation, notamment, celles qui sont liées à la surveillance des travaux et au suivi environnemental :

[...] évidemment, comme on est en amont du partenaire privé, [...] c'est nous qui vous présentons le projet en consultation publique, le décret est émis au nom du ministère des Transports. Ces exigences environnementales sont traduites dans le devis de performance. Ça devient des exigences au partenaire privé dans la réalisation de son projet. Maintenant, le partenaire privé est responsable de chacune de ces activités-là de réalisation du projet. Et nous voulons laisser la responsabilité au partenaire privé [...]. Alors, c'est lui qui va être responsable d'aller chercher le certificat d'autorisation. C'est lui qui va être responsable d'assurer la surveillance environnementale [...]. Le ministère des Transports est responsable de s'assurer que toutes les exigences sont effectivement respectées, donc qu'il y a une vérification du respect de ces éléments-là. Mais c'est le partenaire privé qui est responsable de chacune de ces étapes-là.
(*ibid.*, DT2, p. 96 et 97)

Figure 4 L'approche traditionnelle en comparaison avec l'approche d'un partenariat public-privé pour un projet routier



Source : DA7.

À ce sujet, le porte-parole du MDDEP a fait connaître quelques réserves. Selon lui, cette approche n'est pas claire. En effet, si le MTQ est responsable du respect des exigences, le porte-parole du MDDEP estime alors que c'est au MTQ de demander le certificat d'autorisation et non au concessionnaire :

L'approche qui est proposée ici [suggère que] le ministère des Transports demeure responsable au niveau du certificat d'autorisation, de la surveillance environnementale et du suivi environnemental. Donc, moi, je peux comprendre que les certificats d'autorisation seraient demandés par le ministère des Transports. Parce qu'on dit d'une part : [le ministère est] responsable, et d'autre part, le concessionnaire appliquerait les différentes phases. Alors, moi, je comprends que le décret, ça c'est certain, il est donné au ministère des Transports et il est responsable. Suite à cela, on peut comprendre que le ministère des Transports garde un lien de responsabilité. Alors, concrètement, qui va demander le certificat d'autorisation ? Le ministère des Transports ou le concessionnaire ?

(M. Luc Valiquette, DT2, p. 97)

La commission a été informée par le MDDEP que cette question soulève des enjeux d'ordre juridique et qu'elle a été soumise à l'attention de la Direction des affaires juridiques de ce ministère pour avis (DB40).

L'entente

L'entente entre le concessionnaire et le gouvernement spécifie les exigences gouvernementales, notamment les normes de conception routière et de qualité de services, les exigences environnementales précisées dans le décret d'autorisation, les modalités du péage et les pénalités dans le cas où les exigences au contrat ne seraient pas respectées. Selon le MTQ, l'entente avec le concessionnaire serait d'une durée spécifique pouvant aller dans certains cas jusqu'à 50 ou 55 ans. À la fin de l'entente, l'exploitation de l'infrastructure routière serait transférée au gouvernement (M^{me} Sandra Sultana, DT2, p. 56 et 57).

- ◆ **Constat** — *La commission constate que le décret d'autorisation, prévu à l'article 31.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement, serait émis au nom du ministère des Transports du Québec puisque le concessionnaire ne serait sélectionné qu'après cette étape. Le concessionnaire serait lié aux exigences du décret pour la conception, la réalisation et l'entretien de l'infrastructure routière.*
- ◆ **Constat** — *La commission constate que les exigences environnementales seraient incluses au devis de performance environnementale servant de document de base pour l'appel d'offres.*
- ◆ **Constat** — *La commission constate qu'il y a une ambiguïté quant au demandeur du certificat d'autorisation émis en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et le ministère des Transports du Québec ne semblent pas du même avis à ce sujet. À cet égard, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a demandé un avis juridique à sa Direction des affaires juridiques.*

En audience publique, des participants ont déploré le fait que la démarche de partenariat public-privé ne permet pas, à l'étape de l'audience publique du BAPE ou de l'analyse environnementale, d'avoir toute l'information pour bien évaluer les incidences du projet sur l'environnement.

Le MTQ a expliqué que le devis de performance vise justement à encadrer le concessionnaire et que les conditions dans lesquelles il réaliserait les travaux seraient prévues dans le décret, ce qui, selon lui, devrait rassurer les gens. Le MTQ entend lui indiquer les résultats à atteindre plutôt que les moyens pour y parvenir. Ainsi, des caractéristiques du projet, telles que le nombre de voies sur le pont et de piles dans la rivière des Prairies ou la protection de la fosse à Esturgeon jaune, deviendraient des conditions à respecter. Par ailleurs, le promoteur ne préciserait pas au concessionnaire comment s'y prendre pour arriver aux résultats attendus : « Ce qu'on dit, c'est que le concessionnaire, avec ces exigences-là, pourra optimiser son concept en répondant encore une fois aux caractéristiques ou exigences qu'on vous présente » (M^{me} Sandra Sultana, DT4, p. 85 et 86, et DT6, p. 16).

Le MDDEP s'interroge sur cette façon de faire. À cet égard, il donne l'exemple de l'impact du projet sur le climat sonore. Le devis de performance pourrait, pour un secteur précis, fixer à 55 dB(A) l'objectif à atteindre et, à titre de mesure d'atténuation, requérir la construction d'un écran sonore sans toutefois en préciser la nature, l'élévation ou la nécessité de consulter les gens au préalable (M. Luc Valiquette, DT6, p. 16).

En outre, le MDDEP a fait connaître certaines réserves selon lesquelles le devis de performance encadre un concept plutôt qu'un projet défini. Pour le Ministère, la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement demande qu'il y ait suffisamment d'information sur les sources d'impact pour que les experts du Ministère puissent produire une analyse environnementale valable et ainsi exiger, dans le décret d'autorisation, des mesures d'atténuation appropriées :

Le concessionnaire choisi par le gouvernement pourra définir son projet une fois le décret gouvernemental obtenu et c'est lui qui sera, et non le MTQ, c'est lui qui sera le dépositaire des plans et devis pour la réalisation du projet. Le MTQ ne peut pas s'engager, par exemple, au nom du futur concessionnaire, quant au projet définitif qui sera réalisé ou au respect des mesures d'atténuation [...]. Il faut être conscient que la formule de partenariat public-privé préconisée par le MTQ dans le cadre de ce projet de parachèvement de l'autoroute 25 pose certaines difficultés par rapport à l'application du régime actuel d'évaluation environnementale. La définition du projet, ses caractéristiques, ses impacts et ses mesures d'atténuation ne seront définitivement connus qu'au moment du dépôt par le concessionnaire des plans et devis pour la demande de certificat d'autorisation qui suit le décret. En conséquence, ce mode de partenariat public-

privé nous prive, dans une certaine mesure, de certaines informations à cette étape de la procédure.
(*Ibid.*, DT6, p. 17)

Néanmoins, il peut arriver qu'à la suite de l'audience publique de nouvelles questions ou préoccupations retiennent suffisamment l'attention pour qu'elles entraînent des modifications importantes en ce qui a trait au projet. À cet égard, la commission relève le cas récent du projet de modernisation de la rue Notre-Dame où, à la suite de l'audience publique du BAPE, le MTQ, de concert avec le ministère de l'Environnement et la Ville de Montréal se sont entendus pour modifier le concept initial. Fait intéressant à souligner, le décret d'autorisation¹ demande au promoteur qu'il mette sur pied, conjointement avec la Ville de Montréal, une consultation publique sur l'intégration urbaine du projet.

En vertu de l'article 31.4 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, il est donc possible que le MTQ ait à fournir plus de détails au MDDEP sur les impacts et les mesures d'atténuation. Par ailleurs, une étude commandée par le Secrétariat du conseil du trésor et qui fait une synthèse critique d'expériences de partenariat public-privé, précise que l'un des facteurs de succès pour ce type de partenariat repose sur la transparence dans une démarche légitime (Aubert. B.A. *et al.*, 2005).

- ◆ **Constat** — *La commission constate que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs s'interroge sur le degré de précision nécessaire à l'analyse environnementale d'un projet en partenariat public-privé dans le contexte des exigences de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.*
- ◆ **Avis 1** — *La commission est d'avis que dans le cadre d'un partenariat public-privé, le devis de performance préliminaire comprenant les exigences environnementales devrait être plus détaillé, notamment à propos des moyens possibles pour atteindre les objectifs de protection de l'environnement. Ces moyens devraient être précisés par le ministère des Transports du Québec à l'étape de l'évaluation environnementale et soumis à la consultation publique afin que le gouvernement puisse en tenir compte dans le décret d'autorisation.*
- ◆ **Avis 2** — *La procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement permet au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs d'exiger des renseignements supplémentaires sur un projet. Dans le cas du prolongement de l'autoroute 25, la population devrait être tenue au courant des nouveaux renseignements portant sur le projet et les impacts appréhendés.*

1. Décret 1130-2002, *Gazette officielle du Québec*, partie 2, 16 octobre 2002, p. 7268.

Avis 3 — *La commission est d'avis que la population susceptible d'être touchée devrait être informée et consultée par le ministère des Transports du Québec sur les impacts potentiels du projet de prolongement de l'autoroute 25 et l'efficacité des mesures d'atténuation proposées, avant le début des travaux, nonobstant la présente audience publique du BAPE.*

Le péage

La *Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport* (L.R.Q., chapitre P-9.001) adoptée en décembre 2000, permet à un concessionnaire de recourir au péage afin de financer, en tout ou en partie, les travaux. Pour le présent projet, un concessionnaire tirerait des revenus d'un péage ainsi que d'une contribution à déterminer par le MTQ. La contribution du gouvernement, appelée au cours de l'audience publique « loyer », serait fixe. Qui plus est, l'infrastructure routière demeurerait la propriété du gouvernement. La tarification du péage ne serait pas déterminée par le gouvernement mais plutôt par le concessionnaire et elle apparaîtrait dans son offre de service. Toutefois, le gouvernement imposerait des normes pour fixer les tarifs du péage. Il s'agirait donc d'un tarif réglementé par une entente contractuelle (M^{me} Sandra Sultana, DT2, p. 54 et 55, et DT3 p. 4 et 5 ; DA3).

Dans l'étude d'impact, le promoteur a simulé l'achalandage routier en fonction d'un péage évalué à 1 \$ et 2 \$. Il s'est basé sur une valeur temporelle moyenne, estimée au Canada et ailleurs dans le monde à 10 \$ l'heure. Ainsi, un usager serait prêt à payer 1 \$ si cela lui permet de gagner six minutes. À l'opposé, si le pont est achalandé et s'il n'y a pas un gain de temps intéressant, l'usager ne serait pas prêt à payer.

Le MTQ accorde une double fonction au péage qui permettrait d'atteindre un équilibre entre le partage des frais avec le concessionnaire et de garantir la fluidité sur le pont :

Ce qu'on veut s'assurer aussi, c'est [...] d'aller dégager ou délester les autres ponts avoisinants, [...] on veut s'assurer d'avoir un minimum de circulation sur le nouveau pont pour délester les ponts existants [mais] on ne veut pas non plus congestionner le nouveau pont.
(M. Doris Mercier, DT2, p. 50)

Selon l'entente de partenariat, il reviendrait à l'éventuel concessionnaire d'évaluer plus précisément la tarification en fonction du gain de temps des divers groupes de clientèle, selon les motifs des déplacements, la période de la journée ou le revenu. Par conséquent, selon le MTQ, le concessionnaire aurait à optimiser sa structure tarifaire et à assumer le risque afférent (M. Pierre Tremblay, DT7, p. 21 et 22).

Par ailleurs, en cas de faillite du concessionnaire, le gouvernement prévoirait des clauses pour que l'infrastructure routière demeure accessible à la circulation

(M^{me} Sandra Sultana, DT2, p. 56). Dans le même ordre d'idées, au cas où le concessionnaire verrait ses revenus diminuer en raison d'une baisse d'achalandage, il lui incomberait de prévoir cette éventualité, et d'en assumer le risque :

[...] c'est le risque qu'il assume en signant un contrat comme celui-là. Il [le concessionnaire] ne pourra pas demander au Ministère qu'il reprenne la route ou qu'on paie les pénalités parce qu'il n'a pas les revenus qu'il a escomptés. C'est lui qui évalue les revenus [...] et c'est lui qui en assume le risque. Et s'il n'est pas rentable, il doit vivre avec.

(M. Doris Mercier, DT2, p. 60)

- ◆ **Constat** — *La commission constate que la tarification du péage sur le pont de l'autoroute 25 serait déterminée par le concessionnaire, mais qu'elle serait encadrée par le gouvernement par des clauses contractuelles prévues dans l'entente.*
- ◆ **Constat** — *La commission note qu'un projet faisant appel au péage ne requiert pas la présence d'un concessionnaire privé et qu'il peut être réalisé entièrement par le ministère des Transports du Québec.*

Chapitre 3 **Le projet et ses impacts**

La qualité de l'air et le climat sonore

Dans le chapitre 3, la commission examine les impacts du projet sur la qualité de l'air et le climat sonore, la rivière des Prairies, les ruisseaux et les milieux humides, les boisés, le paysage, le réseau local de transport et la sécurité, l'agriculture et enfin, sur le développement urbain. Par la suite, elle fait une analyse des impacts du projet par rapport à l'approche de partenariat public-privé. Elle termine en traitant des préoccupations de la Ville de Montréal en lien avec les impacts appréhendés du prolongement de l'autoroute 25.

La qualité de l'air ambiant

Le transport routier est responsable de l'émission d'une importante quantité de contaminants gazeux. D'un côté, le dioxyde de carbone (CO₂), l'oxyde nitreux (N₂O) et le méthane (CH₄) sont responsables de plus de 95 % des quantités totales de gaz à effet de serre.

D'un autre côté, les contaminants atmosphériques les plus préoccupants pour la santé sont les particules fines, les oxydes d'azote (NO_x) et les composés organiques volatils (COV). Le transport routier serait responsable de 80 % des émissions de NO_x et de 40 % de celles de COV qui sont deux précurseurs de l'ozone troposphérique (O₃) (DM51, p. 4). L'ozone est, avec les particules fines, le principal composant du smog. Ce nuage de pollution s'observe sur une grande distance et se produit en été comme en hiver. Selon le MTQ, il y aurait, depuis quelques années, une hausse de la fréquence et de la gravité des épisodes de smog. À Montréal, par exemple, depuis environ cinq ans, les épisodes de smog en été ont augmenté de 2 à 5 %¹.

La qualité de l'air ambiant et le projet

Selon les simulations du MTQ, la mise en service du projet entraînerait pour la région métropolitaine, à court et à long terme, une diminution des émissions de contaminants atmosphériques associés au transport routier (DA18). Le promoteur explique cette diminution d'une part, par la décongestion du réseau routier et, d'autre part, par la réduction des distances parcourues, puisque les automobilistes éviteraient des détours.

1. [www.mtq.gouv.qc.ca/fr/ministere/environnement/climat/gaz.asp#top]

Pour l'horizon de 2016, bien que le promoteur prévoie plus d'automobiles sur le réseau routier, il a précisé, qu'une réduction des contaminants atmosphériques serait à prévoir à l'exception des NO_x où une légère augmentation serait attendue. Par ailleurs, il s'attend à une diminution globale des taux d'émission des véhicules routiers en 2016 en raison des avancées sur le plan technologique qui les rendraient moins polluants, et ce, peu importe que le projet soit réalisé ou non (M. Pierre Tremblay, DT3, p. 47) :

Mais de façon générale, le volume d'émissions pour l'ensemble de la région aura beaucoup baissé en 2016. Pas parce qu'il va avoir moins de monde, il va en avoir plus de monde qui se déplace en auto en 2016 qu'en 2006, mais parce qu'au niveau des technologies, les antipollutions et des carburants. Tous les camions vont marcher au [nouveau] diesel. Et évidemment, c'est des gros pollueurs, mais il va y avoir en soi une diminution.
(*Ibid.*, p. 48)

La commission note toutefois que le carburant diesel est une importante source de particules fines dans le secteur des transports¹, ce qui n'améliorerait pas la gravité des épisodes de smog si son utilisation augmentait au cours des prochaines années.

Par ailleurs, le promoteur a précisé en audience publique que, si les modèles informatiques permettent d'estimer les émissions atmosphériques, il demeure que la mesure de l'exposition de la population à ces contaminants s'avère complexe (*ibid.*, p. 49).

- ◆ **Constat** — *La commission constate que les simulations du ministère des Transports du Québec prévoient, avec la réalisation du projet, une légère diminution à court terme des émissions de contaminants atmosphériques liés aux véhicules routiers. À plus long terme, les bénéfices seraient réduits progressivement ou annulés par l'augmentation du trafic routier projeté sur l'autoroute 25.*
- ◆ **Constat** — *La commission constate que, dans le cadre du projet, les simulations du ministère des Transports du Québec servant à calculer les émissions atmosphériques n'ont pas évalué le niveau d'exposition des populations riveraines de l'emprise de l'autoroute 25.*
- ◆ **Constat** — *La commission constate que les avancées technologiques dans le domaine des véhicules routiers contribueraient à améliorer la qualité de l'air dans l'agglomération métropolitaine. Ces gains risquent toutefois d'être réduits ou, même, annulés par l'augmentation anticipée de l'usage de l'automobile et du transport lourd par camion.*

1. [www.mtq.gouv.qc.ca/fr/ministere/environnement/climat/gaz.asp]

L'état de la qualité de l'air ambiant sur l'île de Montréal

Le Réseau de suivi de la qualité de l'air ambiant de la ville de Montréal comporte seize stations de mesure. Les mesures pour plusieurs polluants y sont prises depuis plus de 20 ans. Si la Ville dénote des baisses marquées pour le SO₂, le CO, les particules en suspension totales et le plomb, elle signale toutefois qu'en ce qui concerne les NO_x et l'ozone, il reste de gros efforts à faire¹.

Selon la Ville, trois stations de mesure peuvent servir à comprendre l'évolution de la qualité de l'air à proximité du prolongement de l'autoroute 25. La première (station 55) est située à près de 3 km à l'est de l'emprise du projet. Le nombre de journées de mauvaise qualité de l'air y est habituellement parmi ceux les plus élevés de Montréal. Pour la Ville, la mauvaise qualité de l'air ambiant à cette station est attribuable, en grande partie, au chauffage au bois des résidences en hiver (DM28, p. 31). Puisque l'emplacement du projet serait dans un quartier semblable à celui de cette station, la Ville craint que ce secteur ne subisse une dégradation de la qualité de l'air :

Si on ajoute l'impact supplémentaire de la circulation automobile [...] il est possible que le niveau moyen de particules fines dans le secteur augmente. Cette augmentation pourrait faire augmenter le nombre de journées de mauvaise qualité de l'air à proximité du futur pont.
(*Ibid.*, p. 31)

La deuxième station de mesure (station 6), située près de l'échangeur Anjou, reflète les effets de la circulation en provenance des autoroutes 25 et 40. Selon la Ville, le réseau de suivi y a enregistré les concentrations moyennes de particules totales et fines les plus élevées de Montréal. La Ville s'inquiète des effets du projet dans ce secteur : « Les normes ont été dépassées à l'occasion et il est fort probable que toute augmentation de circulation dans ce secteur accentuera l'augmentation des niveaux moyens mesurés » (*ibid.*, p. 13 et 14).

Enfin, à la troisième station (station 29), située sur le boulevard Pie-IX, dans Montréal-Nord, les normes dans l'air ambiant de CO et de NO₂ n'ont jamais été dépassées. Toutefois, la Ville dénote une augmentation majeure des concentrations moyennes de polluants lorsque les vents, venant du nord et du nord-est, transportent les émissions de la circulation automobile (*ibid.*, p. 30). Le déplacement du trafic de transit vers le secteur du prolongement de l'autoroute 25 pourrait contribuer à améliorer la qualité de l'air de cet arrondissement, mais possiblement au détriment de secteurs situés au voisinage de l'emprise du projet.

1. [www.rsqa.qc.ca/histrsqf.htm]

- ◆ **Constat** — *La commission constate que la qualité de l'air ambiant de Montréal, à proximité du projet de l'autoroute 25 est à certains moments de l'année problématique. La Ville de Montréal est inquiète face à d'éventuelles répercussions de l'augmentation du trafic routier sur la qualité de l'air dans les secteurs limitrophes de l'emprise de l'autoroute 25.*

La qualité de l'air ambiant et ses effets sur la santé

La Direction de santé publique de Montréal est préoccupée par l'impact du transport routier sur la santé publique. Selon la Direction, la toxicité de l'ozone troposphérique, un puissant irritant des voies respiratoires, et des particules fines, de même que leurs effets à court et à long terme sur la santé sont préoccupants. Ainsi, l'ozone peut favoriser, à court terme, la diminution des fonctions pulmonaires et augmenter la fréquence et la gravité des crises d'asthme. À long terme, il peut favoriser la progression de cette maladie et diminuer la croissance des poumons chez les enfants. Les particules fines sont, quant à elles, associées à des troubles cardiovasculaires qui, à court terme, entraînent une augmentation de l'hospitalisation pour les maladies cardiovasculaires et respiratoires et, à long terme, un taux accru de mortalité par maladies cardiorespiratoires et cancers pulmonaires (DM51, p. 6).

Ainsi, les études épidémiologiques faites au Canada, au Québec et ailleurs établiraient un lien entre la pollution atmosphérique et les problèmes de santé. Deux types de problèmes seraient craints pour les gens qui vivent depuis longtemps là où existe une mauvaise qualité de l'air. D'abord, celui d'aggraver un problème existant, puis celui d'en développer un (M. Normand King, DT3 p. 33). Une analyse de la Direction de santé publique de Montréal aurait permis de constater que le risque d'hospitalisation pour maladies respiratoires chez les personnes âgées de 60 ans ou plus, qui vivent le long d'autoroutes où plus de 7 000 véhicules circulent en période de pointe du matin, est de 30 % plus élevé (M. Louis Drouin, DT5, p. 56 ; DB14).

En 2005, Santé Canada et Environnement Canada ont évalué l'excès de mortalité causé par la pollution atmosphérique au Canada. Cette étude établit qu'entre 1998 et 2000, il y a eu, à Montréal, près de 1 540 décès annuels attribuables au smog (DB16, p. 11 ; DB13). Pour la Direction de santé publique de Montréal, en se fiant aux études européennes, il est possible d'estimer que de ces 1 540 mortalités, 50 % sont liés aux émissions de polluants associés au transport. Pour cet organisme, il s'agit « d'un impact qu'on juge significatif et même très significatif pour la santé publique montréalaise » (M. Louis Drouin, DT8, p. 31).

Sur le plan local, des participants sont préoccupés par la possibilité que le trafic routier de l'autoroute 25 transite par les quartiers limitrophes du projet et, plus particulièrement, par l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve :

Parce que ce projet-là, [...] ce n'est pas juste traverser la rivière des Prairies. C'est également un projet qui va faire qu'il y a de la circulation qui va se rendre jusqu'au centre-ville de Montréal et il y a des milliers de personnes qui vivent, il y a des quartiers densément peuplés qui sont dans ces secteurs-là, comme dans Hochelaga-Maisonneuve. Donc, il y a une exposition chronique qui va se faire à certains polluants atmosphériques.
(M. Daniel Vanier, DT3, p. 27)

Le promoteur estime qu'en période de pointe du matin ce sont environ 800 véhicules de plus qui se dirigeraient entre l'échangeur Anjou et la rue Sherbrooke (M. Henri Gilbert, DT7, p. 51). Selon les variations de flux routiers simulés, suivant l'axe de l'autoroute 25, au sud de l'échangeur Anjou, il y aurait en effet une légère augmentation du trafic routier (DA18).

Une étude de la Direction de santé publique de Montréal portant sur la variation géographique de l'asthme pédiatrique sur tout le territoire de l'île de Montréal a été faite pour la période allant de 1995 à 2000. Cette étude révèle que le secteur Mercier-Est–Pointe-aux-Trembles est un quartier où a été observée une forte concentration d'hospitalisations pour traiter les cas d'asthme chez les enfants âgés entre 6 mois et 12 ans (DB24). Bien que l'étude n'en indique pas les causes, elle fait ressortir l'importance de l'activité industrielle et la proximité d'axes routiers majeurs.

- ◆ **Constat** — *La commission constate que le milieu scientifique reconnaît les effets néfastes des contaminants atmosphériques émis par le transport routier sur la santé publique, l'ozone et les particules fines étant particulièrement préoccupants.*

Pour plusieurs participants à l'audience publique, les solutions aux problèmes de santé liés à l'exposition aux contaminants atmosphériques sont la réduction des émissions des véhicules et l'augmentation de l'utilisation du transport en commun. Selon eux, les sommes prévues pour le prolongement de l'autoroute 25 devraient plutôt être investies dans le transport en commun (DM91.1, p. 84 ; M. Richard Lessard, DT8, p. 34). La Direction de santé publique de Laval estime, quant à elle, qu'il est nécessaire que des mesures d'aménagement urbain soient mises en place dans les quartiers limitrophes du projet afin de diminuer l'impact des particules fines sur la santé (DM76, p. 6).

- ◆ **Constat** — *La commission note que l'état de santé de la population de l'est de l'île de Montréal serait dégradé par la mauvaise qualité de l'air ambiant. Compte tenu de l'augmentation de la circulation anticipée par le ministère des Transports du Québec sur l'autoroute 25, il est possible que dans les quartiers situés à proximité, les effets cumulatifs du projet sur la qualité de l'air se traduisent par une détérioration de la qualité de vie des résidents.*

- ◆ **Avis 4** — *La commission est d'avis qu'un suivi de la qualité de l'air ambiant par le ministère des Transports du Québec est requis le long de l'autoroute 25 actuelle et projetée à Montréal afin de bien cerner la contribution du transport routier à la dégradation de la qualité de l'air ambiant et à ses effets sur la santé.*

Le climat sonore

La situation actuelle

Pour évaluer le climat sonore dans la zone d'étude du projet, le MTQ a mesuré le niveau de bruit près de l'emprise de l'autoroute 25 projetée. Les mesures de bruit ont fait l'objet d'une analyse statistique, puis elles ont été converties en niveau de bruit continu équivalent (N_{eq}), qui correspond au niveau de bruit continu ayant la même énergie sonore que le bruit discontinu mesuré pendant le passage des véhicules.

Selon le promoteur, les résidences situées à Montréal près de l'emprise seraient qualifiées, en majorité, par un niveau actuel de gêne sonore dit acceptable, avec un niveau de bruit continu inférieur à 55 dB(A). Des résidences faisant partie des premières rangées de maisons situées le long des boulevards Perras et Maurice-Duplessis subiraient un niveau de gêne fort avec ± 65 dB(A), alors qu'en s'éloignant, ce niveau descendrait à faible, soit entre 55 et 60 dB(A). De leur côté, le Centre hospitalier Rivière-des-Prairies et les bâtiments du cégep Marie-Victorin auraient un niveau de gêne acceptable, tandis que certains terrains de sport de ce dernier seraient dans un environnement sonore faible.

À Laval, des résidences situées près de l'autoroute 440 et de la montée Masson seraient présentement dans un niveau de gêne sonore fort. Quant au Complexe scolaire Leblanc, le niveau de gêne y serait faible du côté est, tout comme pour les résidences du boulevard Lévesque, et moyen (entre 60 et 65 dB(A)) du côté ouest.

Par ailleurs, le climat sonore de l'arrondissement de Montréal-Nord aurait été modifié depuis le prolongement de l'autoroute 25, de l'échangeur Anjou jusqu'au boulevard Henri-Bourassa, en 1998. Ce climat sonore serait perturbé par le déversement quotidien de la circulation automobile et lourde en transit entre le pont Pie-IX et l'autoroute 25 actuelle. Le trafic circulant, notamment, sur les boulevards Henri-Bourassa, Pie-IX et Léger y générerait du bruit et des vibrations incompatibles avec un milieu résidentiel. Selon les représentants de l'arrondissement entendus en audience publique « les nuisances seraient d'autant plus prononcées que la très grande majorité des immeubles, si ce n'est la totalité, n'ont pas été construits pour faire face à un tel environnement » (DM19, p. 4). Qui plus est, les résidences sont près de la chaussée et il serait impensable d'installer de l'équipement d'atténuation du bruit. Des mesures de bruit, probablement de courte période, faites par les

services de l'arrondissement à une intersection, en face d'un bâtiment résidentiel du boulevard Henri-Bourassa, révéleraient un niveau de bruit variant de 60 dB(A), lorsque la circulation sur le boulevard Henri-Bourassa est arrêtée aux feux de circulation, à 82 dB(A) lors du passage de camions semi-remorques à des intervalles de 16,6 secondes (*ibid.*).

En résumé, deux situations sont observées actuellement : une, dans les environs de l'emprise de l'autoroute projetée avec des niveaux de gêne sonore actuels considérés surtout comme acceptables ou faibles selon les critères du MTQ et l'autre, qui a cours dans Montréal-Nord avec un trafic routier artériel important où le niveau de gêne peut être fort. À cet égard, le cas de Montréal-Nord semble représentatif des problèmes provoqués par le débordement artériel issu de la congestion routière sur les autoroutes. Ce problème serait aussi observé dans d'autres arrondissements de Montréal, comme Ville-Marie et Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

L'impact du prolongement de l'autoroute 25 sur le climat sonore

Le promoteur a évalué le climat sonore avec la mise en service du projet sur la base d'un scénario sans péage de façon à produire un achalandage maximal et d'un autre scénario avec péage à 1 \$, supposant un achalandage moindre. De manière générale, les simulations du promoteur prévoient des augmentations du niveau sonore supérieures à 3 dB(A) et, parfois même, supérieures à 9 dB(A). Celles-ci seraient perceptibles par les riverains jusqu'à 300 m de la limite de l'emprise, selon l'emplacement.

À Montréal, les secteurs les plus touchés par la dégradation du climat sonore seraient l'est des terrains du cégep Marie-Victorin, les intersections de l'autoroute 25 et des boulevards Gouin, Perras et Duplessis, l'est des terrains du centre hospitalier Rivière-des-Prairies et, enfin, la Coulée verte du ruisseau De Montigny.

Par ailleurs, en pointe du matin, le projet libérerait l'arrondissement de Montréal-Nord d'une partie du trafic de transit d'automobiles et de camions. La diminution du trafic anticipée par le promoteur serait la plus importante sur le boulevard Henri-Bourassa (de l'ordre de 25 %), ce qui améliorerait sensiblement le climat sonore. Pour les autres artères principales, le projet aurait, en règle générale, un effet bénéfique, mais plus marginal. Le climat sonore pourrait toutefois se dégrader quelque peu sur certaines artères, comme le boulevard Gouin à l'ouest du boulevard Pie-IX par le rééquilibrage du trafic sur les ponts de la rivière des Prairies et sur d'autres artères à la suite de la mise en service de l'autoroute (DA24).

Même si la Ville de Montréal reconnaît les bénéfices globaux du projet dans l'arrondissement de Montréal-Nord, elle considère que sa réalisation pourrait

entraîner une détérioration importante du climat sonore, notamment à l'endroit où l'emprise croise le boulevard Gouin. La Ville soutient aussi qu'une perturbation sonore importante pourrait être causée sur les terrains de l'hôpital Rivière-des-Prairies et du cégep Marie-Victorin (DM28, p. 14).

Dans les secteurs Lévesque, Leblanc et Masson à Laval, le niveau sonore projeté devrait varier d'environ 0,7 à 3,6 dB(A), pour le scénario sans péage, et de 0,6 à 1,9 dB(A), pour celui avec péage. Cette évaluation du promoteur faite en 2001 est sensiblement la même que dans la version du projet modifiée en 2004, même si les bretelles prévues à l'échangeur autoroute 440/autoroute 25/avenue Marcel-Villeneuve ont été éloignées du complexe scolaire Leblanc. Les résidences situées près de l'autoroute 440 en direction est et de la montée Masson seraient actuellement dans un environnement sonore de mauvaise qualité mais la mise en service du projet ne devrait pas entraîner une dégradation significative. Conséquemment, le promoteur n'anticipe qu'un faible impact sonore à Laval.

Le promoteur prévoit éventuellement des mesures d'atténuation dans les secteurs qu'il juge sensibles ainsi qu'un suivi environnemental de leur efficacité. Ces mesures viseraient à ramener le plus près possible de 55 dB(A) $N_{eq, 24 h}$ le niveau de bruit ambiant, sauf pour les secteurs Gouin Est et Ouest dont le climat sonore pourrait être aussi perturbé par les vibrations venant de la structure du pont. Pour ce dernier secteur, le promoteur entend exiger de l'éventuel concessionnaire une approche particulière, sans toutefois l'engager à respecter le seuil de 55 dB(A).

Ces zones sensibles seraient les pavillons Montfort et de-la-Salle et les terrains de sport du cégep Marie-Victorin, le long du ruisseau De Montigny, des résidences des boulevards Perras et Gouin, c'est-à-dire celles qui subiraient un impact sonore moyen ou fort. Toutefois, l'analyse fine de l'efficacité de mesures d'atténuation particulières à mettre en place n'a pas encore été produite et le détail des interventions serait avancé par le concessionnaire, après l'autorisation du projet par le Conseil des ministres.

Bien que le MTQ préfère les buttes antibruit végétales aux murs acoustiques, les mesures particulières d'atténuation ne sont pas encore précisées dans la version préliminaire du devis de performance pour les secteurs sensibles. De plus, aucun mécanisme de consultation publique ne semble prévu pour que les riverains de l'emprise connaissent les mesures proposées et puissent les commenter.

- ◆ **Constat** — *La commission constate qu'avec la réalisation du projet, des secteurs de Montréal bénéficieraient d'une amélioration du climat sonore alors que d'autres subiraient une dégradation. En règle générale, le climat sonore pourrait être amélioré, compte tenu de la possibilité de mettre en place des mesures d'atténuation dans la plupart des secteurs qui subiraient une dégradation le long de l'emprise du*

prolongement de l'autoroute 25. Toutefois, les mesures d'atténuation particulières ne seraient connues que bien après la décision du Conseil des ministres sur le projet, laissant ainsi planer une incertitude sur les impacts sonores du projet pour les riverains.

- ◆ **Avis 5** — *La commission est d'avis que les citoyens riverains de l'emprise de l'autoroute projetée devraient être informés et consultés par le promoteur, le concessionnaire et la Ville de Montréal sur les impacts sonores et l'impact visuel qu'ils pourraient subir ainsi que sur les mesures d'atténuation nécessaires si le projet de prolongement de l'autoroute 25 est autorisé par le Conseil des ministres.*

Le bruit et la santé

L'approche du MTQ ramène le niveau de bruit à une période de 24 heures. Cela signifie que le seuil à respecter, ici 55 dB(A), est le même le jour ou la nuit et que les bruits de pointe ou tapageurs, souvent dérangement, ne sont pas pris en considération du fait qu'ils sont noyés dans une période de 24 heures. Par ailleurs, dans le cas d'une route existante, le MTQ n'intervient, dans les zones qu'il a déterminées comme sensibles, qu'au moment où le niveau de bruit extérieur atteint le seuil de 65 dB(A) $N_{eq, 24h}$. Dans le cas d'une nouvelle route, le MTQ intervient si l'augmentation projetée du niveau de bruit entraîne un impact moyen ou fort, selon sa grille d'analyse.

La Direction de santé publique de Montréal est préoccupée particulièrement par le bruit nocturne dans les secteurs résidentiels en raison de la perturbation du sommeil et de la fatigue chronique qui peut s'ensuivre (M. Norman King, DT5, p. 21). À cet effet, l'Organisation mondiale de la santé recommande un seuil de 55 dB(A) $N_{eq, 16h}$ le jour et de 45 dB(A) $N_{eq, 8h}$ la nuit. En outre, afin de ne pas perturber le sommeil¹, le seuil pour le bruit de pointe ou tapageur ne devrait pas excéder 60 dB(A) la nuit. L'approche de l'Organisation mondiale de la santé pose donc des exigences plus sévères que celles du MTQ en matière de santé à l'égard du bruit routier.

- ◆ **Avis 6** — *À l'instar d'autres commissions du BAPE ayant eu lieu dans le passé, la commission est d'avis que le ministère des Transports du Québec devrait revoir sa politique sur le bruit routier de façon à tenir compte des bruits nocturnes, qui peuvent causer des répercussions sur la santé.*

La rivière des Prairies

À l'heure actuelle, huit ponts avec piles traversent la rivière des Prairies. À cela s'ajoute la centrale de la Rivière-des-Prairies d'Hydro-Québec située à six kilomètres

1. [www.who.int/docstore/peh/noise/bruit.htm]

en amont du pont projeté. Enfin, une ligne de transport d'énergie construite par Hydro-Québec traverse la rivière près du site de construction du pont projeté, à l'ouest.

La valeur écologique de la rivière

La rivière des Prairies est reconnue comme un cours d'eau d'une grande valeur sur le plan écologique. Avantagee par plusieurs rapides, elle présente des sites favorables à la reproduction de plusieurs espèces de poisson. En effet, dans le segment dont il est question, elle serait le site de frayères pour l'Achigan à grande bouche, la Barbotte brune, la Barbue de rivière, la Carpe, le Crapet-soleil, le Grand Brochet, la Lotte, la Marigane noire, le Maskinongé, la Perchaude, le Poisson-castor, l'Alose savoureuse et l'Esturgeon jaune. Il importe de noter que l'Alose savoureuse est inscrite sur la liste des espèces désignées comme vulnérables selon la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* (L.R.Q., c. E-12.01) et que l'Esturgeon jaune est sur la liste des espèces susceptibles d'être désignées comme menacées ou vulnérables selon la même loi (Approche-Nature de Montréal, DM3, p. 5).

L'environnement des îles Lapierre, Boutin, Rochon et Gagné, situé un peu en aval du pont projeté, constituerait un habitat favorable à la nidification, au repos et à l'alimentation de plusieurs espèces d'oiseaux qui affectionnent les milieux humides (*ibid.*, p. 4 et 5).

Trois espèces floristiques aquatiques d'intérêt qui se trouvent à l'intérieur de l'emprise ou à proximité seraient potentiellement perturbées par les travaux de construction du pont. Deux d'entre elles sont susceptibles d'être désignées comme menacées ou vulnérables. Il s'agit de la colonie de Rubanier rameux située aux abords de l'île Boutin et de la colonie de Zizanie aquatique présente sur la rive gauche de la rivière. La troisième, l'Arisème dragon, détient le statut officiel d'espèce menacée et a été identifiée sur l'île Rochon.

Le régime des eaux de la rivière

Selon le promoteur, la vitesse moyenne d'écoulement dans la rivière des Prairies varierait entre 0,22 m/s en étiage et 0,40 m/s en crue dans la zone d'étude, ce qui est typique d'un écoulement lent. La crue débiterait à la fin de mars et se terminerait en juin. Plus de 40 % de l'écoulement des eaux de la rivière dans l'axe du pont projeté se ferait par un chenal d'environ 250 m de largeur qui longe l'île Jésus.

Puisque les îles ralentissent les vitesses d'écoulement, la glace se formerait d'abord près de la rive droite à partir du début de décembre. Elle s'accumulerait progressivement dans le chenal près de la rive gauche. La date de la formation d'un

couvert de glace complet varierait de la fin du mois de décembre à la fin de février, et resterait en place jusqu'à la débâcle.

Les impacts du pont durant la phase de construction

Le pont projeté pour traverser la rivière des Prairies serait supporté par un maximum de neuf piles dont la construction nécessiterait des structures de confinement (batardeaux et chemin d'accès) et entraînerait la destruction d'une certaine superficie de végétation aquatique et riveraine, de même que la perturbation de l'habitat du poisson. Selon l'étude d'impact, la construction de l'infrastructure et les travaux en rive et en eau entraîneraient, à l'échelle locale, une modification temporaire de la qualité de l'eau de la rivière. L'impact anticipé comprendrait essentiellement la remise en suspension de particules fines qui augmenteraient la turbidité et modifieraient les conditions physicochimiques de l'eau (diminution de la transparence et de la quantité d'oxygène dissous, perturbation de la stratification thermique des eaux et mise en disponibilité de nutriments).

Des analyses chimiques faites en 1976 par Environnement Canada mettent en évidence trois secteurs de la rivière où peuvent se trouver des sédiments contaminés par des apports locaux. Le plus vaste, le secteur de l'île Gagné, correspond à une zone de faibles courants. L'examen des résultats montre que les concentrations de métaux traces (Cr, Cu, Hg, Ni, Pb et Zn) y étaient anormalement élevées. Les apports locaux de métaux déversés par les nombreux émissaires et ruisseaux urbains du secteur seraient responsables de cette contamination. En 1999, certains des endroits étudiés en 1976 étaient toujours sous l'influence de sources actives de contamination (Environnement Canada, p. 123).

Par ailleurs, des analyses chimiques pratiquées sur des échantillons de sédiment près du tracé du pont projeté indiquent qu'en divers endroits, les teneurs en certains métaux et HAP dépasseraient la concentration produisant un effet probable sur la vie aquatique, tel que le Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME) le définit¹.

Selon le promoteur, puisque les sédiments sont contaminés, il serait nécessaire de recourir à des méthodes appropriées de gestion afin d'éviter un déplacement de la contamination vers l'aval, notamment vers la fosse utilisée comme aire d'alimentation par l'Esturgeon jaune. Les méthodes de construction retenues devraient minimiser la mise en suspension des sédiments ; de plus la construction de batardeaux et de voies d'accès sur le lit de la rivière devrait se faire en étiage. Compte tenu des

1. [www.ccme.ca/publications/ceqg_rcqe.fr.html]

vitesse qui ne dépassent pas 0,6 m/s en période de crue centennale et de la faible obstruction attribuable aux caissons des piles, la vitesse moyenne et les niveaux d'eau ne seraient pas touchés par la présence des structures de confinement au moment de la construction du pont, en période d'eau libre. Le promoteur ajoute que la construction du pont exercerait peu d'effet sur la formation des glaces dans la rivière.

Toutefois, le promoteur n'a pas détaillé la méthode de construction du pont projeté, les moyens pour accéder aux sites des piles et les mesures de restauration, laissant au futur concessionnaire cette responsabilité (M. Henri Gilbert, DT2, p. 87).

- ◆ **Constat** — *Comme les méthodes de construction ne sont pas détaillées par le promoteur au présent stade du projet, la commission ne peut établir si celles-ci auraient un impact significatif sur la qualité de l'eau, les sédiments et la faune aquatique de la rivière des Prairies.*

Les impacts du pont en phase d'exploitation

Pour ce qui est des impacts en période d'exploitation, l'eau de la rivière pourrait être modifiée par les fondants. Cela entraînerait une hausse des concentrations en ions inorganiques, laquelle n'a pas été déterminée par le promoteur.

En eau libre de glace, la modélisation du promoteur montre que l'obstruction créée par les piles du pont aurait un effet négligeable sur le niveau d'eau, puisque la vitesse d'écoulement est lente et que la construction du pont réduirait peu le périmètre mouillé (DA5, p. 19). De plus, des modifications ont été apportées par le promoteur au plan de l'emplacement des piles pour protéger la fosse à Esturgeon jaune située en rive gauche.

Cependant, la présence des piles pourrait accélérer localement la vitesse du courant au voisinage de la fosse à Esturgeon jaune et, ainsi, causer un déplacement de sédiments fins, ce qui pourrait exercer un effet sur la productivité d'une portion de cet habitat (M. Pierre Bilodeau, DT1, p. 93).

Le représentant du ministère des Ressources naturelles et de la Faune a indiqué que le pont pourrait créer des impacts plus ou moins localisés sur le milieu aquatique et l'ambiance sonore. Il suggère « qu'un suivi précis de l'évolution des activités fauniques (sédimentologie, chants d'anoures, nidifications des oiseaux) soit effectué afin de connaître l'impact des piles dans la rivière des Prairies, et du climat sonore à proximité des îles » (DQ6.1).

Selon le MTQ, la formation d'un pont de glace contre les piles n'aurait pas de conséquences défavorables et il juge qu'à ce titre, il n'est pas nécessaire de prévoir

une très grande portée pour franchir le chenal de navigation. À titre d'exemple, il soutient que les pylônes de la ligne électrique d'Hydro-Québec situés immédiatement en amont de l'axe du pont n'auraient pas eu d'effet sur le régime des glaces (DA5, p. 20).

En somme, il semble que les impacts appréhendés sur le milieu aquatique découlent surtout de la construction des piles, de la présence des structures temporaires, des remblais éventuels pour accéder aux sites de construction des piles et du démantèlement du chantier. Les sources d'impact seraient le déplacement éventuel de sédiments, contaminés ou non, et la modification temporaire aux régimes hydraulique, sédimentologique et des glaces de la rivière.

- ◆ **Constat** — *La commission constate, en se basant sur les données du promoteur et les esquisses du pont projeté, que celui-ci devrait avoir un impact faible sur le régime d'écoulement de la rivière des Prairies, sur les sédiments et sur les habitats fauniques limitrophes.*
- ◆ **Avis 7** — *La commission est d'avis que les techniques de construction du pont projeté de l'autoroute 25 ne doivent pas entraîner un déplacement significatif de sédiments dans la rivière des Prairies ni de destruction notable des habitats.*

L'intégration du projet au paysage

La rivière des Prairies s'avère un élément visuel de grande importance dans l'archipel de Montréal. Ce cours d'eau offre un grand dégagement visuel et des types de vues variés. Dans le *Plan d'urbanisme de Montréal*, cette rivière est l'une des composantes du parcours riverain pour lequel il est proposé de protéger et de mettre en valeur des éléments patrimoniaux et paysagers, les percées visuelles et les panoramas sur les rives, les cours d'eau et les îles. Pour ce faire, la Ville de Montréal propose le maintien des accès visuels à l'eau à partir du parcours riverain :

L'accessibilité physique et visuelle au fleuve Saint-Laurent et aux autres cours d'eau entourant le territoire constitue plus que jamais un trait unificateur majeur de l'identité montréalaise. Par l'identification du parcours riverain, la Ville compte assurer une protection et une mise en valeur intégrée de l'ensemble des composantes du parcours telles que les noyaux villageois, les percées visuelles et les panoramas, les milieux naturels, les espaces verts en rive et les pistes cyclables, de même que tout autre élément contribuant au caractère des différents tronçons du parcours.
(DB1, p. 120)

Comme le montrent les simulations visuelles préparées par le promoteur, le pont projeté de l'autoroute 25 et ses approches exerceraient un impact important sur le paysage à cause de la taille du pont, de sa longueur de 1,16 km et du fait qu'il

pourrait être à haubans. Ainsi, il se détacherait à l'horizon plus que les autres ponts situés en amont (DA31, p. 5-8). Selon le MTQ, le pont réduirait le champ visuel des usagers et des résidents et, surtout, celui vers les îles et vers le corridor fluvial.

Sur l'île de Montréal, la rive est occupée par des résidences et des immeubles qui obstruent la vue vers la rivière, à partir du boulevard Gouin et, occasionnellement, à partir de la piste cyclable. Les usagers de la route voient leur champ visuel dominé par la trame urbaine. Par ailleurs, l'autoroute, sur l'île de Montréal, serait construite en semi-dépression, de sorte que la Coulée verte du ruisseau De Montigny continuerait d'être visible à partir de l'est.

En outre, la construction du pont en surplomb du boulevard Gouin insérerait un élément discordant dans ce secteur. En effet, la structure en tablier, avec les piles situées en bordure du corridor routier, formerait une voûte.

Sur l'île Jésus, le boulevard Lévesque longe la rivière et les résidences sont en retrait. L'ouverture visuelle ainsi créée permet des points de vue vers la rivière tant pour les résidents que pour les usagers du boulevard. Selon le promoteur, le pont projeté viendrait s'ajouter, en premier plan, au panorama urbanisé de la rive droite de la rivière occupée, en partie, par des immeubles à plusieurs étages. Les personnes résidant en aval du pont projeté conserveraient le champ visuel qu'offrent le corridor fluvial et l'environnement insulaire.

- ◆ **Constat** — *La commission constate que les impacts visuels les plus importants pour les riverains de l'autoroute projetée seraient associés, principalement, à la présence du pont sur la rivière des Prairies. La nouvelle infrastructure aurait pour effet de restreindre le champ visuel des observateurs à partir des boulevards Gouin et Lévesque.*
- ◆ **Avis 8** — *La commission est d'avis que les riverains de la rivière des Prairies devraient être informés du concept final du pont de l'autoroute 25, puis consultés afin que le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs en tienne compte dans l'analyse du projet.*

Les cours d'eau et les milieux humides

Les cours d'eau

Les affluents de la rivière des Prairies situés dans la zone d'étude du projet sont les ruisseaux De Montigny, Corbeil et Bas-Saint-François.

Le ruisseau De Montigny est situé sur l'île de Montréal (figure 5). Il coule vers le nord et se jette dans la rivière des Prairies. Il inscrit son cours dans un ravin, sur un substratum calcaire. Ses rives sont couvertes de peuplements feuillus qui couvrent une superficie de 52,80 ha (Secrétariat métropolitain de mise en valeur des espaces bleus et verts et C. Thiffault, 2002). Il se situe dans un milieu fortement urbanisé et une bonne portion de son bassin versant est constituée de surfaces imperméables. Les ruisseaux Corbeil et Bas-Saint-François sont situés sur l'île Jésus en milieu rural et agricole (figure 6). Ils coulent vers le sud et se jettent dans la rivière des Prairies.

Selon la Ville de Montréal, la qualité de l'eau du ruisseau De Montigny serait mauvaise compte tenu des apports d'eau pluviale venant du secteur industriel de l'arrondissement d'Anjou. La Ville envisage cependant des mesures afin d'améliorer la qualité de l'eau du ruisseau (M^{me} Andrée Turenne, DT5, p. 11).

Même si son bassin versant a été altéré par l'urbanisation, le secteur du ruisseau De Montigny est considéré comme ayant une grande valeur sur le plan écologique et social. À cet égard, la Ville a sélectionné ce territoire parce qu'il se distinguait sur le plan de la biodiversité et parce qu'il avait « des caractéristiques écologiques uniques » à Montréal (*ibid.*, p. 82). Ainsi, ce site fait partie du réseau des milieux naturels protégés ou écoterritoires retenus par la Ville de Montréal en vertu de sa *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*. Selon cette politique, il est proposé de préserver cet écosystème situé dans un secteur fortement urbanisé et carencé en espaces naturels. Des efforts sont entrepris afin de lui assurer un volume d'eau adéquat et de qualité, et pour créer un parc linéaire qui mettrait en valeur ce territoire jusqu'à sa source, soit le bassin de rétention d'Anjou (DB2, p. 29 ; DB21 ; DM28, p. 14). En outre, cet espace vert fait l'objet d'une grande attention de la part de citoyens de ce secteur de l'est de Montréal regroupés à l'intérieur de l'association Approche-Nature de Montréal (DM3).

La superficie du boisé d'intérêt écologique identifié dans ce secteur a été agrandie afin de préserver le potentiel écologique du site et de conserver un corridor vert comprenant l'ensemble du cours d'eau. Il comprend aussi les îles Gagné, Lapierre, Rochon et Boutin qui représentent de rares milieux naturels peu perturbés dans la partie est de l'île de Montréal et un des sites fauniques les plus riches dans la rivière des Prairies (M^{me} Andrée Turenne, DT5, p. 8).

Selon le MTQ, la section la plus près de la limite de la chaussée de la voie réservée aux autobus serait à 7 m du haut du talus du ruisseau sur une longueur de 60 m. La Ville de Montréal a fait connaître ses craintes à l'égard des répercussions possibles du projet sur la protection de l'intégrité écologique et du potentiel récréatif de la Coulée verte du ruisseau De Montigny. Plus particulièrement, la Ville s'inquiète de

l'empiètement de l'emprise routière sur la berge du ruisseau. La protection des berges est une priorité pour la Ville et tout empiètement est considéré comme inacceptable par l'administration municipale (DM28, p. 28).

- ◆ **Constat** — *La commission constate que les infrastructures routières se rapprocheraient à quelques mètres seulement du ruisseau De Montigny, un cours d'eau que la Ville de Montréal entend mettre en valeur. Cette situation inquiète la Ville et certains participants à l'audience.*
- ◆ **Avis 9** — *La commission est d'avis que le ministère des Transports du Québec devrait examiner, avec la Ville de Montréal, la possibilité de modifier le projet, notamment la voie réservée en site propre pour les autobus, afin d'éloigner les infrastructures routières projetées de la rive du ruisseau De Montigny.*

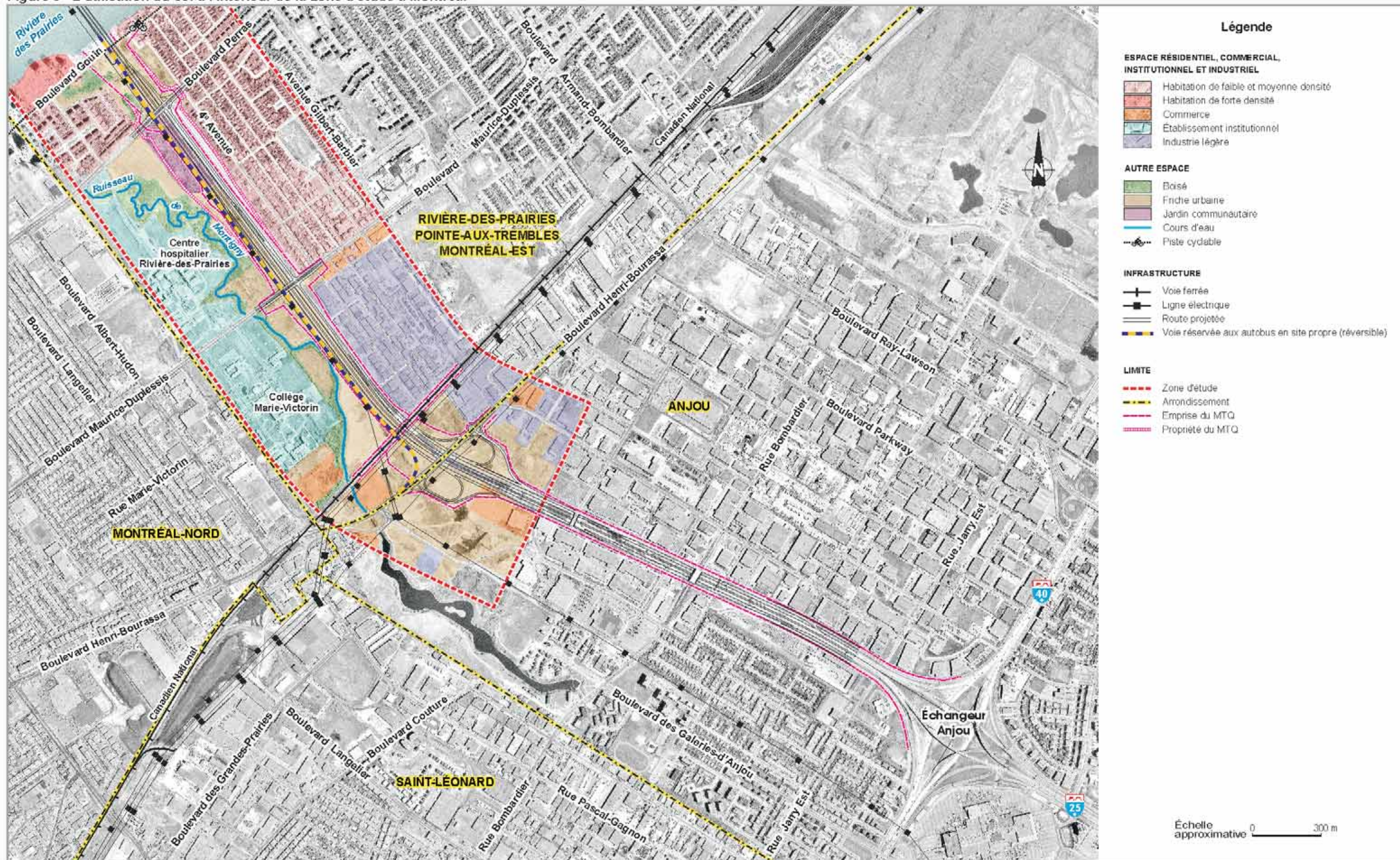
Enfin, à Laval, en période d'exploitation, la qualité de l'eau des ruisseaux serait modifiée par le ruissellement des eaux venant des fondants utilisés sur la route. Le MTQ ne prévoit pas de mesures particulières autres que celles qui s'appliquent déjà sur l'ensemble de son réseau routier. Il n'aurait pas non plus préparé de plan de drainage. Ainsi, la commission n'a pas été en mesure d'apprécier les impacts potentiels sur les ruisseaux de Laval.

- ◆ **Avis 10** — *La commission est d'avis que le ministère des Transports du Québec devrait compléter l'information sur le drainage de l'emprise projetée du prolongement de l'autoroute 25 et évaluer l'impact potentiel de l'utilisation de fondants sur la qualité de l'eau des ruisseaux Corbeil et Bas-Saint-François à Laval.*

Les milieux humides

Le marais situé au coeur de l'échangeur prévu entre l'autoroute 25 et l'autoroute 440 serait, sur le territoire de la MRC de Laval, le troisième en importance en matière de superficie parmi les 25 zones humides observées (PR8.6, p. 15 ; DC7). Sa grande valeur repose sur les critères suivants : sa localisation, la richesse de sa végétation et des espèces fauniques, la diversité des formations végétales présentes ainsi que la présence d'une espèce végétale, *Wolffia columbiana*, inscrite sur la liste des espèces floristiques menacées ou vulnérables susceptibles d'être ainsi désignées. Selon le MTQ, ce marais, ne serait pas remblayé ; toutefois, en raison du confinement créé par le nouveau réseau routier et de l'effet de barrière, son potentiel d'utilisation par les mammifères serait réduit et les caractéristiques de l'eau pourraient être fortement modifiées par les fondants ruisselant des chaussées de l'autoroute. Il pourrait toujours être utilisé par l'avifaune, l'ichtyofaune et l'herpétofaune, et il conserverait ses caractéristiques de milieu filtrant.

Figure 5 L'utilisation du sol à l'intérieur de la zone d'étude à Montréal



Sources : adaptée de PR3.2, figure A-14 ; PR3.4, figure 1. Le portail officiel de la Ville de Montréal [en ligne (8 septembre 2005) : www.ville.montreal.qc.ca].

De son côté, la Ville de Laval, en conformité avec les orientations municipales en cette matière, recommande que « des mesures spécifiques de mitigation soient mises en place lors de la construction pour sauvegarder cet environnement fragile » (DM8, p. 9).

- ◆ **Constat** — *La commission constate que le marais situé à Laval serait enclavé par les infrastructures routières prévues. De plus, l'usage de fondants pourrait modifier la qualité de l'eau du marais et menacer à moyen terme l'intégrité de l'écosystème qu'il a réussi à créer et à maintenir jusqu'à présent.*
- ◆ **Avis 11** — *La commission est d'avis que l'intégrité écologique du marais situé à Laval ne pourrait être assurée à la suite du confinement créé par les infrastructures routières. Il y aurait donc lieu que le promoteur discute avec la Ville de Laval et compense cette perte en aménageant un nouveau marais à proximité.*

Les boisés sur le territoire

De part et d'autre de l'emprise du MTQ et, parfois, sur la propriété du Ministère laissée en friche, le couvert végétal a continué de croître sans connaître de perturbations majeures depuis l'acquisition des terrains dans les années 1970. Ainsi, en 2005, dans la portion lavalloise du projet, il subsisterait des peuplements forestiers de feuillus âgés de plus de 70 ans, bien que la plupart des zones boisées soient peuplées par des feuillus âgés de 30 à 50 ans. Quelques espaces sont couverts de forêts de feuillus âgés entre 10 et 20 ans. Les forêts mixtes sont peu présentes à l'intérieur de ce territoire et les arbres les plus vieux ont entre 30 et 50 ans. Les principales espèces sont l'Érable à sucre, le Caryer cordiforme, l'Hêtre à grandes feuilles, le Tilleul d'Amérique et le Chêne rouge, en plus de la Pruche de l'est et du Cèdre. Aucun de ces espaces boisés n'est identifié dans le *Second projet de schéma d'aménagement révisé de la MRC de Laval* comme étant d'intérêt écologique ou de conservation et de mise en valeur environnementale.

Dans la portion montréalaise du projet, les friches et les boisés de feuillus longent principalement le ruisseau De Montigny. L'écoterritoire de la Coulée verte du ruisseau De Montigny inclut la protection de la végétation qui peuple les rives du ruisseau. Les peuplements forestiers se composent à la fois de jeunes arbres, principalement des peupliers, et de feuillus tolérants matures tels que l'Orme d'Amérique, le Tilleul d'Amérique, le Caryer cordiforme, le Chêne à gros fruits et le Chêne rouge et, plus particulièrement, d'une frênaie rouge. Le boisé riverain du ruisseau De Montigny a une superficie de 12 ha. Deux îlots boisés sont également présents entre les boulevards Perras et Gouin. À leur égard, le MTQ s'est engagé à conserver la portion du boisé située au nord du boulevard Perras, du côté est, de façon à créer un écran visuel. Les espaces boisés du secteur se composent d'arbres âgés de 40 à 50 ans.

Les impacts

Selon le MTQ, la construction éventuelle du tronçon autoroutier retirerait 86,4 ha de friches et 28,1 ha de peuplements de feuillus. Les pertes estimées par tranche d'âge d'arbre sont de 7,1 ha pour les peuplements âgés entre 10 et 20 ans, de 16,6 ha pour les peuplements âgés entre 40 et 50 ans, puis de 4,5 ha pour les peuplements de plus de 70 ans. L'étude d'impact précise que « les activités de déboisement de l'emprise de la future autoroute occasionneront la perte de quelques individus de deux espèces floristiques terrestres inscrites sur la liste des espèces susceptibles d'être désignées vulnérables ou menacées ». Ces deux espèces sont l'Érable noir et l'Orme liège. Par ailleurs, le déboisement occasionnerait des impacts sur la faune qui fréquente ces espaces. Les impacts se poursuivraient pendant la période d'exploitation de l'infrastructure, alors que le déneigement et l'épandage de fondants pourraient causer des dommages aux arbres et arbustes.

Afin d'atténuer l'impact du déboisement sur son territoire, la Ville de Laval demande dans son mémoire que le promoteur plante des arbres et des arbustes dans les échangeurs. Cette mesure serait réalisée en conformité avec le programme de renaturalisation des échangeurs, mis en place par la Ville (DM8, p. 15).

Les politiques de protection

La protection de boisés urbains métropolitains est basée sur trois outils. Le premier d'entre eux est le *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement* de la CMM dont l'une des orientations est la mise en valeur des espaces verts et bleus. L'objectif est double, soit préserver la pérennité des écosystèmes et l'utilisation des aires vertes et bleues à des fins de loisirs et d'interprétation. En ce qui a trait aux boisés, la CMM, en collaboration avec des ministères québécois et les municipalités et MRC qui la composent, a identifié 31 boisés d'intérêt métropolitain couvrant 15 000 ha, soit 4 % de l'agglomération. Le projet de règlement de contrôle intérimaire de la CMM a permis de sélectionner quatre boisés, dont celui du ruisseau De Montigny.

Dans son plan d'urbanisme, la Ville de Montréal a inclus sa future Politique de l'arbre qui vise à faciliter la prise de décision quant au sort des arbres et aux soins à leur apporter à l'intérieur de son territoire, tout en considérant leur valeur sur le plan social et environnemental. Cette politique devrait être adoptée au cours de 2005. Les objectifs de la politique préconisent une plus grande appropriation des arbres et de la forêt par les Montréalais par une diversification des espèces arboricoles, et par la protection de même que la conservation des arbres existants. L'avant-dernier objectif rejoint les préoccupations de la Ville pour la protection de la frênaie de la Coulée verte du ruisseau De Montigny.

Le dernier outil montréalais est la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels* dont les trois objectifs sont de maximiser la biodiversité et d'augmenter la superficie des milieux naturels à Montréal, d'assurer la pérennité des milieux naturels dans les parcs existants et de favoriser la consolidation et la viabilité des écosystèmes qui y sont présents, de même que d'encourager une meilleure intégration des écosystèmes et des paysages naturels dans les milieux de vie. Rappelons que la Ville de Laval n'a identifié aucun boisé d'intérêt écologique sur cette portion de son territoire. C'est pourquoi la commission ne présente pas les outils lavallois.

- ◆ **Avis 12** — *La commission est d'avis que le programme de la Ville de Laval en matière de renaturalisation des échangeurs routiers devrait être suivi par le concessionnaire qui pourrait même s'en inspirer pour la portion montréalaise du projet.*

Le réseau local de transport et la sécurité

La mission du MTQ est d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement durable du Québec (DA6, p. 3). De plus, dans son *Plan stratégique 2005-2008*, le MTQ retient, comme étant un grand enjeu relatif aux systèmes de transport, la sécurité des usagers. Dans cet esprit, le Ministère entend mettre de l'avant des mesures de réduction des accidents occasionnés par des sorties de route, qui surviennent aux intersections et qui mettent en cause un véhicule lourd. Entre autres, au cours de l'année 2005, est prévue la mise sur pied d'une Table de concertation en sécurité routière, puis l'adoption d'une politique de sécurité routière élaborée conjointement avec la Société de l'assurance automobile du Québec, en 2006. En outre, en ce qui concerne la sécurité routière sur les réseaux locaux de circulation, le travail amorcé avec les municipalités se poursuivrait. Comme le prolongement de l'autoroute 25 aurait des répercussions sur la sécurité locale, particulièrement sur l'île de Montréal, la commission s'est penchée sur cette question.

L'usage de l'automobile toujours en croissance

L'enquête origine destination de 2003 nous apprend qu'entre 1998 et 2003, les déplacements en automobile dans la métropole ont augmenté de près de 5 %, ce qui représente, au total, 54 000 nouveaux déplacements, sans que le nombre de personnes par véhicule ne varie, demeurant aux alentours de 1,24 personne par véhicule. Cette hausse annuelle de 0,9 % sous-tend, néanmoins, une hausse moins importante que celle observée entre 1987 et 1998, alors qu'elle se chiffrait à 3,1 %. Un coup d'œil plus détaillé sur les déplacements révèle que la couronne Nord a connu la hausse la plus forte avec une augmentation de l'ordre de 11 %, Laval et

Montréal ne voyant leurs déplacements en automobile croître respectivement que de 5 % et de 3 % (DB9, p. 21).

L'effet du projet sur les réseaux locaux de transport

Selon le MTQ, le prolongement de l'autoroute 25 canaliserait la circulation automobile et lourde dans le nouvel axe, avec, pour conséquence, la réduction du trafic de transit sur le réseau local. Dans le secteur immédiat du projet, le boulevard Henri-Bourassa, entre le boulevard Pie-IX et l'autoroute 25, serait l'artère locale où la réduction du trafic serait la plus importante (DA24).

Le débordement, sur le réseau local montréalais, du trafic de transit est reconnu par la Ville de Montréal. Son plan d'urbanisme précise d'ailleurs que, dans plusieurs secteurs, le réseau local ne peut plus absorber un trafic supplémentaire (DB1, p. 35). Devant cette réalité, le *Plan de transport de Montréal* propose d'assurer la quiétude et la sécurité dans les rues des quartiers résidentiels, soit en restreignant la circulation automobile de transit, soit en faisant en sorte que la circulation automobile dans ces quartiers se fasse à une vitesse sécuritaire (DM19, p. 25). À l'égard du transport des marchandises, le plan d'urbanisme présente diverses avenues afin d'atténuer les répercussions du camionnage en milieu urbain, dont mettre éventuellement en place des mesures préférentielles pour la circulation des camions le long de certains axes autoroutiers. La Ville prévoit d'ailleurs élaborer un plan de camionnage, en lien avec son plan de transport dont l'un des objectifs est d'assurer la cohabitation du transport des marchandises avec le milieu urbain. Les représentants municipaux et du monde des affaires des arrondissements d'Anjou et de Montréal-Nord ont d'ailleurs souligné à la commission l'importance, pour leur vitalité économique, de la fluidité du réseau routier.

Sur le plan de la sécurité, les taux moyens d'accident selon le type de routes montrent que la circulation sur les artères du réseau supérieur réduit les probabilités d'accident et l'indice de gravité¹ qui s'ensuit. Pour la région métropolitaine, ce taux pour une autoroute où l'on circule à 100 km/h est de 0,72 avec un indice de gravité de 1,54. Une artère collectrice, donc locale, où l'on circule entre 50 km/h et 90 km/h obtient, par contre, un taux d'accident de 1,54 avec un indice de gravité de 1,91. Au regard de ces données, et avec les prévisions de canalisation de la circulation pour les quartiers limitrophes du projet de l'autoroute 25, il est permis de penser que ces secteurs connaîtraient, s'il n'y a pas un retour de la congestion sur le boulevard Pie-IX, une amélioration de la sécurité dans les rues, ce qui signifierait moins

1. L'indice de gravité correspond à l'équation suivante où M = mortel, BG = blessé grave, BL = blessé léger et DMS = dommage matériel seulement : $Ig = (9,5 (M+BG) + 3,5 BL + DMS) / \text{accidents}$ (source : DA4).

d'accidents impliquant autant les automobiles que les camions, entre autres ceux qui transportent des matières dangereuses.

En cours d'audience, la Direction de santé publique de Montréal s'est montrée préoccupée par la sécurité routière dans les quartiers de Montréal. Son représentant a souligné que les accidents de la route sont la première cause de décès chez les jeunes âgés de moins de 35 ans en Amérique du Nord. Sur l'île de Montréal, pour chaque décès sur la route, il y aurait 220 blessés. On y observe d'ailleurs une augmentation de 17 % du nombre de blessés entre 1998 et 2003. Quant à eux, les secteurs de Laval, des Laurentides et de Lanaudière ont connu des augmentations de l'ordre de 17 % à 29 %.

À Montréal, le quart des piétons blessés sont des enfants et les accidents les impliquant surviennent généralement au retour à la maison. La tranche d'âge 16-19 ans est aussi abondamment représentée dans les statistiques entre 1999 et 2003. La Direction de santé publique de Montréal note qu'il n'est pas possible de déterminer qu'une intersection ou un secteur en particulier des quartiers centraux soient plus à risque que les autres, le phénomène des piétons et des cyclistes blessés étant plutôt diffus (M. Patrick Morency, DT5, p. 55). Les renseignements de l'organisme semblent indiquer que les intersections avec les grands axes de circulation est-ouest comme la rue Sherbrooke et le boulevard Hochelaga sont plus propices aux collisions que les rues secondaires.

Selon le promoteur, la canalisation de la circulation sur l'autoroute 25 se répercuterait néanmoins par une augmentation d'environ 550 véhicules sur la rue Notre-Dame en direction ouest. Rappelons que la rue Notre-Dame traverse les quartiers centraux de Montréal, soit Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Centre-Sud et Ville-Marie. Des cinq piétons blessés par jour, la majorité le serait au demeurant dans les quartiers centraux. L'étude menée conjointement par le groupe de recherche Cinbiose, la Chaire d'étude sur les écosystèmes urbains de l'UQAM et la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve témoigne du sentiment d'insécurité des cyclistes et des piétons lorsqu'ils circulent dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et aux abords de la rue Notre-Dame (DM91.1, p. 74). Le Collectif en environnement Mercier-Est est également préoccupé par une augmentation éventuelle, dans ce secteur, du trafic de transit qui viendrait s'ajouter aux débordements actuels (DM11, p. 11). En ce qui concerne plus spécifiquement la rue Notre-Dame, la Ville de Montréal précise, dans son plan d'urbanisme, son intention d'en améliorer la desserte et la sécurité au moyen d'aménagements favorables aux déplacements des piétons et des cyclistes. L'entente intervenue entre la Ville et le MTQ abonderait dans ce sens avec l'aménagement d'esplanades et de parcs, en plus de la réfection de la piste cyclable existante.

- ◆ **Constat** — *La commission constate que la population des arrondissements limitrophes du projet de l'autoroute 25 percevrait une diminution de la circulation de transit. Il pourrait en être autrement dans les quartiers centraux de l'île de Montréal où le risque d'accident pourrait croître légèrement avec l'augmentation du trafic en provenance de la nouvelle autoroute.*
- ◆ **Avis 13** — *La commission note que le prolongement de l'autoroute 25 assurerait un gain net de sécurité dans l'île de Montréal. Toutefois, l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve pourrait subir une légère hausse des taux d'accident. Dans ces circonstances, la commission est d'avis que le ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal devraient prévoir des mesures d'apaisement de la circulation comme mesures d'atténuation.*

L'agriculture

Le prolongement de l'autoroute 25 faciliterait l'accès à des territoires voués à l'urbanisation, tant à Laval que dans la MRC des Moulins, voisins de la zone agricole (zone verte) établie en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., c. P-41.1). La perspective d'un développement urbain accéléré fait craindre à des participants à l'audience publique et à des représentants des ministères et des organismes que la zone agricole ne subisse, à terme, des pressions. Pour d'autres, notamment l'Union des producteurs agricoles de Laval, la proximité des citadins serait le gage d'une revitalisation des liens entre les communautés et l'agriculture. Au-delà de ces préoccupations, un consensus semble se dessiner entre les différents paliers gouvernementaux et structures administratives qui se sont penchés sur le rôle et la place de l'agriculture en milieu urbain tel que celui de l'agglomération métropolitaine.

Un portrait de la zone agricole

La zone agricole mise en cause par le prolongement de l'autoroute 25 se trouve dans l'est de Laval et dans la couronne Nord-Est. Pour Laval, le secteur est représenté 83 % de la zone agricole lavalloise avec une superficie de 5 600 ha. L'étude d'impact révèle que les deux tiers des sols situés de part et d'autre de l'emprise de l'autoroute projetée et qui sont en zone non agricole (zone blanche) sont de classe 2, ce qui est un indice d'un très bon potentiel agricole (figure 6). La mise en place d'un drainage souterrain permettrait de faire passer ces terres dans la classe 1. En ce qui concerne la MRC des Moulins, 55 % de la zone agricole est classée 2 et 3, les sols de classe 2 couvrant à eux seuls 42 % de la zone agricole, soit l'équivalent de 6 150 ha. Les terres de classe 4 représentent néanmoins 36 % de la zone agricole (DB39). Ce fort potentiel des sols, jumelé au climat, offre aux agriculteurs de l'est de l'agglomération

des conditions parmi les plus favorables à l'échelle québécoise pour l'agriculture. La production agricole de Laval se démarque d'ailleurs par l'horticulture, alors que l'agriculture de la Rive-Nord se caractérise par des fermes laitières, porcines et avicoles, des grandes cultures comme le maïs et le soya ainsi que l'horticulture maraîchère, fruitière et ornementale. La proximité des marchés de Montréal et de l'Outaouais présente pour ces territoires un avantage concurrentiel certain. Le développement de l'industrie agrotouristique prend aussi de l'ampleur, et ce, autant à Laval que dans la couronne Nord.

Bien que la majeure partie de la zone agricole soit occupée par des activités agricoles, une partie ne serait pas cultivée. Il s'agit généralement de friches engendrées par le morcellement des terres ou l'enclavement des zones agricoles par des activités autres que l'agriculture proprement dite. Cette situation entraîne une rareté des sols cultivables et une augmentation de la valeur foncière des parcelles restantes. Les agriculteurs se tournent alors de plus en plus vers la location de terres, c'est-à-dire le métayage pour faire croître leurs activités. Les terres en location représenteraient 31 % de la superficie agricole exploitée sur le territoire de la CMM, alors qu'elles ne compteraient que pour 16 % dans le reste du Québec (DB31, p. 57).

Les cadres d'aménagement

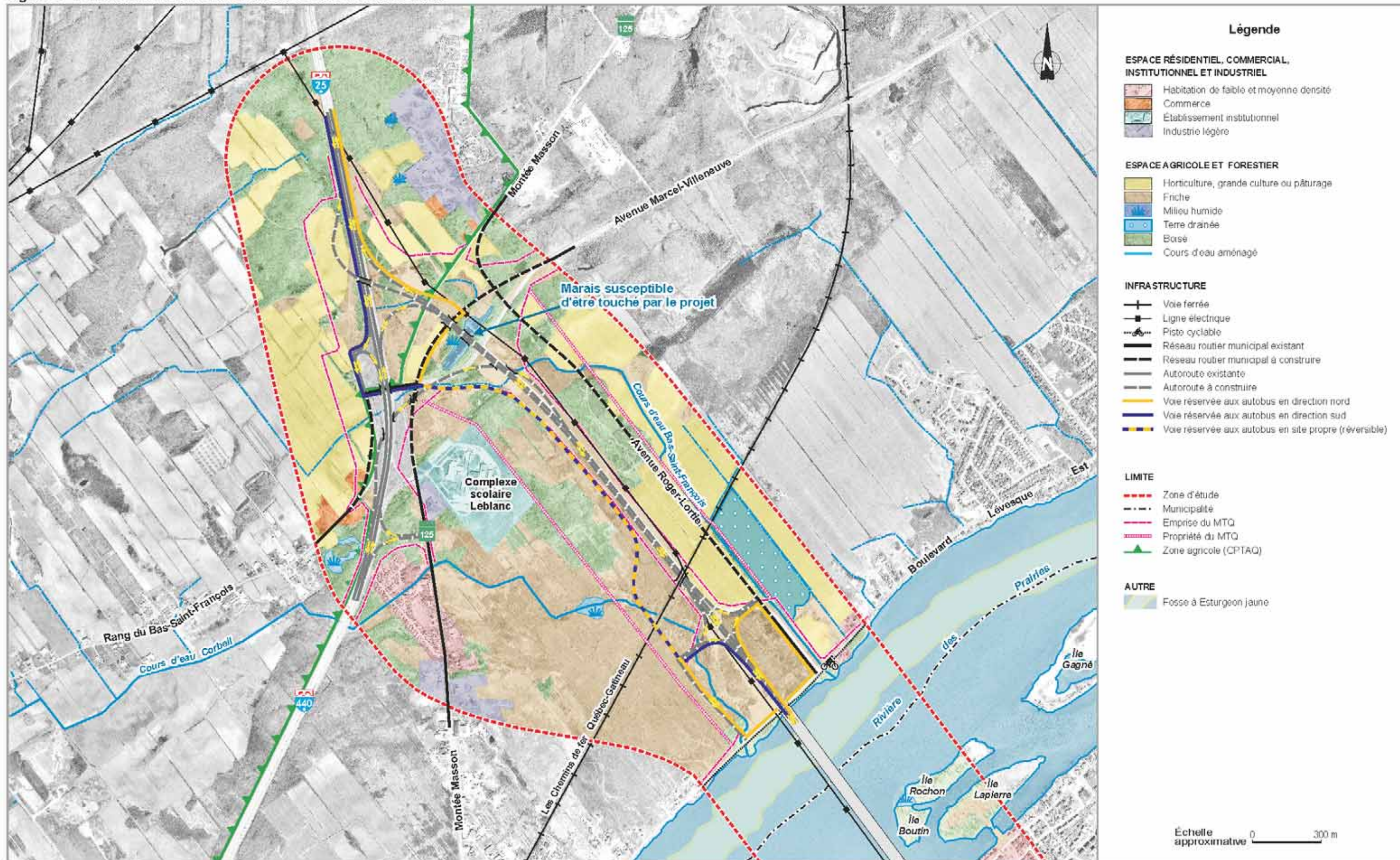
Tout comme la CMM, le gouvernement du Québec veut assurer la pérennité de la zone agricole et les retombées tant économiques que sociales qui en découlent. Laval et la MRC des Moulins ont également énoncé, dans leurs schémas d'aménagement, le cadre de développement dans lequel la zone agricole devrait évoluer.

Dans son document d'orientation intitulé *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal*, le gouvernement du Québec entend préserver le caractère permanent de la zone agricole et un aménagement qui serait propre à la mettre en valeur. Cette orientation prend appui sur des préoccupations telles que le développement urbain et l'urbanisation en zone agricole, doublés d'usages non agricoles en zone agricole décrétee. Le gouvernement porte également une attention particulière aux investissements publics et privés dans les secteurs non desservis par les services publics en périphérie des secteurs urbains. Enfin, une meilleure intégration de la réalité agricole, sur les plans commercial, industriel, touristique et culturel, dans l'économie métropolitaine serait souhaitable. Devant ces préoccupations, le gouvernement a adressé à la CMM quatre attentes, soit la protection de la zone agricole, la planification de l'aménagement de la zone agricole, la mise en valeur de la zone agricole à des fins de développement économique et la mise en valeur du caractère patrimonial et culturel de la zone agricole métropolitaine.

En réponse, la CMM reconnaît dans son *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement* la fragilité du milieu agricole et l'importance de le préserver. En effet, près de la moitié des activités québécoises liées à l'agriculture et à l'agroalimentaire sont sises sur le territoire de la CMM. Sur le plan de la transformation agroalimentaire, les deux tiers des entreprises de ce secteur sont implantées dans la région, ce qui représente près d'un dixième de tous les emplois dans l'agglomération métropolitaine. Explicitement, le *Projet de schéma d'aménagement* convient qu'il ne peut y avoir de croissance de l'agriculture sans une reconnaissance du territoire agricole, la terre étant le principal capital de cette activité économique. À cette fin, un périmètre d'urbanisation délimite l'aire désignée à des fins urbaines.

La CMM prévoit également que, dans le cas d'usages existant sur certaines parcelles de la zone agricole, dans des secteurs où l'activité agricole ne peut plus en pratique être rétablie, les superficies ainsi touchées seront qualifiées d'aires déstructurées où des usages autres qu'agricoles seront permis. Il est considéré par la CMM que ces aires ne vont pas à l'encontre de la règle générale qui consiste à ne pas introduire d'usage à caractère urbain dans la zone agricole. Seul le secteur de Laval compte des aires déstructurées. À Laval, il y aurait au total 19 aires déstructurées, dont les superficies varient entre 3 et plus de 80 ha pour un total de 290,43 ha. La plupart de ces aires se situent dans la zone d'influence du projet. Le document complémentaire du projet de schéma mentionné précédemment précise que ces aires font l'objet de discussions entre les MRC du territoire de la CMM et le gouvernement du Québec dans le contexte de la révision des schémas d'aménagement. Par ailleurs, en vue de favoriser la croissance de l'agriculture, la CMM propose, en collaboration avec les partenaires gouvernementaux et du milieu, de favoriser la remise en culture des terres en friche et le remembrement des parcelles.

Figure 6 L'utilisation du sol à l'intérieur de la zone d'étude à Laval



Sources : adaptée de PR3.2, annexes, figures A-3 et A-14 ; PR3.4, figure 2 ; DA5, figure 9.

Du côté de Laval, le *Second projet de schéma d'aménagement révisé* précise que le développement résidentiel, commercial et industriel ainsi que la spéculation foncière qui les accompagne exercent une pression sur la zone agricole et complexifient la cohabitation des deux fonctions. Néanmoins, comme en sont venus témoigner les dirigeants municipaux et des représentants du monde agricole, Laval souhaite préserver et mettre en valeur la zone agricole. Voilà pourquoi la Ville a interdit, en 1997, tout usage autre qu'agricole dans la zone agricole et a introduit des zones tampons pour les nouveaux secteurs résidentiels contigus à celle-ci. Toujours en 1997, la MRC de Laval, d'un commun accord avec l'Union des producteurs agricoles de Laval, a introduit un zonage des productions agricoles. L'intention de la CMM visant à soutenir les efforts de remembrement trouve écho à Laval et dans les actions de la Corporation AGRIL qui a mis de l'avant un plan d'action pour le remembrement et la remise en exploitation de la zone agricole sur le territoire. Depuis la mise en œuvre du plan d'action de remembrement amorcé en 1997, et en date de décembre 2003, près de 40 ha ont ainsi été remembrés et remis en culture, sur plus de 800 ha démembrés. La stratégie repose sur une surtaxe pour les petites parcelles de moins de 0,3 ha. Une deuxième phase d'intervention est prévue.

Le représentant de la MRC des Moulins a expliqué en audience publique que la MRC est en cours de démarche avec le Comité consultatif agricole local afin de protéger, à long terme, la zone agricole à l'intérieur de son territoire. Les villes de la MRC entendent mettre en valeur les terres en friche. Une des grandes orientations consiste en outre à « planifier l'aménagement de la zone agricole et la mise en valeur du territoire agricole en accordant la priorité aux activités et aux entreprises agricoles en zone agricole et en concentrant les activités non agricoles à l'extérieur de la zone agricole » (Schéma d'aménagement révisé de remplacement – Version 2, p. 82). L'abondance d'espaces disponibles pour les activités non agricoles en dehors des terres à bon potentiel agricole ainsi que le fort potentiel de développement de l'agriculture dans la MRC sont reconnus. C'est pourquoi « le conseil de la MRC entend privilégier de façon définitive les activités agricoles sur les terres faisant partie de la zone agricole » (*ibid.*). D'ailleurs, le *Plan de gestion et de valorisation de la zone et des activités agricoles* de 2004 stipule qu'une partie du développement urbain se fait sur les meilleurs sols de la région, bien qu'ils soient situés en zone non agricole (DB39).

Depuis la fin de la révision de la zone agricole en 1992 à Laval et dans la MRC des Moulins, il y a eu des demandes d'exclusion et d'autres d'inclusion à leurs zones agricoles. Cependant, c'est lors du processus de révision que la MRC de Laval a obtenu la très grande partie des exclusions par la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ), soit près de 4 550 ha, faisant passer sa zone agricole de 11 642 à 7 194 ha. Depuis, le bilan 2003-2004 de la CPTAQ chiffre à 2 ha

les exclusions de la zone agricole, alors que les inclusions grimpent à 110 ha à Laval. En ce qui concerne la MRC des Moulins, avant 1992, près de 5 500 ha ont été exclus, dont 3 419 à l'instigation de la CPTAQ. Le bilan annuel 2003-2004 fait état de 74 ha exclus et de 33 inclus.

- ◆ **Constat** — *La commission constate que les instances gouvernementales, particulièrement la Ville de Laval, sont de plus en plus sensibles à protéger la zone agricole dans la région métropolitaine.*
- ◆ **Constat** — *La commission constate qu'il subsiste une pression pour dézoner certaines terres agricoles de la couronne Nord-Est.*

Les impacts appréhendés

L'étude d'impact de 2001 met en relief les inconvénients que subiraient les agriculteurs dans les périodes de construction et d'exploitation du projet, tels que des détours, une altération du drainage et des empiètements dans les champs pendant les travaux. À la suite des préoccupations exprimées par des agriculteurs lors de la séance d'information tenue en 2002 quant à l'accessibilité d'un axe comme l'avenue Roger-Lortie pour la circulation de la machinerie et de l'équipement agricole, le MTQ a décidé de reconstruire cette artère à l'est de la nouvelle autoroute.

La circulation à l'intérieur du réseau local dans l'est de Laval à l'heure de pointe du soir provoque actuellement un débordement en zone agricole. Le développement urbain à Laval et dans la couronne Nord-Est pourrait occasionner une plus grande circulation dans l'est de Laval et accroître les risques de conflits d'usage et d'accident entre les automobilistes et la circulation de la machinerie agricole.

- ◆ **Avis 14** — *La commission considère que le ministère des Transports du Québec devrait, dès maintenant, porter une attention particulière à la gestion de la circulation dans l'est de Laval pour favoriser la pérennité de la zone agricole et la qualité de vie et de travail des agriculteurs. La gestion de la circulation pourrait se faire en collaboration avec la Ville de Laval.*

Des participants se sont dits inquiets pour l'avenir de l'agriculture à Laval et dans la couronne Nord-Est à la suite de la mise en service du tronçon autoroutier projeté. En perte de superficies agricoles, leurs prévisions ont grimpé jusqu'à 700 ha. Lors de l'audience publique, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ) a évalué les pertes directes de terres en culture à environ 65 ha avec la construction de l'autoroute à Laval, ce qui représente la portion de l'emprise routière située en zone agricole. Le MTQ chiffre plutôt les pertes nettes dans la zone agricole à 14 ha. Bien que la CPTAQ soit l'instance qui se prononce lorsqu'un projet est

développé en zone agricole, dans ce cas particulier cependant, le MTQ a expliqué qu'il n'a pas à produire de demande d'autorisation, car il bénéficie d'un droit acquis. La commission comprend donc que, dans ce cas, la CPTAQ n'aura pas à se prononcer.

À long terme, 294 ha de terres cultivées en zone non agricole disparaîtraient à la suite du développement urbain près de l'axe routier projeté à Laval. Afin de prolonger le plus longtemps possible l'usage agricole en zone non protégée, l'Union des producteurs agricoles de Laval propose notamment que :

Une fois le prolongement de l'autoroute A-25 complété, soit dans trois ou quatre ans, ces terres pourraient, pour une bonne partie d'entre elles, être maintenues en production pendant plusieurs années, le temps nécessaire au développement de se concrétiser.
(DM15, p. 6)

Le MAPAQ a souligné ses craintes quant aux pressions de développement qui pourraient se faire ressentir jusque dans la MRC de Montcalm, située dans la troisième couronne métropolitaine (M^{me} Valérie Savard, DT6, p. 22). Par ailleurs, l'est de l'agglomération métropolitaine recèle 4 500 ha de terrains disponibles pour le développement résidentiel et institutionnel. Le Ministère est également préoccupé par les problèmes de cohabitation qui pourraient surgir entre les activités agricoles et le développement urbain. Cette préoccupation rejoint celle qui a été exprimée tant par le gouvernement du Québec que par la CMM, et pour laquelle la MRC de Laval a mis en place des mesures dès 1997.

Un participant craint que la réalisation du projet n'entraîne une compétition accrue pour les terres en location (M. Normand Legault, DM21, p. 7), alors qu'un autre y voit une plus forte pression urbaine. Il redoute d'ailleurs que le prolongement de l'autoroute 25 n'accentue cette tendance (M. Serge Desroches, DM9.1).

- ◆ **Avis 15** — *La commission est d'avis que, puisqu'il s'agit d'un projet gouvernemental, le promoteur devrait compenser la perte des 14 ha en zone agricole, et les effets d'enclavement éventuels de terres agricoles qui pourraient découler du projet, par l'achat de terres de qualité équivalente en zone non agricole afin que la Commission de protection du territoire agricole du Québec les inclue de nouveau. La commission considère également que les superficies inutilisées pour mener à terme le prolongement de l'autoroute 25, comprises dans la propriété du ministère des Transports du Québec et situées en zone agricole, devraient être remises à des agriculteurs.*
- ◆ **Avis 16** — *À la lumière du développement urbain et des orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire pour la zone agricole, la commission est d'avis qu'il serait maintenant important de s'assurer qu'il n'y ait aucune perte nette en zone agricole.*

Le développement urbain dans l'est métropolitain

L'aménagement du territoire et le développement économique

En matière d'aménagement du territoire, le gouvernement du Québec et la CMM reconnaissent que la métropole se caractérise par une structure polycentrique. Ainsi, bien que les lieux de résidence et de travail s'y trouvent dispersés, 29 centres d'activité de portée métropolitaine ont été identifiés. Ces centres sont considérés comme étant multifonctionnels, c'est-à-dire qu'on y trouve de l'équipement comme des établissements d'enseignement ou des hôpitaux, du transport collectif existant ou projeté, alors que les fonctions de travail, d'étude, de magasinage et de loisirs y sont relativement bien équilibrées.

Tel que vu précédemment dans le chapitre 2, le gouvernement du Québec et la CMM privilégient l'optimisation de l'occupation de l'espace urbain. Pour la région métropolitaine, le gouvernement cherche à maintenir et à améliorer l'équipement, les infrastructures et les services collectifs existants. À ce propos, quelques participants ont rappelé à la commission l'importance d'utiliser complètement les infrastructures existantes avant d'en construire de nouvelles.

Ces orientations s'appuient, entre autres, sur la consommation de l'espace, la dévalorisation du centre de l'agglomération et l'augmentation des déplacements motorisés. Sur l'ensemble du territoire de la CMM, l'aire d'affectation « urbaine » représenterait pourtant plus de 30 000 ha de terrains vacants ou qui pourraient faire l'objet d'un nouveau développement urbain.

Par ailleurs, le *Plan de développement économique* de la CMM rapporte que, selon Statistique Canada, « la région métropolitaine possède l'économie la plus diversifiée au Canada » (p. 36). La position concurrentielle de Montréal ainsi que l'importance de la desserte des pôles économiques par une meilleure intégration du transport des personnes et des marchandises sont également reconnues dans les orientations gouvernementales. De manière particulière, le pôle économique Anjou/Mercier est identifié dans le cadre d'aménagement du gouvernement du Québec comme faisant partie de l'axe industriel Est-Ouest, qui devrait pouvoir bénéficier d'une desserte efficace. Dans cette perspective, la CMM perçoit le prolongement de l'autoroute 25 comme un facteur d'accroissement de la compétitivité et de l'attractivité pour la région métropolitaine. Des participants exerçant leurs activités dans différents pôles économiques de la zone d'étude du projet ont abondé dans le même sens (Arrondissement d'Anjou, DM46 ; CLD Anjou, DM57 ; Chambre de commerce et d'industrie de l'est de Montréal, DM24).

Sur le plan du développement économique, les Villes de Montréal et de Laval ainsi que la MRC des Moulins ont retenu certaines priorités. Dans son mémoire, la Ville de Montréal souligne qu'un élément de sa *Stratégie et plan d'action en développement économique 2005-2010* vise la valorisation des terrains vacants et des zones industrielles de l'est de Montréal. Les arrondissements de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est et d'Anjou possèdent d'ailleurs 32 % des 1 300 ha de terrains vacants qui parsèment Montréal. Toutefois, il est bon de noter qu'Anjou ainsi que l'arrondissement voisin de Montréal-Nord considèrent leurs zones industrielles et commerciales comme étant développées à près de 90 %. Les représentants de ces deux arrondissements parlent plus de « consolidation » que d'expansion. Le développement de l'Est nécessite toutefois, comme le souligne la Ville, une décontamination des sols en vue d'en accroître l'intérêt pour les promoteurs. D'ailleurs, la Ville s'est dite incapable d'évaluer les retombées économiques du projet, les simulations des déplacements motorisés du MTQ n'ayant pas tenu compte du développement industriel et commercial que pourrait connaître l'est de la ville (DM28, p. 12).

Selon le *Second projet de schéma d'aménagement révisé*, la MRC de Laval dispose toujours d'environ 18 % de son territoire pour combler les besoins en développement urbain. Dans son mémoire, la Ville de Laval a fait ressortir que l'est de Laval représente un large territoire disponible pour le développement (DM8, p. 7). Le secteur comprend 900 ha d'espaces vacants dédiés aux activités industrielles et commerciales et 8 800 ha à la fonction résidentielle, ce qui inclut des espaces pour les besoins liés à la fonction institutionnelle (DA43.2, p. 9). Bien que, selon les données du promoteur, aucun grand projet institutionnel ne soit prévu dans l'est de Laval, un développement résidentiel soutenu dans les prochaines années pourrait entraîner des besoins en termes d'établissement scolaire et de services communautaires (DA43.2, p. xxii).

Pour sa part, la MRC des Moulins note qu'une de ses grandes orientations de développement économique est l'amélioration permanente des conditions de transport entre la MRC et les pôles d'attraction régionaux (DM60, p. 2). Par conséquent, le prolongement de l'autoroute 25 s'inscrit dans cette orientation.

Par ailleurs, dans l'est de Montréal, le développement résidentiel pourrait être de l'ordre de 19 000 nouveaux logements, à Laval, il serait de 2 000 à 2 500 selon un représentant de cette Ville, puis selon le MTQ, il serait d'environ 9 000 dans la couronne Nord (Ville de Montréal, DM28, p. 11 ; M. Richard Fleury, DT3, p. 15 ; M^{me} Christine Caron, DT7, p. 45).

- ◆ **Constat** — *La commission constate que les secteurs de Montréal-Est, de l'est de Laval et de la couronne Nord disposent d'espaces vacants pour le développement urbain. Ces secteurs sont dans la zone d'influence du prolongement éventuel de l'autoroute 25.*

Le prolongement de l'autoroute 25 vu par la firme ADEC

En cours d'audience publique, le promoteur a présenté une étude qu'il a commandée à la firme de consultants ADEC et portant sur les effets du prolongement de l'autoroute 25 sur l'est de la région métropolitaine et, plus particulièrement, sur le développement résidentiel, institutionnel, commercial et industriel. L'étude, qui a été publiée en 2002, avec un *addenda* en mars 2005, constitue le seul document traitant de l'effet économique du prolongement éventuel de l'autoroute 25 qui a été déposé à la commission. La présente section résume l'étude, pour laquelle la commission fait connaître quelques constats.

La superficie totale de la zone d'étude est de 52 320 ha¹. Cependant, seuls 22 380 ha ont été considérés dans l'analyse de 2005, puisque les espaces dédiés aux fonctions agricoles, aux parcs et aux terrains de golf ne sont pas disponibles pour le développement. En 2005, le secteur industriel correspondait à 28 % de l'espace total, le secteur commercial, à 7,3 %, le secteur résidentiel, à près de 60 % et le secteur institutionnel, à 5,3 %. L'affectation du sol « urbain-autre », comprenant à la fois les fonctions résidentielle et institutionnelle, comportait 20,2 % d'espace vacant, soit 4 500 ha de la superficie de la zone d'étude.

Le secteur industriel

La superficie totale allouée au développement industriel est de 6 290 ha, dont 3 000 ha sont encore disponibles à des fins de développement. ADEC évalue que, potentiellement, près de 1 000 entreprises de 75 000 pi² pourraient s'y installer. Un survol du territoire révèle que le nord-est de Montréal et la couronne Nord-Est comptent relativement la même superficie occupée, alors que l'est de Laval en aurait trois fois moins. Cependant, en termes de terrains vacants, c'est la couronne Nord-Est qui en possède le plus, alors que le nord-est de Montréal et l'est de Laval ont sensiblement la même superficie disponible pour le développement industriel. En fonction de la zone où l'on se trouve, le prix des terrains varie grandement, tout comme le rôle foncier, le coût de la décontamination mis à part.

1. Le territoire étudié comprend les secteurs suivants : le nord-est de Montréal (arrondissements Ahuntsic–Cartierville et Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, Montréal-Nord, Saint-Léonard et Anjou, Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est, dont la partie de Montréal-Est sera reconstituée en municipalité en janvier 2006), l'est de Laval puis la couronne Nord-Est (Terrebonne et Mascouche) sise entre les MRC des Laurentides et de Lanaudière.

En termes de facteurs de localisation, ADEC révèle que la couronne Nord-Est serait le secteur privilégié pour ses taxes peu élevées et le faible coût des terrains, bien que le nord-est de Montréal arrive au premier rang en ce qui concerne la proximité des marchés et le bassin de main-d'œuvre. L'est de Laval occupe le deuxième rang pour ce qui est du coût du terrain, de la taxe foncière ainsi que de la proximité des marchés d'exportation.

Entre 2002 et 2004, le développement industriel de l'est de la métropole s'est poursuivi. Bien que l'ensemble des données n'ait pas été disponible au moment de la publication de l'*addenda* de 2005 préparé par ADEC, une tendance à la croissance du nombre d'emplois et d'entreprises semblait se dessiner, notamment pour l'est de Laval et de la couronne Nord.

Indépendamment du prolongement de l'autoroute 25, ADEC évalue qu'une quarantaine d'entreprises pourraient s'établir dans le nord-est de la métropole avec un taux de croissance de 2,3 %, et ce, pour une durée de vingt ans, ce qui totaliserait plus ou moins 800 entreprises d'ici à 2025. Pour le taux de croissance visé par la CMM, soit 5,3 %, le nombre de nouvelles entreprises pourrait doubler. Dans ces circonstances, les espaces industriels disponibles ne répondraient pas longtemps à la demande. De plus, sans le projet, les facteurs de localisation avantageant l'est de la couronne Nord s'estomperaient au profit des attributs de Montréal.

Avec le prolongement de l'autoroute 25, la firme ADEC anticipe de nouveaux liens d'affaires avec l'augmentation de l'accessibilité, tout comme de meilleures liaisons avec la Rive-Sud ainsi que les États du nord-est des États-Unis. À ce propos, ADEC a évalué qu'environ 190 entreprises sur les 1 537 recensées à cette époque seraient très sensibles aux frais de transport. Parmi les autres avantages du projet, l'accès facilité aux bassins de main-d'œuvre est également retenu. Par ailleurs, ADEC précise qu'à elle seule, une nouvelle infrastructure routière n'entraînerait pas automatiquement le déplacement ou l'implantation d'entreprises, les facteurs de localisation étant entre autres le prix des terrains, la proximité des bassins de main-d'œuvre, la structure industrielle et sa diversité. Dans la même veine, la CMM précise que « la localisation intramétropolitaine des activités économiques ne se fait pas au hasard et répond à des logiques qui varient d'un secteur économique à l'autre » (Plan de développement économique, p. 40).

La zone d'étude accueille principalement des entreprises manufacturières traditionnelles. Même si le développement manufacturier était favorisé par le projet, la stratégie économique du gouvernement privilégiant le développement des biotechnologies, des produits électriques et électroniques et du multimédia n'aurait que peu de répercussions dans l'est de l'agglomération selon ADEC, le centre étant

plus propice à l'implantation de ce type d'entreprises. Cependant, le projet d'identification et de structuration des grappes industrielles chapeauté par la CMM compte une grappe industrielle « biopharmaceutique et technologies de l'information » à Laval (Plan de développement économique, p. 76), ce qui pourrait peut-être représenter un facteur de localisation industrielle favorable pour l'est de Laval.

- ◆ **Constat** — *Selon une étude du promoteur, la commission note que le développement industriel semble plus propice dans la couronne Nord-Est au regard des facteurs de localisation, mais que Montréal conserve les avantages sur le plan de l'accessibilité au bassin de main-d'œuvre et à la proximité des marchés, alors que l'est de Laval ne se démarque pas particulièrement.*
- ◆ **Constat** — *La commission constate que, selon une étude du promoteur, le prolongement de l'autoroute 25 améliorerait la desserte des secteurs industriels de l'est de Laval, la couronne Nord-Est et le nord-est de Montréal pour les entreprises où les gains de temps et les réductions de la distance parcourue sont importants, plus particulièrement pour celles qui sont plus sensibles au coût du transport.*
- ◆ **Constat** — *La commission constate que le prolongement de l'autoroute 25 pourrait influencer certaines entreprises, existantes ou nouvelles, dans le choix de l'endroit où elles veulent exercer leurs activités, mais elle est incapable d'en mesurer l'effet.*

Le secteur commercial

Les activités commerciales évaluées par ADEC sont celles du commerce de détail, les activités de commerce de gros et de distribution étant généralement situées dans les zones industrielles. Selon la firme, l'accroissement des activités commerciales est intimement lié à des facteurs démographiques, tels que la croissance de la population, la taille des ménages, le vieillissement de la population, en plus du revenu disponible.

Dans l'est de l'agglomération métropolitaine, la superficie totale attirée au développement commercial serait de 1 630 ha dont 670 ha seraient toujours disponibles. Les activités commerciales seraient inégalement réparties sur le territoire. Pour le nord-est de Montréal, il n'y aurait aucun espace commercial vacant, alors que l'est de Laval offrirait un peu moins de 100 ha et la couronne Nord-Est, 580 ha.

L'agglomération métropolitaine possède cinq pôles commerciaux principaux, parmi lesquels on trouve Anjou–Mercier, le centre de Laval et le centre-ville de Montréal. Entre ces trois pôles, les déplacements des consommateurs se dessineraient comme suit : du nord-est de Montréal vers l'arrondissement d'Anjou ou le centre-ville de Montréal ; de l'est de Laval vers le centre de Laval et, à l'occasion, vers le centre-ville de Montréal ; de la couronne Nord-Est vers Rosemère et le centre de Laval, occasionnellement vers le centre-ville de Montréal.

Entre 2002 et 2004, le développement commercial s'est poursuivi. Un seul commerce de grande surface a été construit dans le nord-est de Montréal. Dans l'est de Laval, un projet commercial est prévu à l'intersection des autoroutes 19 et 440 alors que, dans la couronne Nord-Est, la construction des mégacentres commerciaux à Lachenaie et à Mascouche est presque achevée.

Avec ou sans le prolongement de l'autoroute 25, ADEC évalue que le secteur commercial de l'est métropolitain ne connaîtrait pas beaucoup de changements par rapport à celui de la région montréalaise, exception faite des commerces de proximité qui pourraient voir le jour à la suite du développement résidentiel. Un changement dans les déplacements des consommateurs n'est pas non plus envisagé :

[...] les gens ne seront pas enclins à déboursier directement pour accéder à une infrastructure ; pour faire des achats, ils emprunteront un chemin gratuit pour accéder au lieu voulu ou iront vers une autre destination ayant une offre commerciale équivalente.
(ADEC, 2005, p. xviii)

De plus, le comportement en consommation semble indiquer que les gens achètent localement.

- ◆ **Constat** — *À la lumière de l'information fournie par le promoteur, la commission constate que le prolongement de l'autoroute 25 devrait avoir peu d'influence sur le développement commercial, car les consommateurs fréquentent avant tout des commerces de proximité.*

Les secteurs résidentiel et institutionnel

Le secteur résidentiel est la principale fonction urbaine de la zone étudiée par ADEC avec ses 13 290 ha, soit près de 60 % du territoire. Un survol des espaces zonés résidentiels dans les trois territoires révèle que le nord-est de Montréal et la couronne Nord-Est possèdent les plus grandes surfaces avec, respectivement, 3 130 ha et 7 670 ha. Cependant, les espaces vacants sont plus nombreux dans l'est de Laval et dans la couronne Nord-Est avec 880 ha et 2 860 ha. Puisque le zonage « autre fonction urbaine » inclut à la fois la fonction résidentielle et la fonction institutionnelle, bien qu'aucun espace zoné seulement institutionnel ne soit disponible, l'utilisation du sol pour ces fins demeure possible. Rappelons que, sur l'ensemble du territoire de la CMM, il reste 30 000 ha de terrains vacants disponibles pour le développement résidentiel. La CMM estime qu'environ 350 000 nouveaux ménages sont attendus dans son territoire d'ici à 2021 et qu'une superficie de près de 17 000 ha permettrait de répondre aux besoins (DB31, p. 50). Rappelons également que la firme ADEC évalue à 4 500 ha la superficie disponible pour le développement résidentiel dans le secteur nord-est de la métropole.

Tel qu'abordé précédemment, le vieillissement de la population entraînera vraisemblablement une certaine réorganisation de l'occupation du territoire. Montréal pourrait être favorisée par les personnes privilégiant la proximité des services, alors que les banlieues réussiraient éventuellement à contrer un exode des personnes âgées en offrant un développement urbain adapté à leurs nouveaux besoins. Dans son rapport intitulé *Les effets du vieillissement de la population québécoise sur la gestion des affaires et des services municipaux* de 2004, le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir énonce des éléments déterminants dans le choix du lieu de résidence pour les personnes âgées. Parmi ces éléments, on remarque le besoin d'autonomie qui est directement lié à l'accès au transport, le besoin d'espace, l'attachement au quartier et le besoin de socialisation, la qualité de l'environnement, la capacité financière et la proximité puis l'accessibilité des services. Dans les décennies à venir, tous ces facteurs auront possiblement une influence sur l'occupation du territoire.

Théoriquement, selon la firme ADEC, la zone d'étude pourrait accueillir plus de 92 000 nouveaux logements (tableau 2).

Tableau 2 Répartition du potentiel résidentiel selon le territoire

Territoire	Nombre de logements
Nord-est de Montréal	40 467
Est de Laval	12 279
Couronne Nord-Est	39 519
Total	92 265

Source : adapté de DA43.2, p. 22.

Par conséquent, la firme évalue que cette offre potentielle répondrait amplement aux besoins des 22 000 nouvelles personnes qui pourraient venir s'établir dans le secteur. En effet, ADEC estime que 18 000 logements seraient en mesure d'abriter toutes ces personnes. Cela dit, la densité d'occupation du sol en 2002 dans les différents territoires laisse à penser que ce maximum théorique ne sera pas atteint. Si dans le nord-est de Montréal, il y a plus de 5 000 logis au km², cette densité chute à moins de 1 000 logis au km² dans la couronne Nord-Est, alors que l'est de Laval compte environ 1 400 logis au km². Ces différences d'occupation du sol s'expliquent fort probablement par le type d'habitation, une tour d'habitation accueillant plus de ménages que des résidences unifamiliales érigées sur une même superficie.

Entre 2002 et 2004, la région métropolitaine a connu un certain boom immobilier. Pendant cette période, dans la zone d'étude, la moyenne annuelle de mises en chantier était d'environ 3 400 unités de logement, comparativement à moins de 1 250

entre 1995 et 2001. Bien que les trois territoires aient connu des variations entre 32 % et 57 %, toutes proportions gardées, ce sont l'est de Montréal et la couronne Nord-Est qui, respectivement, ont vu se construire plus d'un millier de nouvelles habitations, alors que l'est de Laval en a accueillies seulement 260.

Sur le plan résidentiel, le prolongement de l'autoroute 25 pourrait avoir des conséquences diverses. Présentement, le nord-est de Montréal dispose de nombreux terrains disponibles pour la construction résidentielle : certains d'entre eux sont zonés haute densité, alors que d'autres permettent l'établissement de résidences unifamiliales ou de bâtiments multifamiliaux. Néanmoins, le prolongement de l'autoroute 25 risque de n'avoir qu'une faible influence sur le développement résidentiel de ce secteur puisque, pour les automobilistes, il pourrait y avoir une légère perte de temps à la pointe du matin (DA4).

La situation serait différente du côté de l'est de Laval où de vastes terrains pourraient bénéficier d'un nouveau lien direct avec Montréal. ADEC accorde cependant la cote « moyenne » à ces terrains pour la qualité du milieu, dans une perspective résidentielle. Selon la firme, l'attrait pour la MRC des Moulins domine celui pour l'est de Laval. De plus, elle souligne que cette MRC enregistre, sans même l'existence de l'autoroute 25, un essor économique notable prolongé qui devrait se maintenir si le projet se concrétise. Toutefois, la proximité avec Montréal pourrait éventuellement favoriser l'est de Laval par rapport à la couronne Nord-Est.

En résumé, suivant les diverses hypothèses établies par ADEC, la zone d'influence du projet pourrait connaître environ 600 mises en chantier supplémentaires par rapport à la moyenne 1995-2004 pour se chiffrer entre 1 540 et 2 515 nouveaux logis. Dans cette perspective, le nord-est de Montréal connaîtrait une hausse d'environ 380 logis, l'est de Laval, d'environ 90, puis la MRC des Moulins, de près de 160 nouveaux logements. La commission comprend que ces mises en chantier additionnelles résulteraient essentiellement d'une relocalisation de ménages venant d'autres secteurs de Montréal.

- ◆ **Constat** — *La commission constate que, puisque l'est de l'agglomération métropolitaine compte encore 4 500 ha de terrains vacants disponibles pour le développement urbain, ce qui inclut les fonctions résidentielles et institutionnelles, il ne devrait pas y avoir de perte nette de terres agricoles dans la zone agricole à l'intérieur de l'aire d'influence du prolongement de l'autoroute 25. Cette superficie de 4 500 ha devrait amplement suffire pour combler les besoins domiciliaires, avec différents types d'habitation selon les prévisions de croissance démographique et de vieillissement de la population.*

- ◆ **Constat** — *Selon les données du promoteur, la commission constate que, dans l'est de Montréal, de Laval et dans la couronne Nord-Est, le développement résidentiel est présentement assez fort, avec ou sans le prolongement de l'autoroute 25.*
- ◆ **Constat** — *La commission constate que le projet rendrait l'est de Laval plus accessible au développement résidentiel. Par ailleurs, le vieillissement de la population dans l'agglomération métropolitaine pourrait inciter des personnes âgées à résider dans les secteurs bien pourvus en services, tels que Montréal.*
- ◆ **Avis 17** — *La commission est d'avis que le projet ne devrait pas provoquer un développement résidentiel additionnel significatif compte tenu des projections du vieillissement de la population et de l'essor économique actuel existant dans la zone d'influence du projet, indépendamment de celui-ci.*

Le développement institutionnel est intimement lié à la densité de la population, puisque de manière générale, il assure les services de proximité sur de multiples plans tels que l'enseignement. Pour le nord-est de Montréal, 550 ha sont dédiés à la fonction institutionnelle et un peu plus de 400 ha le sont dans la couronne Nord-Est, alors que l'est de Laval ne compte que 210 ha. En 2005, pour les établissements d'enseignement de l'île de Montréal, on dénombre légèrement moins d'écoles primaires qu'en 2002, bien qu'il y ait un peu plus d'écoles secondaires et collégiales. La situation dans l'est de Laval est similaire en ce sens qu'une légère diminution du nombre d'établissements d'enseignement préscolaire ou primaire, ou les deux à la fois, est notée. Toutefois, le nombre d'établissements est demeuré le même, soit 19 : deux établissements d'enseignement collégial ou autre ont compensé les deux en moins pour le primaire. Enfin, depuis 2002, la couronne Nord-Est a perdu trois établissements d'enseignement. Du côté des soins de santé dans le nord-est de Montréal, bien que le nombre de centres hospitaliers, d'hébergement et de soins de longue durée y soit demeuré le même, le nombre de places offertes dans ces institutions a chuté de 11 % entre 2002 et 2005. Laval n'aurait pas connu de modification majeure du côté des services publics et gouvernementaux, alors que le centre hospitalier Pierre-Le Gardeur s'est établi dans la couronne Nord-Est.

- ◆ **Constat** — *À la lumière des données du promoteur, la commission constate que le nombre d'établissements dans le domaine de l'éducation et de la santé demeure fixe, malgré l'augmentation de la population, et ce, tant à Laval et dans la couronne Nord qu'à Montréal.*

Le partenariat public-privé et les impacts du projet

Le prolongement de l'autoroute 25 est le premier projet en partenariat public-privé soumis à l'attention du BAPE. Tel qu'il a été constaté plus tôt dans les chapitres 2 et 3, des ambiguïtés demeurent néanmoins quant aux responsabilités respectives tant légales qu'environnementales du MTQ et de l'éventuel concessionnaire. Cette situation a fait en sorte que certaines questions relatives aux impacts environnementaux du projet n'ont pas trouvé de réponses satisfaisantes au cours du processus d'examen public. À certaines questions laissées sans réponse, le MTQ a répondu en audience qu'il en irait ainsi pour tous les projets routiers réalisés en partenariat public-privé afin que les futurs concessionnaires bénéficient d'une marge de manœuvre créative dans la conception, la construction et l'exploitation des infrastructures.

Néanmoins, de l'analyse des impacts du projet, la commission a retenu cinq éléments pour lesquels elle considère que le promoteur aurait pu fournir des renseignements supplémentaires, sans pour autant restreindre la marge de manœuvre de l'éventuel concessionnaire. Ces éléments sont le climat sonore, la rivière des Prairies, l'intégration au paysage, les cours d'eau et les milieux humides, en plus de la sécurité sur le réseau routier local. À cet effet, la commission rappelle que le ministre du MDDEP a le pouvoir d'exiger de l'information supplémentaire.

Le climat sonore

Le prolongement de l'autoroute 25 pourrait perturber le climat sonore dans divers secteurs de Laval et de Montréal. À Laval, il s'agit principalement des résidences situées près de l'autoroute 440 et du complexe scolaire Leblanc, alors qu'à Montréal cela toucherait les résidences des intersections de l'autoroute 25 projetée et des boulevards Gouin, Perras et Duplessis, du cégep Marie-Victorin, en plus des usagers de la Coulée verte du ruisseau De Montigny qui seraient possiblement exposés au bruit de l'infrastructure routière. Puisque les mesures antibruit n'ont été détaillées ni dans l'étude d'impact ni au cours de l'audience publique, les riverains et la commission n'ont pu prendre connaissance de l'éventail des possibilités et des gains environnementaux escomptés.

- ◆ **Avis 18** — *La commission est d'avis que, pour les projets routiers élaborés en partenariat public-privé, l'étude d'impact devrait contenir de l'information sur les mesures antibruit à privilégier, selon les particularités propres au projet. Ainsi, ces mesures pourraient être évaluées par le public et la commission.*

La rivière des Prairies

La construction d'un pont au-dessus de la rivière des Prairies est rendue plus complexe par la présence d'une fosse à Esturgeon jaune et de sédiments contaminés. Malgré ces contraintes, l'étude d'impact ne contient pas d'information sur les méthodes de construction possibles et l'audience publique n'a pas permis d'obtenir du promoteur des renseignements supplémentaires. Ainsi, les participants et la commission n'ont pu évaluer les impacts potentiels de la pose des piles et faire des propositions pour les atténuer. L'absence d'information sur les méthodes de construction s'accompagne d'incertitudes à propos de l'empiètement dans la rivière, de la perte temporaire ou permanente d'habitats du poisson et de la gestion des sédiments contaminés.

- ◆ **Avis 19** — *La commission est d'avis que, pour les milieux naturels et humides sensibles, la ou les méthodes de construction les plus probables devraient être présentées et évaluées dans l'étude d'impact d'un projet routier prévu en partenariat public-privé. Le futur concessionnaire demeurerait libre de proposer ultérieurement des méthodes différentes, sans toutefois qu'il en résulte une augmentation des impacts environnementaux.*

L'intégration au paysage

Bien que les esquisses préliminaires aient été présentées au cours de l'audience publique, il est demeuré difficile d'évaluer l'intégration du pont au paysage, tout particulièrement pour les résidences voisines de l'emprise du MTQ. Dans son mémoire, la Ville de Montréal a rappelé son souci de mettre en valeur les éléments identitaires du paysage urbain de Montréal, dont le parcours riverain du boulevard Gouin. Elle porte également une attention particulière à l'apparence des entrées de la ville, en s'attardant au panorama offert à partir des ponts.

- ◆ **Avis 20** — *La commission est d'avis que l'intégration des infrastructures routières au paysage est un élément qui interpelle les citoyens riverains et les municipalités touchées. L'évaluation de l'impact visuel d'un projet devrait faire partie de l'étude d'impact, même dans le contexte d'un partenariat public-privé.*

Les ruisseaux et les milieux humides

Les infrastructures routières prévues près des ruisseaux, plus précisément le ruisseau De Montigny et le ruisseau Corbeil, ainsi que celles qui sont prévues dans le secteur du marais à Laval ont été suffisamment détaillées en cours d'audience pour que la commission examine leurs impacts potentiels. Cependant, en ce qui concerne le drainage des eaux de surface de l'emprise de l'autoroute et la restauration des

habitats une fois les travaux achevés, peu d'information a été communiquée, ces éléments étant du ressort du concessionnaire selon le MTQ.

- ◆ **Avis 21** — *La commission est d'avis que, compte tenu de la fragilité des ruisseaux et des milieux humides, le plan de drainage préliminaire d'une infrastructure routière devrait être rendu disponible avant le début de l'audience publique, peu importe qu'il s'agisse d'un projet routier public ou réalisé en partenariat public-privé.*

La sécurité durant les travaux

L'audience publique n'a pas apporté d'information complémentaire sur la période probable des travaux et leur durée, cette information étant aussi entre les mains du futur concessionnaire. Par exemple, le projet serait réalisé en dépression dans le secteur de Montréal, le trafic de véhicules lourds pour disposer des importants déblais pourrait être assez constant, et ce, pour une longue période de temps. Bien que la Ville de Montréal possède une réglementation quant à la circulation des camions, les travaux pourraient entraîner des désagréments et des risques d'accident accrus pour les résidents des quartiers voisins du chantier, en plus de détourner la circulation locale. Dans ces circonstances, il aurait été pertinent que les citoyens et les entreprises pouvant être touchés par les travaux puissent donner leur avis à la commission, le cas échéant.

- ◆ **Avis 22** — *La commission est d'avis que le ministère des Transports du Québec devrait fournir dans son étude d'impact, partenariat public-privé ou non, les renseignements relatifs au chantier routier, aux voies de camionnage possibles ainsi qu'à la durée et à la période probable des travaux.*

Par ailleurs, le MTQ publie, dans son site Internet, de l'information intéressante sur ses chantiers à la grandeur du Québec. Cette information porte tout autant sur la nature des travaux et leur durée que sur les détours suggérés, cartes à l'appui. La commission considère que ces renseignements représentent un service utile à la population.

- ◆ **Avis 23** — *La commission est d'avis que la disponibilité de l'information sur les chantiers du ministère des Transports du Québec est utile pour la population et les visiteurs. Elle souhaite que cette pratique soit maintenue dans le contexte d'un partenariat public-privé.*

La Ville de Montréal et le prolongement de l'autoroute 25

Dans son mémoire, la Ville de Montréal a souligné qu'elle n'a pas participé à la planification et à l'élaboration du projet et que, conséquemment, elle n'a pu faire valoir son point de vue (DM28, p. 5). Ainsi, la Ville a soulevé près d'une vingtaine de

préoccupations d'ordre environnemental, social et économique à propos du projet. Ces préoccupations portent autant sur la place qui serait accordée au transport en commun, au transport des marchandises, à la gestion de la circulation pendant les travaux, que sur la protection des boisés, les impacts sur les plans d'eau, la santé et le respect du Protocole de Kyoto. Le fait que plusieurs responsabilités, telles que le développement du territoire ou la sécurité et les nuisances, relèvent, en partie, de ses compétences démontre l'importance d'une collaboration franche entre la Ville et le MTQ.

- ◆ **Avis 24** — *La commission est d'avis que des discussions formelles devraient être tenues entre la Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec quant aux préoccupations de la Ville sur le prolongement de l'autoroute 25. En corollaire, le ministère des Transports devrait offrir à la Ville de Laval une tribune similaire.*

Chapitre 4

Vers une solution durable pour le transport dans l'est de l'agglomération de Montréal

Dans le chapitre 4, la commission examine d'abord l'effet de la mise en service éventuelle du prolongement de l'autoroute 25 sur l'offre et la demande en transport dans l'est de l'agglomération métropolitaine, y compris les déplacements en transit. S'ensuit une analyse sur les émissions de gaz à effet de serre ainsi qu'une autre sur les avantages d'une action coordonnée des principaux acteurs du développement métropolitain.

L'effet de la mise en service du projet sur l'offre et la demande en transport

Un argument stratégique du MTQ en faveur du projet porte sur la réduction de la distance parcourue que le lien routier projeté apporterait aux usagers du nord-est de l'agglomération de Montréal et du temps de déplacement à la suite d'un retour à des conditions plus fluides de circulation en période de pointe sur les autres ponts de la rivière des Prairies. Selon le promoteur, ces économies se manifesteraient non seulement à la mise en service, mais encore elles perdureraient une décennie plus tard, malgré l'augmentation prévue du trafic routier dans l'agglomération métropolitaine.

Selon le promoteur, 45,4 % des déplacements en provenance de Laval et de la couronne Nord empruntant en 2016 le tronçon projeté de l'autoroute 25 en pointe du matin se dirigeraient vers l'est de Montréal, y compris le secteur Mercier, 29,2 % se dirigeraient vers la Rive-Sud et le restant se répartirait ailleurs sur l'île de Montréal. En direction de l'est de Montréal, cela représenterait 4 740 des 10 440 automobiles prévues et, sur le plan du transport en commun, l'achalandage en pointe du matin serait de 4 700 personnes en direction du métro Radisson, dont 1 450 en provenance de Terrebonne et de Laval. Les autres utilisateurs du transport en commun seraient des usagers de la Société de transport de Montréal (STM) qui rejoindraient la voie réservée en site propre prévue sur l'île de Montréal (DA1, p. 17, 18 et 20).

Par ailleurs, le promoteur a présenté des gains de temps escomptés en pointe du matin pour les usagers en provenance de Terrebonne, de Laval ou du nord-est de Montréal, se dirigeant vers l'arrondissement d'Anjou ou le centre-ville. Ces gains

seraient plus intéressants pour les usagers du transport en commun que pour les automobilistes. À titre d'exemple, les automobilistes en partance du quartier Saint-François à Laval en direction de l'arrondissement d'Anjou se rendraient à destination en 57 minutes, alors que les personnes voyageant en autobus y arriveraient en 16 minutes. Dans Montréal même, les usagers du transport en commun circulant du nord-est vers l'arrondissement d'Anjou ou le centre-ville verraient la durée de leur temps de transport s'abrégé jusqu'à cinq minutes, alors que les automobilistes seraient ralentis de quatre minutes par le trafic additionnel sur l'autoroute 25 vers le sud (DA4).

- ◆ **Constat** — *La commission constate que la mise en service du prolongement de l'autoroute 25 pourrait permettre des gains de temps pour des automobilistes et des usagers du transport en commun résidant à Laval et dans la couronne Nord-Est. Pour les usagers du transport en commun de l'est de Montréal, ces gains seraient moindres alors que, pour les automobilistes, il pourrait en résulter un allongement.*

Toutefois, le projet, en raison de la plus grande fluidité et capacité routière qu'il offrirait, entraînerait-il une augmentation du trafic qui finirait par annuler les bénéfices attendus ? Cette question a été posée par plusieurs participants à la première partie de l'audience publique et certains ont tenté d'y répondre à la seconde partie. La commission s'est donc arrêtée sur cet aspect pour tenter d'y voir plus clair.

Le trafic induit

Le trafic routier induit est associé à l'augmentation de l'achalandage après une bonification de l'offre en transport. Toutefois, il y a un débat à savoir si l'augmentation des déplacements résulte plutôt de la nouvelle offre ou si elle vient de la croissance économique qui entraîne une expansion du commerce et de l'emploi, donc des besoins en transport.

Un spécialiste en transport considère que la congestion aux heures de pointe est normale en milieu urbain et qu'une capacité routière ajoutée sera rapidement consommée par l'augmentation du trafic. Il énumère plusieurs comportements résultant du trafic induit, tel, à court terme, un changement d'itinéraire ou de période de déplacement et telle, à plus long terme, la génération de nouveaux déplacements causée par l'attrait que représente la nouvelle infrastructure pour les déplacements liés au travail ou aux loisirs. Ainsi, la congestion serait de retour après quelques années seulement. Il estime que le trafic induit peut même finir par déborder sur le réseau artériel local à la suite d'une aggravation de la congestion, conséquence d'une dépendance accrue à l'automobile (Litman, 2005a).

Un autre spécialiste définit l'induction comme l'apparition de nouveaux déplacements dans le système de transport résultant d'une amélioration de celui-ci. Il limite le phénomène aux nouveaux déplacements. Les autres sources ne sont pas niées, mais considérées comme préexistantes ou bien issues de l'intervention sur le réseau. Enfin, pour lui, l'augmentation de l'offre en transport ne serait pas une cause de la congestion, mais une conséquence (PR8.2, p. 4 et 5).

Au-delà du débat, les deux spécialistes soulignent que l'ajout d'une offre routière a des effets multiples. Selon l'école de pensée, les effets seront positifs ou négatifs. Par exemple, le premier considère qu'une nouvelle autoroute augmentera la dépendance à l'automobile, alors que le second y voit plutôt un accès amélioré pour un plus grand éventail d'occasions d'emplois ou d'interactions, donc pour une plus grande contribution des individus à l'économie et à la société.

Les deux premiers comportements montrés dans le tableau 3 font référence à une modification d'itinéraire et n'entraînent pas l'ajout de véhicules sur le réseau routier. Le troisième peut mener à une augmentation de l'usage de l'automobile à moyen terme et le quatrième interpelle un transfert modal plus ou moins rapide au profit de l'automobile. Enfin, les deux derniers sont considérés comme du véritable transport induit par la nouvelle infrastructure. À court terme et en période de pointe, les quatre premiers comportements concourent à augmenter le trafic, alors qu'à moyen et à long terme, les quatre derniers participent à une augmentation nette de l'achalandage, y compris en période de pointe. Il faut noter que le développement urbain et l'augmentation du trafic qui s'ensuit dépendront naturellement de la vigueur de la croissance économique.

- ◆ **Constat** — *La commission constate que l'achalandage sur une nouvelle infrastructure routière dépend principalement de trois facteurs, soit du trafic détourné d'infrastructures routières voisines, de changements modaux au profit de l'automobile ainsi qu'à plus long terme, du trafic issu du développement urbain des territoires riverains.*
- ◆ **Constat** — *La commission constate que le phénomène du trafic induit ou généré est difficile à cerner et qu'il ne peut être attribué au simple fait que des infrastructures routières sont mises en place. Par contre, une nouvelle infrastructure routière a manifestement un effet structurant sur l'utilisation du sol et influencera plusieurs usagers dans leurs choix de mode de transport, d'horaire de déplacement, de lieu de résidence ou de travail.*

Tableau 3 Effet d'un nouveau lien routier sur le comportement des usagers en transport

	Comportement	Catégorie	Manifestation	Remarque
N° 1	Changement de trajet pour épargner du kilométrage ou du temps, sans modifier l'origine ou la destination.	Détournement	Court terme	Il s'agit d'une nouvelle route qui permet un raccourci ou qui présente une plus grande fluidité que celle utilisée antérieurement.
N° 2	Changement d'horaire, sans modifier le trajet.	Détournement	Court terme	Cela nécessite que la nouvelle route ait allégé le trafic sur des routes adjacentes.
N° 3	Changement du lieu de travail, d'activité ou de résidence.	Détournement	Court terme	Une plus grande fluidité augmente le choix des usagers, d'où une augmentation de l'usage de l'automobile.
		Génère de nouveaux déplacements	Moyen terme	
N° 4	Changement de mode de transport.	Génère de nouveaux déplacements	De court à moyen terme	Les meilleures conditions de circulation causent l'abandon du transport en commun au profit de l'automobile. La réduction d'achalandage en transport en commun pourrait entraîner une baisse du service, amplifiant l'impact.
N° 5	Développement urbain dans la foulée du nouveau lien routier.	Induction	Long terme	Si l'espace est disponible, de nouvelles occasions pour établir résidences, industries, commerces et institutions se présentent. Le projet structure éventuellement l'utilisation du sol.
N° 6	Dépendance accrue à l'automobile.	Induction	Court et moyen terme	Le besoin latent de conduire une automobile s'exprime par un usage accru. C'est sans doute l'effet le plus difficile à évaluer, car il peut se confondre avec d'autres comportements.

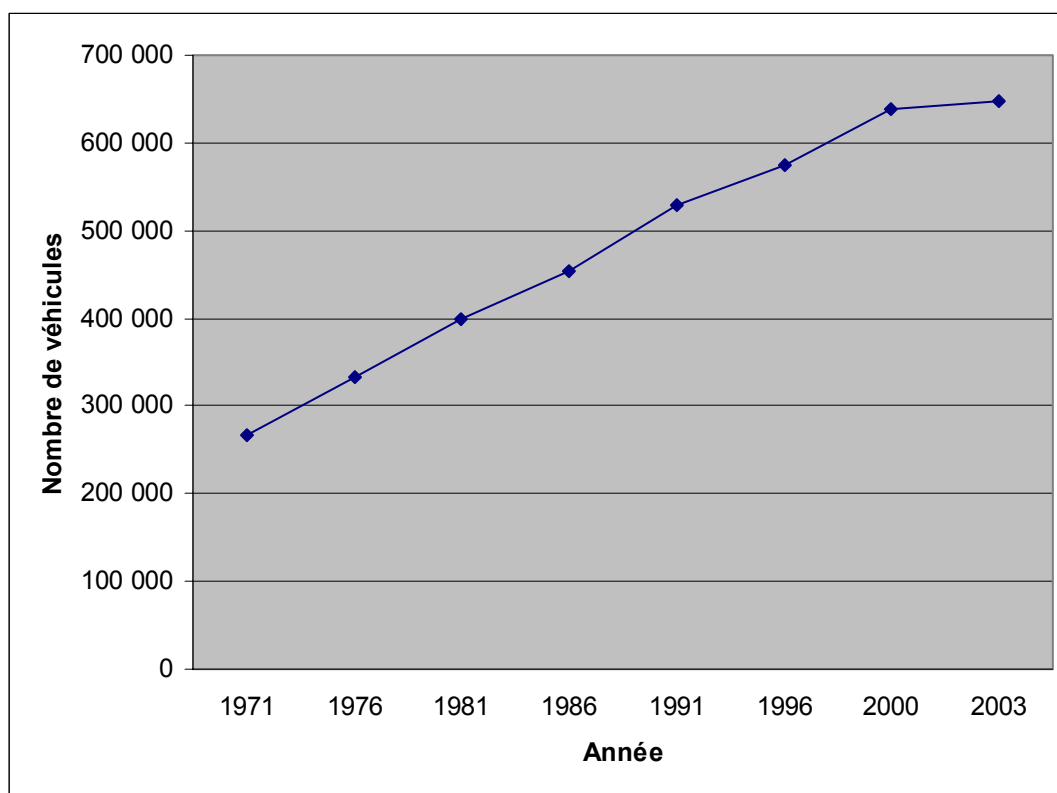
Sources : adapté de PR8.2 ; DB11, p. 7 ; Litman, (2005a), 29 p.

Le cas de l'autoroute 25

L'achalandage sur les ponts

La figure 7 montre l'évolution des débits journaliers moyens accumulés sur les huit ponts de la rivière des Prairies, telle que le promoteur l'a présentée. De 1971 à 2000, celle-ci est relativement constante avec un taux annuel moyen d'augmentation de 2,0 %. De 2000 à 2003, ce taux serait de 0,5 %, ce qui indique un fléchissement possible de la tendance.

Figure 7 Évolution des débits journaliers moyens sur les ponts de la rivière des Prairies



Les ponts reliant la couronne Nord et Laval à Montréal font l'objet d'une congestion récurrente reconnue en période de pointe du matin (DB11, p. 22 et 23). Selon l'enquête origine destination de 2003 de l'AMT, des 54 000 nouveaux déplacements en automobile qu'a connus la région métropolitaine en pointe du matin entre 1998 et 2003, 51,3 % venaient de la couronne Nord et de Laval (DB9, p. 21). En pointe du matin, quelque 28 500 personnes auraient franchi la rivière des Prairies vers Montréal en transport en commun et au total, en incluant l'automobile, ce serait quelque

156 460 personnes, et ce, peu importe le motif (travail, étude, loisir, etc.). La contribution du transport en commun est sensiblement plus élevée que celles qui ont été obtenues des simulations de 2006 montrées dans le tableau 4. Le MTQ explique cette différence par le fait que l'enquête origine destination comptabilise différemment les déplacements pour ajouter au transport en commun les déplacements bimodaux, ce que ne fait pas la simulation du MTQ qui s'intéresse plutôt au mode de transport utilisé pour franchir la rivière des Prairies (DQ8.1, réponse Q-5 et DQ11.1, p. 3).

D'un autre côté, l'*Atlas électronique de la zone métropolitaine de l'emploi de Montréal*¹ précise qu'en 2001, environ 180 000 résidents de Laval et de la couronne Nord occupaient un emploi à Montréal ou dans la couronne Sud, dont 26 500 dans Montréal-Est, 33 000 dans le centre-ville et quelque 60 000 dans Montréal Centre. Ces travailleurs sont susceptibles de franchir quotidiennement les ponts de la rivière des Prairies.

Par ailleurs, tous les scénarios de 2016 du promoteur et montrés dans le tableau 4, prévoient une faible augmentation de l'achalandage en période de pointe par rapport à 2006. Toutefois, les calculs du promoteur ne prendraient pas en considération le changement du lieu de résidence ou d'activité (comportement n° 3 du tableau 3) ni les nouveaux déplacements issus d'un besoin latent (comportement n° 6). Par contre, ils intégreraient les changements modaux de transport (comportement n° 4) et, de façon agrégée, du développement urbain prévu à Laval et dans la couronne Nord dans les prochaines années (comportement n° 5) (DA9). Ainsi, avec ou sans le projet, l'achalandage supplémentaire de quelque 4 000 personnes anticipé par le promoteur entre 2006 et 2016 résulterait surtout du développement urbain (comportement n° 5).

- ◆ **Constat** — *La commission constate que le ministère des Transports du Québec anticipe qu'avec ou sans le projet, l'augmentation du trafic automobile en période de pointe du matin serait faible entre 2006 et 2016.*

L'effet du prolongement de l'autoroute 25 sur les déplacements

Les partisans du projet ont exprimé en audience les bénéfices anticipés du prolongement de l'autoroute 25 sur le développement économique et urbain de leur territoire. La raison est que Laval et la couronne Nord disposent, en effet, d'espaces vacants disponibles.

1. [www.atlas.zme.qc.ca/webform1.aspx]

Tableau 4 Flux de personnes entrant à Montréal par la rivière des Prairies en période de pointe du matin

	Achalandage en 2006 selon le MTQ ⁽¹⁾		Achalandage en 2016 selon le MTQ ⁽¹⁾				Objectif de l'AMT à long terme (5 ans et plus)
			Sans A-25		Avec A-25		
	Sans A-25	Avec projets de transport en commun	Sans projets de transport en commun*	Avec projets de transport en commun*	Sans projets de transport en commun*		
Train Deux-Montagnes	4 170	4 770	4 740	4 520	4 490	–	
Pont Lachapelle	1 170	1 050	1 050	1 040	1 040	–	
Train de Blainville	1 170	1 560	1 710	1 300	1 400	–	
Train de Mascouche*	0	630	0	420	0	2 800 ^{(3)**}	
Train de Repentigny*	0	1 290	0	850	0	2 236 ⁽²⁾	
Métro de Laval (ligne 2)	12 200	11 170	12 550	10 240	10 750	18 000 ^{(3)***}	
A-40 (pont Charles-De Gaulle)	450	320	610	80	180	–	
Pont Legardeur	730	260	930	210	530	–	
Pont Papineau-Leblanc	340	220	460	80	170	–	
Pont Pie-IX	630	360	610	310	470	–	
Voie réservée Pie-IX*	0	1 730	0	1 120	0	2 800 ⁽³⁾	
Pont Viau	680	610	640	580	620	–	
Viabus de l'Est*	0	1 000	0	720	0	–	
Voie réservée Pont A-25	0	0	0	1 450	1 590	2 000 ⁽⁴⁾	
Total pour les usagers du transport en commun	21 540	24 970	23 300	22 920	21 240	–	
Passagers en automobile	137 400	137 610	139 530	139 720	141 680	s.o.	
Total franchissant la rivière	158 970	162 580	162 830	162 640	162 920	s.o.	

* Ces projets sont les trains de banlieue de Mascouche et l'Assomption, le Viabus de l'Est et la voie réservée Pie-IX.

** Rabattus vers le métro de Laval ou s'arrêtant à Laval et donc à ne pas compter en double avec l'achalandage potentiel au métro.

*** Contrairement aux autres projections de l'AMT, cette valeur comprend les déplacements en métro internes à Laval (DQ11.1, p. 6).

Sources : (1) DQ10.1 ; (2) DQ11.1, p. 7 ; (3) DA45, p. 11 ; (4) DM13.

À partir du tableau 3, la commission comprend qu'au jour un de la mise en service du segment d'autoroute, le trafic automobile viendrait des autres ponts de la rivière des Prairies. Cette constatation est corroborée par le promoteur (M. Henri Gilbert, DT3, p. 11) et elle correspond aux comportements n° 1 et n° 2 du tableau 3. Ainsi, en pointe du matin, quelque 10 000 des 110 000 véhicules empruntant les ponts existants se déplaceraient vers le nouveau lien routier (DQ10.1).

- ◆ **Constat** — *La commission constate qu'au jour un de la mise en service du prolongement de l'autoroute 25, il y aurait un rééquilibrage du trafic routier sur les ponts de la rivière des Prairies, sans une augmentation nette de l'achalandage.*

Dans les semaines et les mois suivants, la plus grande fluidité sur les ponts entraînerait un transfert modal du transport en commun vers l'automobile par des usagers y voyant un gain de temps intéressant. Le promoteur estime ce transfert à quelque 1 340 personnes selon ses hypothèses pour 2006, peu importe les projets de développement du transport en commun (DQ7.2). Cette situation correspond au comportement n° 4 à court terme du tableau 3.

Par ailleurs, le promoteur estime que le transfert modal causé par le projet en 2016 serait, dans le pire cas, de quelque 3 700 usagers, soit avec le prolongement de l'autoroute 25 et sans nouveau service de transport en commun dans l'est de l'agglomération de Montréal. En outre, si tous les projets de transport en commun étaient mis en place, la réalisation du projet entraînerait tout de même un transfert modal d'environ 2 000 usagers vers l'automobile (comportement n° 4, à moyen terme).

- ◆ **Constat** — *La commission constate que le prolongement de l'autoroute 25 provoquerait inévitablement, tant à court qu'à moyen terme, un transfert modal du transport en commun vers l'automobile, peu importe les scénarios de développement du transport en commun.*

À plus long terme, une plus grande fluidité le matin pourrait attirer à Laval ou à Terrebonne des ménages montréalais qui veulent bénéficier de conditions de vie correspondant mieux à ce qu'ils recherchent. Par ailleurs, le développement urbain provoquerait aussi un achalandage accru sur les ponts de la rivière des Prairies, comme cela est observé dans la figure 7. Ces situations correspondent aux comportements n° 3 et n° 5 du tableau 3. La commission ne peut apprécier le comportement n° 3 ; la raison en est qu'elle ne connaît pas le désir des ménages montréalais existants de quitter l'île. Cependant, le comportement n° 5, lié au développement urbain provoqué par le projet, est peut-être plus facile à mesurer avec les données disponibles, d'autant plus qu'il inclut possiblement le comportement n° 3, si l'on considère que le désir des ménages montréalais de quitter l'île n'est pas un phénomène nouveau.

Tel qu'il a été mentionné dans le chapitre 2, la CMM prévoit un ralentissement du taux d'accroissement de la population et de la main-d'œuvre dans l'agglomération métropolitaine. La population serait toujours en croissance sur l'île de Montréal, à Laval et dans la couronne Nord. La CMM estime que la population de Laval et de la couronne Nord passerait de 745 000 habitants en 2001 à 843 000 en 2011, pour une augmentation de 13,2 % en dix ans ou de 1,3 % par année (DB31, p. 22). Parallèlement, le promoteur estime que les transits par la rivière des Prairies entre 2006 et 2016, en pointe du matin, avec le prolongement de l'autoroute 25 et la mise en place des projets de transport en commun, augmenteraient de 2,5 % en dix ans avec 4 000 déplacements additionnels (M. Pierre Tremblay, DT4, p. 17).

Plusieurs participants à l'audience publique ont mis en doute ces faibles projections du promoteur et estiment que le prolongement de l'autoroute 25 induirait une augmentation plus importante du flux d'automobiles vers Montréal. Ils invoquent, notamment, la capacité théorique de l'infrastructure projetée, qui serait de l'ordre de 100 000 passages par jour dans les deux directions ou l'équivalent de 50 000 nouveaux véhicules (M. Henri Gilbert, DT4, p. 56), pour apprécier l'effet ultime du projet sur le développement urbain et l'utilisation accrue de l'automobile.

Ainsi, le promoteur a-t-il sous-évalué les déplacements pendulaires relatifs au travail, aux études ou aux loisirs, ou bien les banlieues seraient-elles de plus en plus autonomes et alors relativement peu de personnes additionnelles de Laval ou de la couronne Nord iraient travailler à Montréal dans le futur ?

À ce sujet, la CMM note « qu'on a assisté à un phénomène de déconcentration spatiale de l'emploi en région. En 1981, 79 % de l'emploi sur le territoire de la CMM se retrouvait sur le territoire de la ville de Montréal et, en 2001, la proportion n'était plus que de 70 %. Cette tendance devrait ralentir et il est prévu qu'en 2021, elle sera à 65,5 % » (DB31, p. 33). Néanmoins, la CMM prévoit qu'entre 2001 et 2021, environ 110 000 emplois s'ajouteraient sur l'île de Montréal, soit 9,9 % de plus, alors que ce sont plus de 103 000 qui s'ajouteraient à Laval et dans la couronne Nord, soit 29,9 % de plus (*ibid.*, p. 36). Ainsi, le nombre d'emplois continuerait d'augmenter à Montréal ; dans la couronne Nord cependant, il augmenterait plus rapidement. La réponse consiste alors à savoir si, malgré cela, une part significative des nouveaux emplois prévus à Montréal serait occupée, vers 2016, par des gens de Laval et de la couronne Nord. Il en va de même avec les déplacements relatifs aux études et aux loisirs.

Une étude, menée pour le compte de la Société de transports de Montréal, révèle que les travailleurs de deux secteurs de l'est de Montréal résideraient davantage à proximité de leur lieu de travail que sur le reste du territoire de la CMM. Néanmoins, ce serait environ 35 % des déplacements vers ces secteurs qui viendraient de

l'extérieur de l'île de Montréal. Parallèlement, près de la moitié des travailleurs qui ont un emploi à Laval ou dans la couronne Nord résideraient à proximité de leur lieu d'emploi. Cette autonomie des pôles d'emploi a d'ailleurs été relevée par le promoteur. Ainsi, pour le marché du travail, « l'autonomie de la Rive-Nord atteint presque 50 % en période de pointe du matin alors qu'elle dépasse ce seuil pour l'ensemble de la journée », selon les données de l'enquête origine destination de 1998 de l'AMT (DB34, p. 4 ; Atlas électronique, 2001, p. 32 et 33 ; DA44, p. 7).

Par ailleurs, le *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal* prévoyait en 2000 presque un doublement des déplacements de personnes de la couronne Nord vers Laval en pointe du matin, soit de 17 000 à 30 000 pour 2016. Cependant, les plus fortes augmentations étaient prévues à l'intérieur des couronnes elles-mêmes (MTQ, 2000, p. 19 ; DA44).

- ◆ **Constat** — *La commission constate que le taux d'augmentation de l'emploi devrait être sensiblement plus fort dans le nord de l'agglomération métropolitaine que sur l'île de Montréal et qu'en majorité, les futurs travailleurs de Laval et de la MRC des Moulins auraient tendance à occuper un emploi disponible dans le nord de l'agglomération plutôt qu'à Montréal.*
- ◆ **Constat** — *La commission note que presque la moitié des travailleurs habitent près de leur lieu de travail, alors que l'autre moitié est répartie de manière plus ou moins éclatée sur l'ensemble du territoire métropolitain. Par conséquent, c'est cette dernière portion de la population active qui serait plus touchée par les déplacements en automobile.*

Néanmoins, en 2001, 15,7 % des emplois de l'île de Montréal étaient occupés par des résidents de Laval ou de la couronne Nord (Atlas électronique, 2001, p. 33). Si cette proportion demeurerait la même en 2021, et rien n'indique qu'elle fléchira, cela signifierait que plus de 17 000 des 110 000 nouveaux emplois prévus à Montréal seraient occupés par des gens de Laval ou de la couronne Nord. Ces 17 000 travailleurs additionnels traverseraient alors quotidiennement la rivière des Prairies. Selon l'enquête origine destination de 1998 de l'AMT, 66 % des travailleurs de Laval et de la couronne Nord se dirigeant vers Montréal, ou au-delà, franchissaient la rivière des Prairies en pointe du matin, plutôt qu'à un autre moment de la journée. Cela représenterait alors plus de 11 000 nouveaux déplacements. Comme ceux-ci ne représentent qu'environ 50 % des usagers (l'autre 50 % étant composé d'étudiants et de personnes traversant pour d'autres motifs), cela laisse à penser que le promoteur a peut-être sous-estimé l'achalandage en 2016, puisqu'il ne prévoit que 4 000 déplacements supplémentaires quotidiens, tous modes de transport ou motifs confondus, en pointe du matin, par rapport à 2006.

Enfin, le prolongement de l'autoroute 25 induirait des mises en chantier additionnelles à Laval, dans la MRC des Moulins et dans le nord-est de Montréal, à ce qui serait prévisible sans le projet entre 2005 et 2015 (soit \pm 2 515 au total plutôt que 1 888). Ces mises en chantier résulteraient d'un transfert d'autres secteurs indéterminés de l'agglomération et découleraient de l'effet structurant du projet sur l'utilisation du sol et la création locale d'emplois (DA43.2, p. 32).

- ◆ **Avis 25** — *La commission est d'avis que le promoteur a peut-être sous-estimé le trafic sur les ponts de la rivière des Prairies en 2016, y compris celui sur le pont projeté de l'autoroute 25, compte tenu de la part des futurs emplois créés sur l'île de Montréal qui pourraient être occupés par des gens de Laval ou de la couronne Nord et de l'effet structurant du projet sur l'utilisation du sol.*

Par ailleurs, l'autoroute 440/autoroute 25 sud, en provenance de la MRC des Moulins, serait très achalandée en pointe du matin, contrairement à la 440 vers l'est, en provenance du centre de Laval (M. Jacques Venne, DT3, p. 17 et 18 ; PR3.4, figure 4). En relation avec les comportements n° 5 et n° 6 du tableau 3, cela signifie que la congestion croissante du matin pourrait ralentir le développement urbain résidentiel sur le territoire de la MRC des Moulins, même avec la réalisation du projet. Par contre, une desserte améliorée en transport en commun, soit par autobus, soit par train de banlieue, pourrait constituer une solution de remplacement pour la MRC. Cette analyse de la commission vient donc modifier la conclusion de la firme ADEC sur le développement résidentiel induit par le projet, présentée dans le chapitre 3, qui accorde à la MRC des Moulins un développement découlant du projet plus vigoureux que dans l'est de Laval.

En outre, la désagrégation des lieux d'origine et de destination en pointe du matin, qui concerne environ 50 % des travailleurs, incite à recourir à un mode de transport léger, comme l'autobus, d'autant plus que les trains de banlieue projetés utiliseraient deux axes de voies ferrées existantes (DA1, p. 18 et 21). Dans cette veine, la Société de transport de Laval a présenté en audience publique un projet de desserte par autobus empruntant le prolongement de l'autoroute 25. Elle a rapporté que ce sont 600 usagers et 1 000, à terme, en provenance de Laval qui emprunteraient en autobus le prolongement de l'autoroute 25. Elle considère que le projet offrirait un gain de temps pour plusieurs usagers du transport en commun et rendrait ainsi l'est de Laval et la couronne Nord-Est plus attrayants pour le développement résidentiel. Elle estime que plus de 2 000 usagers pourraient, à terme, transiter par l'autoroute 25 en pointe du matin (DM13, p. 7). À cet égard, le MTQ estime que le pont projeté a la capacité de faire transiter 16 000 usagers du transport en commun chaque jour, et ce, dans les deux directions (M. Henri Gilbert, DT4, p. 9).

Ce qui précède met en lumière qu'un service de transport en commun performant à Laval et dans la MRC des Moulins pourrait, tout comme c'est le cas pour une nouvelle route, influencer sur l'emplacement des ménages et structurer l'utilisation du sol. Ainsi, les projets de train de banlieue, qui ne sont pas subordonnés au prolongement éventuel de l'autoroute 25, et l'aménagement d'une voie réservée sur le pont projeté de l'autoroute 25 pourraient favoriser le développement urbain dans la MRC des Moulins et à Laval. Le voisinage de la gare Deux-Montagnes du train de banlieue Deux-Montagnes est révélateur à cet effet, car il est cerné de résidences unifamiliales récentes.

- ◆ **Constat** — *La commission constate qu'une large part de la clientèle potentielle du transport en commun est disséminée, auquel cas l'autobus, plus flexible que le train de banlieue pour la détermination d'un parcours optimal, demeurerait attractif.*
- ◆ **Constat** — *La commission constate que le développement urbain en périphérie de l'agglomération montréalaise peut être induit tant par les projets routiers que par ceux de transport en commun.*
- ◆ **Avis 26** — *La commission est d'avis que le prolongement de l'autoroute 25 favoriserait, à moyen et à long terme, le développement du centre et de l'est de Laval plutôt que le territoire de la MRC des Moulins compte tenu des conditions actuelles de congestion sur le réseau autoroutier entre Terrebonne et Laval le matin. Cette MRC pourrait contourner ce problème en encourageant le développement du transport en commun dans l'axe de l'autoroute 25 jusqu'à Montréal et en demandant la mise en service d'un train de banlieue de Mascouche à Laval.*
- ◆ **Avis 27** — *La commission est d'avis qu'une voie réservée aux autobus serait nécessaire sur l'autoroute 25 de Terrebonne jusqu'au boulevard Henri-Bourassa à Montréal. Il y aurait également lieu d'examiner la possibilité de mettre en place d'autres voies réservées sur d'autres ponts de la rivière des Prairies, comme cela est présentement étudié dans le cas du pont Pie-IX.*

Le transport en commun dans l'agglomération de Montréal

L'AMT a observé un déclin allant de 29 % à 21 % de la part modale du transport en commun entre 1987 et 1998. Paradoxalement, ce déclin serait surtout attribuable aux déplacements internes au centre de l'agglomération (DB10, p. 19). Un changement dans la tendance entre 1998 et 2003 porterait maintenant cette part à 22 % (DB9, p. 22). Par ailleurs, la part modale du transport en commun aurait augmenté à Laval et dans la couronne Nord, avec des progressions respectives de l'ordre de 7 % et de 3 % depuis 1998. L'AMT croit que ce revirement serait attribuable, en bonne partie, à ses actions pour améliorer le service de transport en commun (M. Yves Phaneuf, DT4, p. 69).

Le MTQ anticipe une stagnation ou une baisse de la part modale du transport en commun dans les prochaines années si les grandes tendances, telle l'évolution de la démographie, se maintiennent (MTQ, 2000, p. 18 ; DA27 ; DQ11.1, p. 8). L'AMT projette néanmoins une expansion pour 2012 en développant le réseau métropolitain de transport en commun. La dernière colonne du tableau 4 montre les objectifs d'achalandage de l'AMT pour certains projets, dont la clientèle serait des gens de Laval et de la couronne Nord. En 2002, l'AMT a révisé son *Plan stratégique 1997-2007* pour concevoir trois nouveaux scénarios : moyen, fort et Kyoto. Puis, elle a retenu le scénario moyen et y a ajouté une projection d'investissements (DB10). L'AMT espère déployer un service de transport collectif intégré et compétitif par rapport à l'automobile ; toutefois, ces objectifs d'achalandage pour 2012 sont plus élevés que les simulations correspondantes du MTQ pour 2016. Si ces objectifs se matérialisaient, cela signifierait logiquement une baisse d'achalandage pour l'automobile. Ces objectifs sont basés sur des études de potentiel et ne sont pas rattachés à une modélisation des déplacements qui tient compte des transferts d'usagers entre dessertes (DA45, p. 14).

Néanmoins, l'AMT vise une part modale du transport en commun de 26 % en pointe du matin. Les investissements prévus entre 2003 et 2012 sont de l'ordre de 5,5 G\$. Malgré cela, les déplacements en automobile en pointe du matin augmenteraient de 21 000 dans l'agglomération métropolitaine. Comme les projections de développement urbain sont relativement élevées dans l'est de Laval et dans la MRC des Moulins, une bonne part de ces automobiles additionnelles pourraient circuler dans ces secteurs (DA17).

Un spécialiste en transport de l'AMT croit qu'une lutte efficace à la congestion routière réside dans l'ajout d'une offre en transport en commun attractive plutôt qu'en infrastructures routières. Il s'appuie sur la constatation selon laquelle les agglomérations nord-américaines qui disposent d'un bon service de transport en commun subiraient moins les problèmes redevables à la congestion (DB11). D'un autre côté, le document sur les faits saillants de l'enquête origine destination de 2003 de l'AMT détermine que les principaux facteurs d'influence en matière de déplacement des personnes sont la croissance de la population, l'urbanisation du territoire, la diminution de la taille des ménages, le vieillissement de la population, la motorisation et, enfin, la croissance économique (DB9, p. 14 à 18). La commission note que ces facteurs joueraient, eux aussi, un rôle important sur les déplacements.

- ◆ **Constat** — *La commission constate que le scénario d'investissement en transport en commun de l'Agence métropolitaine de transport prévoit une augmentation de la part modale du transport en commun d'ici à 2012. Toutefois, ce scénario ne mènerait pas à une diminution absolue du nombre de véhicules automobiles circulant en période de pointe du matin. La commission comprend que le développement du transport en*

commun souhaité par l'Agence ne contribuerait pas à améliorer globalement la fluidité des déplacements, mais plutôt à prévenir une aggravation de la congestion.

- ◆ **Avis 28** — *La commission est d'avis que, pour prévenir une aggravation de la congestion routière à l'horizon de 2012 dans l'agglomération de Montréal, il y a lieu que le gouvernement du Québec assure sa part de financement des projets de transport en commun, et ce, avec ou sans le prolongement de l'autoroute 25.*

Le transport des marchandises par camion

Le temps de déplacement pour une livraison est reconnu comme étant important pour la compétitivité d'une entreprise. Les représentants des arrondissements d'Anjou et de Montréal-Nord et les chambres de commerce de ce secteur ainsi que celles de Laval et de la MRC des Moulins ont fait part à la commission des avantages du prolongement de l'autoroute 25 pour les entreprises. En plus de gains de temps de transport, les bénéfices anticipés sont, entre autres, l'élargissement du bassin de main-d'œuvre, la diminution de la circulation lourde sur certaines artères locales de Montréal, le parachèvement de la rocade métropolitaine et l'amélioration des liens avec la Rive-Sud. À cet égard, une grande partie de la justification du projet par le promoteur s'appuie sur une valorisation de l'économie de l'est de Montréal en y facilitant le déplacement des personnes et des marchandises avec Laval et la couronne Nord.

Par contre, d'autres participants ont mis en doute la justesse des données du promoteur sur le transport des marchandises, car celles-ci ne proviendraient pas d'enquêtes origine destination aussi poussées que celles au sujet des automobilistes et des usagers du transport en commun. Ils considèrent ainsi que les données d'achalandage du transport lourd seraient moins fiables.

En audience publique, le MTQ a expliqué qu'il a développé ses données au moyen d'enquêtes générales selon le type d'industries et non d'entrevues faites avec un échantillon représentatif, comme c'est le cas pour les enquêtes origine destination de 1998 ou de 2003 de l'AMT. Il s'ensuivrait une plus grande marge d'erreur (M. Henri Gilbert, DT6, p. 65 à 68). Il faut donc prendre avec plus de circonspection, à la hausse ou à la baisse, les estimations du promoteur sur le transport lourd.

Le promoteur prévoit qu'environ 1 600 véhicules lourds emprunteraient en pointe du matin le pont projeté dans les deux directions. Sur 24 heures en 2016, quelque 2 330 véhicules lourds circuleraient en direction sud, dont 1 229 (52,6 %) vers la Rive-Sud, 953 (39,3 %) vers l'est de Montréal, et un nombre indéterminé en direction nord (DA36).

Des participants ont indiqué que le prolongement de l'autoroute 25 relierait mieux certains pôles économiques majeurs de l'agglomération métropolitaine et aurait un effet positif sur le temps de déplacement des camions et la distance parcourue par ceux-ci. Les cartes régionales montrent qu'un véhicule lourd transitant par l'autoroute 25 entre Terrebonne et Longueuil bénéficierait d'un gain de distance de l'ordre d'une vingtaine de kilomètres, peu importe la direction. Pour d'autres axes de transport, comme ceux de Laval-Longueuil ou de Laval-Montréal-Nord, ces gains, bien que moindres, seraient encore intéressants. La CMM reconnaît d'ailleurs les pôles de Laval et d'Anjou comme étant parmi les cinq principaux de l'agglomération en matière d'emplois (DB31, p. 33).

La métropole est reconnue comme étant une plaque tournante des échanges commerciaux tant régionaux qu'internationaux. Selon une enquête du MTQ menée en 1999 et intitulée *Les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec*¹, la métropole connaissait 152 000 déplacements interurbains de camions par semaine, dont 100 000 empruntaient l'autoroute 40. Cette situation s'expliquerait, notamment, par le fait que 103 000 de ces déplacements auraient eu comme point de départ ou d'arrivée l'île de Montréal. Dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet, le MTQ a utilisé le modèle de cette enquête pour estimer l'achalandage de camions pour l'autoroute 25 projetée. Les résultats sont présentés sous la forme d'une fourchette d'achalandage avec un scénario minimal, qui considère une fluidité parfaite à toute heure du jour sur le réseau routier supérieur de l'agglomération de Montréal, puis un scénario maximal basé sur une congestion permanente. Les scénarios ne tiennent compte ni du péage ni de la circulation locale de camions, composante majeure du transport des marchandises dans la métropole. Ainsi, le scénario minimal évalue à 5 000 les passages de camions sur le pont projeté et le scénario maximal, à 8 000 (DA30, p. 7, 8 et 13 ; MTQ, 2000, p. 27).

En situation de fluidité sur le réseau métropolitain, le transport lourd interurbain transiterait principalement par les deux sens de l'axe Laurentides-Montréal-Montérégie. En situation de congestion, Laval s'ajouterait, jouant un rôle significatif. Selon le MTQ, Laval verrait son trafic lourd s'accroître sur l'axe de l'autoroute 25 dans le scénario maximal puisque, en situation de congestion sur les autoroutes 15 et 40 et sur le boulevard Pie-IX, la fluidité maintenue par le péage permettrait un gain de temps intéressant. Par ailleurs, ces résultats indiquent que l'axe de l'autoroute 25 n'apporterait pas, toutefois, une contribution significative sur le plan des exportations vers l'Ontario et les États-Unis (DA30, p. 8 à 11). Par contre, en cas de congestion sur l'autoroute 40, il pourrait servir de voie d'évitement.

1. [www.mtq.gouv.qc.ca/fr/camionnage/enquete1999.asp]

Enfin, le Comité interrégional pour le transport des marchandises a fait observer que le transport lourd est pratiqué principalement le jour, du lundi au vendredi, donc en partie pendant les périodes de pointe du matin et du soir. Le comité mentionnait aussi une concentration majeure d'entreprises génératrices de déplacements de camions immédiatement au sud du prolongement projeté et repérait un pôle spécifique important dans l'axe de l'autoroute 40 et du boulevard Henri-Bourassa, autour des arrondissements d'Anjou et de Saint-Léonard (Comité interrégional pour le transport des marchandises, 1999, p. 5 à 12).

- ◆ **Constat** — *La commission constate que les déplacements quotidiens de véhicules lourds sont importants, sur les axes routiers supérieurs, à partir de l'est de Montréal. La plus grande partie de ces déplacements se feraient à l'intérieur de l'agglomération métropolitaine.*
- ◆ **Constat** — *La commission constate que le trafic lourd qui emprunterait le segment projeté de l'autoroute 25 viendrait principalement du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal et demeurerait sur le territoire de l'agglomération. Avec la réalisation du projet, le trafic lourd y circulerait principalement entre Montréal et la couronne Nord-Est.*
- ◆ **Avis 29** — *La commission est d'avis que le prolongement de l'autoroute 25 aurait un effet positif en matière de gain de temps de déplacement et de réduction de la distance parcourue pour le transport des marchandises entre trois des pôles économiques de l'agglomération métropolitaine, soit ceux de Laval, d'Anjou et de Terrebonne, ainsi que pour le trafic lourd transitant par l'axe Laurentides-Montréal-Montérégie.*

La gestion de la demande et le péage

Le gouvernement du Québec a reconnu le péage comme un moyen pour financer, en totalité ou en partie, des infrastructures de transport. D'autres y voient aussi un outil intéressant pour gérer le trafic routier, d'autant plus que le gouvernement établirait les critères pour permettre de fixer les tarifs du péage (DA25, p. 8 et 9). « La gestion de la demande vise à modifier les conditions dans lesquelles s'effectuent les déplacements causant la congestion. La gestion de la demande mise sur une gamme de mesures complémentaires influençant les besoins, le moment et la longueur des déplacements ou encore le choix d'un mode de transport » (MTQ, 2000). Elle consiste aussi « en un ensemble intégré de mesures visant à modifier les comportements individuels de déplacement pour favoriser l'utilisation du transport en commun et des modes alternatifs à l'auto-solo » (DB10, p. 50).

Le péage peut donc inciter des usagers à utiliser un autre chemin, un autre moment de la journée ou le transport collectif. Si le péage est modulé, c'est-à-dire s'il varie

selon l'heure de la journée, il peut alors être haussé en période de pointe compte tenu du plus fort achalandage potentiel. D'ailleurs, le promoteur entend utiliser le péage pour garantir une fluidité raisonnable sur le pont projeté. Plus il aurait tendance à être congestionné, plus le tarif serait élevé (M. Jacques Venne, DT7, p. 69 et 70). Par contre, un tarif trop élevé inciterait les automobilistes à utiliser les autres ponts puisqu'ils sont sans péage.

Dans l'étude d'impact, le promoteur a produit trois simulations d'achalandage, soit une sans péage, une avec un péage à 1 \$ et une autre avec un péage à 2 \$. Ces simulations ne comportent pas d'analyse de sensibilité fine pour connaître l'effet du péage sur la gestion horaire de l'achalandage. Quoi qu'il en soit, les simulations de 2001 montrent que le débit journalier moyen en 2006 serait de 32 300 passages avec un péage à 2 \$, de 67 700 passages avec un péage à 1 \$ et de 108 300 passages sans péage. Pour la pointe du matin, il y aurait, là aussi, une forte variation selon le tarif. Le tarif influencerait donc sur l'achalandage. Avec un péage, ce sont les gains de temps et de distance parcourue anticipés par les usagers qui pèseraient dans la décision d'emprunter ou non le nouvel axe routier. Une simulation plus récente du promoteur montre aussi l'efficacité théorique du péage à diminuer l'achalandage.

Un spécialiste en transport routier considère que, compte tenu que le transport terrestre cause diverses répercussions sur la population et que l'accessibilité à un mode efficace de transport varie beaucoup d'un individu à l'autre, il y a lieu de faire payer les infrastructures routières par les usagers en vertu du principe de l'utilisateur-payeur. Pour lui, le péage est un moyen parmi d'autres de tendre vers une meilleure équité (Litman, 2005b, p. 23).

Le Département des transports des États-Unis est favorable au péage modulé pour gérer la demande. Il considère que le péage, jumelé à d'autres outils de gestion du trafic comme les voies réservées, peut prévenir la congestion aux heures de pointe et présente un choix de remplacement intéressant à l'augmentation indéfinie de la capacité des routes¹. Plus concrètement, le péage modulé réduirait le trafic de pointe de 4 % à 9 % dans certaines grandes villes des États-Unis (Komanoff, 2004).

Par contre, en Californie, des citoyens auraient déploré que des autoroutes voisines n'auraient pas été améliorées afin « d'encourager » les automobilistes à emprunter l'autoroute SR 91 à péage. Cette problématique viendrait de clauses contractuelles donnant un droit de veto à l'exploitant privé sur les projets publics ou privés en transport susceptibles de lui faire perdre une partie de sa clientèle (Poole, 2005). Pour

1. [www.tfhrc.gov/pubrds/04nov/08.htm]

la commission, il est clair que de telles clauses ne devraient s'appliquer d'aucune façon, surtout pas envers le transport en commun.

Par ailleurs, le *Puget Sound Regional Council*, qui avise la Ville de Seattle aux États-Unis, insiste pour que les automobilistes pénalisés par un péage disposent d'une desserte convenable en transport en commun afin qu'ils ne perdent pas leur emploi. Pour cet organisme, le péage doit s'étendre concurremment à l'amélioration des services en transport en commun¹.

Enfin, une crainte de la commission réside dans l'éventualité que le péage ne soit instauré que sur l'autoroute 25 à la hauteur de la rivière des Prairies et que des citoyens le considèrent, à moyen terme, comme inéquitable et en réclament le retrait. Des participants à l'audience publique, résidants de l'est de Laval et susceptibles d'utiliser le lien routier, ont répondu positivement à des questions de la commission à ce sujet.

- ◆ **Constat** — *La commission constate que le péage, et surtout sa modulation selon l'achalandage, aurait un effet modérateur sur les risques de congestion sur l'autoroute 25 projetée. Le péage semble être un moyen intéressant pour maintenir la fluidité sur un axe routier et prévenir la congestion. Par contre, un péage trop élevé pourrait dissuader les automobilistes d'utiliser le nouveau pont.*
- ◆ **Avis 30** — *La commission est d'avis que le péage pourrait être un moyen pour gérer la circulation dans l'agglomération de Montréal. La commission considère cependant que dans le cadre de partenariats public-privé il faut éviter l'insertion de clauses contractuelles pouvant nuire au développement du transport en commun.*
- ◆ **Avis 31** — *En vertu du principe de l'utilisateur-payeur, la commission considère que l'opportunité d'étendre le péage sur les autoroutes du Québec situées en milieu urbain devrait être étudiée afin de diminuer la congestion routière. Dans un contexte d'équité, l'amélioration et l'accessibilité du service de transport en commun seraient toutefois nécessaires concurremment au recours au péage.*

Une vision d'avenir

Le prolongement de l'autoroute 25 est-il un projet qui va dans le sens du développement durable ? Par exemple, permettrait-il de résoudre un problème sans compromettre la qualité de vie des générations futures ?

1. [www.psrc.org/projects/trafficchoices/background.htm]

Le texte du *Plan de développement durable du Québec*, qui devrait être adopté sous peu, précise :

Pour être plus viable, une société doit revoir ses modes de production et de consommation, les rendre plus efficaces et plus responsables afin de diminuer le gaspillage. [...] Le développement durable doit prendre appui sur l'engagement de tous. Cet engagement doit se manifester, sur les plans individuel et collectif, par le souci de sauvegarder le patrimoine national et de partager équitablement les fruits des diverses réalisations.

(Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 2004, p. 29)

Le développement durable a fait l'objet de diverses interprétations en audience publique. Pour certains, le projet est conforme à ses principes puisque l'ajout d'une voie réservée pour le transport en commun et les objectifs d'amélioration de la fluidité vers Montréal réduiraient la production de gaz à effet de serre. Le promoteur résume ainsi ce point de vue :

Ce qu'on a essayé de démontrer avec le projet, c'est qu'autant le projet mise sur des avantages en transport en commun, en raccourcissant les temps et les distances, ainsi que pour les automobiles, pour dégager les autres ponts. Alors les gains misent sur un aspect, qu'on a peu parlé à venir jusqu'à date, de développement durable. On mise sur de l'économie sur du temps et également une structure sociale mieux adaptée aux jeunes familles d'aujourd'hui.

(M. Daniel Dorais, DT6, p. 29)

Pour quelques-uns, il est difficile de concilier les principes du développement durable avec un projet qui favorise l'automobile. Pour eux, le prolongement de l'autoroute 25 est dépassé, il ne constituerait pas un véritable projet de société, en ce sens qu'il n'améliorerait pas la qualité de vie des gens de l'île de Montréal (M. Richard Lessard, DT8, p. 34 ; M. Robert Ménard, DM42, p. 5).

La commission ne tranchera pas ici cette délicate question et concentrera plutôt son analyse sur les engagements des gouvernements sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et sur l'importance d'examiner le projet sous l'angle d'une action régionale concertée.

Les engagements des gouvernements à l'égard de la réduction des gaz à effet de serre

Selon le MDDEP, les gaz à effet de serre émis au Québec sont liés au secteur du transport principalement. En effet, 37 % des émissions résultent du transport des personnes et des marchandises. L'augmentation du taux de motorisation des ménages, le développement urbain et la popularité croissante des véhicules utilitaires

seraient les principaux facteurs qui contribuent à l'augmentation de ces émissions par les véhicules automobiles¹.

Le Canada est l'un des pays signataires du Protocole de Kyoto. L'engagement du Canada est de réduire de 6 % ses émissions de gaz à effet de serre en 2008 par rapport à celles de 1990. Le gouvernement du Québec est en négociation avec le fédéral pour déterminer sa part de réduction. Selon le MDDEP, cela expliquerait qu'il n'y ait pas encore de cible arrêtée pour le Québec (M. Luc Valiquette, DT4, p. 35 et 36).

Toutefois, le *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques* (2000) prévoit, en vertu du principe de précaution, une action rapide afin d'atténuer les changements climatiques. Selon le MDDEP, cette urgence ne dépend pas du degré de certitude relativement aux conséquences néfastes anticipées par les changements climatiques, mais plutôt de la gravité de ces conséquences. À ce titre, il propose des actions qui visent, notamment, le transport et le développement urbain. Conscient qu'il est peu probable qu'à court terme ces actions amènent une réduction des émissions de gaz à effet de serre, le Ministère juge qu'elles « pourront toutefois réduire l'augmentation anticipée et préparer la voie à des mesures plus porteuses, notamment en matière de transport intermodal¹ ». Dans ce sens, une de ces mesures se rapporte à la promotion du transport collectif des personnes. Plusieurs actions sont prévues ; parmi celles-ci, investir dans les grandes infrastructures de transport en commun telles que le métro ou les trains de banlieue, ou promouvoir le « programme employeurs » qui vise à inciter les employeurs à mettre en place, de concert avec leurs employés, des mesures pour réduire les déplacements en voiture. Par exemple, ces mesures visent l'utilisation du transport en commun, la promotion du covoiturage, l'instauration d'horaires variables de travail, la gestion des stationnements, etc.

Selon le *Plan de développement durable du Québec* soumis à la consultation publique au printemps de 2005, la Stratégie québécoise sur les changements climatiques 2005-2020 serait à l'étape d'élaboration par le MDDEP, en collaboration avec différents ministères. Cette stratégie a comme objectifs² :

- de réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
- de favoriser l'adaptation de la société et de l'économie aux effets des changements climatiques ;
- de limiter les pressions exercées sur les écosystèmes ;

1. [www.mddep.gouv.qc.ca/changements/plan_action/partie2.htm#objectifs]

2 [www.mddep.gouv.qc.ca/developpement/2004-2007/actions.htm]

- d'optimiser l'usage des ressources naturelles et de l'énergie.

En outre, en 2004, le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir publiait un guide de bonnes pratiques pour la prise en considération de l'objectif de réduction des émissions des gaz à effet de serre dans les politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Pour ce ministère, des interventions sur le plan de l'aménagement du territoire pourraient contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre (tableau 5). Par exemple, il suggère le développement d'ensembles urbains où les déplacements moins longs, moins nombreux et, du même coup, moins polluants seraient valorisés, et ce, pour le plus grand nombre de personnes possible (ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, 2004, p. 12).

Tableau 5 Les émissions de gaz à effet de serre en équivalent CO₂ selon le mode de déplacement et les distances parcourues

Distance (km)	Production en kg/personne						
	Automobile (10 litres / 100km)			Train de banlieue	Autobus urbain	Métro	Marche ou vélo
	1 personne	2 pers.	3 pers.	110 pers.	40 pers.	120 pers.	
5	1,2	0,6	0,4	0,2	0,2	0	0
10	2,4	1,2	0,8	0,4	0,3	0	0
20	4,7	2,4	1,6	0,8	0,7	0	0
50	11,8	5,9	4,0	2,1	1,7	0	0

Source : ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, 2004, p. 12.

- ◆ **Constat** — *La commission constate que le gouvernement du Québec n'a pas encore établi de cible pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre sur son territoire. Cependant, il entend ralentir l'augmentation des émissions résultant des déplacements en automobile par le développement du transport collectif.*
- ◆ **Avis 32** — *La commission est d'avis que, outre les objectifs de réduction de la congestion routière, le prolongement de l'autoroute 25 doit être conforme aux orientations prises dans le cadre du Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques et la stratégie québécoise sur les changements climatiques à venir. À ce titre, le ministère des Transports du Québec doit s'assurer que son projet ne nuira pas au développement du transport en commun. Ainsi, la promotion et le développement du transport par autobus sur l'autoroute 25 devraient occuper une place importante dans la mise en service éventuelle du projet.*

Le projet et les émissions de gaz à effet de serre

Les émissions de gaz à effet de serre ont été invoquées en audience publique pour démontrer l'acceptabilité ou non du projet autoroutier.

Pour certains participants, l'économie de distance parcourue en utilisant le pont de l'autoroute 25, évaluée par le promoteur à 38,3 millions de kilomètres par an pour l'automobile, représente une amélioration en matière d'émissions de gaz à effet de serre pour l'agglomération métropolitaine.

Le MTQ précise toutefois que la mesure des « véhicules-kilomètres » épargnés n'est pas suffisante à elle seule pour apprécier les impacts en matière de gaz à effet de serre et des autres contaminants atmosphériques. En effet, le taux d'émission varie beaucoup, notamment en fonction de la vitesse de déplacement des véhicules. Ainsi, il indique que, localement, il y aurait une réduction d'une centaine de tonnes des émissions annuelles de gaz à effet de serre en 2006. À l'échelle de la région, cela représenterait une réduction de 0,4 %. En 2016, cette réduction serait moindre, pour atteindre 0,3 % (DA18). Toutefois, pour le Ministère, il est clair qu'à long terme, « les gaz à effet de serre [...] ne diminueront pas parce qu'il va avoir plus de kilométrage parcouru par les gens, parce qu'il va avoir plus de monde sur le réseau dans 10 ans ou dans 15 ans, mais le projet va quand même entraîner une légère diminution » (M. Pierre Tremblay, DT3, p. 48).

D'ailleurs, le scénario tendanciel moyen de l'AMT prévoit qu'entre 1998 et 2012, le nombre de déplacements quotidiens en automobile augmenterait de 5 %. En période de pointe du matin, cette hausse serait de 2 %, et ce, malgré une croissance annuelle anticipée de 1,7 % de l'achalandage en transport en commun. L'AMT estime que, pour atteindre les engagements du Protocole de Kyoto à l'égard de la réduction des émissions de gaz à effet de serre émis par les automobiles circulant à Montréal, il faudrait « une réduction d'environ 25 % de l'utilisation de l'automobile en période de pointe du matin, ce qui suppose une croissance annuelle moyenne de 5 % de l'achalandage en transport en commun » (DB10, p. 55).

- ◆ **Constat** — *La commission constate que le prolongement de l'autoroute 25 pourrait contribuer à une très légère réduction des émissions de gaz à effet de serre. Cependant, cette réduction pourrait être de courte durée puisqu'elle serait progressivement annulée par la croissance prévue par le ministère des Transports du Québec de l'utilisation de l'automobile dans l'agglomération de Montréal pour les prochaines années.*

L'avantage d'une action concertée à long terme des principaux acteurs du développement

Ces dernières années, l'agglomération de Montréal s'est modifiée considérablement. Issue de la réforme municipale de 2001, la CMM regroupe 63 municipalités et près de 3,4 millions d'habitants (DB30, p. 4). La consultation publique menée pour établir la vision stratégique de la CMM, intitulée *Cap sur le monde (Vision 2025)*, ainsi que le *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement* de la région métropolitaine, soumis à l'attention du ministère des Affaires municipales et des Régions pour avis sur sa conformité aux orientations gouvernementales, témoignent de l'importance, pour le milieu municipal, d'élaborer une stratégie commune de développement économique, social et environnemental.

Puisqu'en audience publique les participants ont, à maintes occasions, rappelé l'importance de régler le problème de la congestion routière sur l'île de Montréal tout en ayant une perspective tournée vers l'avenir, la commission considère comme important d'examiner, dans cette optique, la vision de la CMM.

La vision de la Communauté métropolitaine de Montréal

En 2003, le Conseil de la CMM a adopté un projet de vision stratégique du développement économique, social et environnemental afin de guider la réalisation du *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement* (DB30, p. 4). Tournée vers 2025, la vision de la CMM s'articule autour de plusieurs valeurs. Celles qui ont davantage rapport avec le projet sont résumées ci-après. Ainsi pour 2025, la CMM exprime les souhaits suivants :

- Un réseau routier métropolitain reconnu comme l'un des principaux centres intermodaux de transport d'Amérique du Nord. En 2025, les routes seront réputées sécuritaires, fiables et fluides. Par-dessus tout, la communauté aura pris le virage du transport collectif et utilisera de moins en moins l'automobile. Un réseau métropolitain de pistes cyclables et pédestres facilitera le transport actif des personnes. La communauté figurera en tête de liste des régions métropolitaines les plus performantes en matière de contrôle de la production des gaz à effet de serre.
- En 2025, la population de la communauté aura un cadre de vie exceptionnel mis en valeur par un aménagement de qualité. Des ensembles urbains diversifiés, consolidés, densifiés et dynamiques se seront développés et le centre-ville continuera de jouer un rôle de premier plan à plusieurs niveaux. En outre, le territoire agricole protégé sera mis en valeur et sera reconnu comme une composante essentielle de l'écosystème métropolitain. De nombreux sites

d'observation de la nature, de détente, d'activités et de loisirs seront accessibles. Des efforts auront été faits pour rendre aux berges leur état naturel, les boisés seront valorisés et les zones inondables, protégées. La population se réappropriera les espaces bleus et pourra s'y baigner. En 2025, une vision commune du développement de la communauté dans le respect des forces et des spécificités de chacun des territoires qui la composent sera partagée par les différents leaders régionaux. Et, parce qu'ils seront bien informés des grands enjeux qui les concernent, les citoyens pourront se faire entendre et influencer la prise de décision (DB30, p. 15 et 16).

De plus, dans son *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement*, la CMM précise : « En matière de planification, l'un des premiers défis qui se posent aujourd'hui à la région métropolitaine de Montréal est donc d'assurer un aménagement plus structuré et plus rationnel du territoire » (DB31, p. 16).

À l'égard du transport actif, la commission désire préciser que certains participants à l'audience publique, dont la Ville de Montréal, souhaitent un lien multifonctionnel sur le pont projeté pour les piétons et les cyclistes.

- ◆ **Constat** — *La commission constate que la Communauté métropolitaine de Montréal mise beaucoup sur le transport collectif afin, d'une part, d'assurer un meilleure qualité de vie aux gens et, d'autre part, de limiter, sinon de diminuer, l'utilisation de l'automobile et les émissions de gaz à effet de serre. Le Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement va dans ce sens bien qu'il soit impossible, pour l'instant, d'en mesurer les bénéfices pour le futur.*
- ◆ **Avis 33** — *La commission est d'avis que le prolongement de l'autoroute 25 devrait contribuer à l'amélioration du réseau de transport en commun et du réseau des pistes cyclables et piétonnières de la Communauté métropolitaine de Montréal.*
- ◆ **Avis 34** — *La commission est d'avis que la réalisation éventuelle du projet devrait s'harmoniser avec les efforts de la Communauté métropolitaine de Montréal en ce qui concerne la protection et la mise en valeur des berges de la rivière des Prairies et celles des cours d'eau, la valorisation des boisés, la protection des zones inondables et la mise en valeur du territoire agricole.*

La stratégie de la Ville de Montréal

La Ville de Montréal convient que le prolongement de l'autoroute 25 est inscrit dans le *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement* et que les membres du conseil d'administration de la CMM, présidé par le maire de Montréal, ont adopté à l'unanimité ce document. Cependant, la Ville a précisé que le projet de

schéma ne présente pas les priorités relativement à la réalisation des projets et, pour elle, le prolongement de l'autoroute 25 n'est pas une priorité :

On ne veut pas bloquer le parachèvement de l'autoroute 25, ce qu'on veut, ce qu'on dit aujourd'hui, c'est que réalisons d'abord ce qui pour nous est prioritaire pour l'Est et ensuite de ça, assoyons-nous et envisageons la proposition peut-être un petit peu plus à long terme. Alors le débat va se faire encore une fois à la CMM. (M. Claude Dauphin, DT8, p. 13)

En avril 2005, la Ville de Montréal a rendu public son Premier plan stratégique de développement durable. Des dix orientations qu'elle a définies, quatre ont été jugées prioritaires soit :

- l'amélioration de la qualité de l'air ambiant et la réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- la protection de la qualité des milieux de vie résidentiels ;
- la gestion responsable des ressources ;
- l'adoption de bonnes pratiques de développement durable dans les entreprises, les institutions et les commerces.

En guise d'action pour améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre, ce plan stratégique éliminerait, d'ici le début de 2007, 2000 unités de stationnements illégaux au centre-ville dans l'arrondissement Ville-Marie (DB12, p. 41). De plus, pour la Ville, l'accès à l'île de Montréal doit être axé davantage sur le transport en commun. En matière d'infrastructures de transport dans l'Est, la Ville favorise la réalisation de projets dans l'ordre suivant :

- le réaménagement de la rue Notre-Dame ;
- un service de trains de banlieue desservant les arrondissements de l'Est (Montréal-Nord, Saint-Léonard, Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est), ainsi que Mascouche et Repentigny ;
- une voie réservée aux transports en commun sur le pont Pie-IX ;
- le prolongement du métro à Saint-Léonard et Anjou.

Enfin, la Ville considère que :

Compte tenu des enjeux que pose le développement de la région métropolitaine en termes de coûts collectifs, de consommation d'espaces et d'énergie, de qualité de vie et de vitalité de la zone centrale, il serait regrettable de ne voir dans les

infrastructures qu'un moyen de répondre à une demande de transport. La Ville pense qu'il faut plutôt influencer cette demande et considérer les infrastructures comme des moyens de façonner l'organisation spatiale des activités qui répondent aux besoins des citoyens tout en respectant les principes du développement durable.

(DM28, p. 16).

- ◆ **Constat** — *La commission constate que la réalisation du prolongement de l'autoroute 25 n'est pas une priorité de la Ville de Montréal.*
- ◆ **Constat** — *La commission constate que le transport en commun revêt une grande importance aux yeux de la Ville de Montréal. Pour la Ville, ce moyen de transport devrait être privilégié pour accéder à l'île de Montréal et s'y déplacer.*

Les objectifs de la Ville de Laval

Pour sa part, la Ville de Laval estime que le projet constitue une occasion de développer le réseau routier artériel local tout en soutenant l'essor économique de la région métropolitaine. Sur le plan local, la Ville voit ce projet comme une « mesure indispensable à la consolidation du territoire lavallois ». En effet, la Ville planifie le développement résidentiel, commercial et industriel dans des zones situées à proximité du corridor routier de l'autoroute 25 (DM8, p. 14).

Sur le plan métropolitain, la Ville considère que le projet soutiendrait l'essor économique de l'est de l'agglomération et ferait contrepoids au développement économique dans l'ouest :

L'objectif du projet est [...] de soulager l'autoroute 40 et de donner à l'Est de Montréal, comme à l'Est de Laval et de la région Nord un réseau plus performant et d'apparier finalement un traitement équitable par rapport à ceux qui vivent dans l'Ouest [...]. Ceux et celles qui ont choisi d'établir leur demeure dans ces régions ont droit aux mêmes services et aux mêmes opportunités que leurs concitoyens. Les entrepreneurs qui ont implanté leurs entreprises dans l'est de la région ont besoin des mêmes facilités pour assurer leur compétitivité dans le marché. Bref, ils doivent pouvoir bénéficier d'un traitement égal à celui fait pour les autres secteurs, un traitement équitable.

(DM8.1, p. 3)

Pour Laval, les services publics de son territoire seraient améliorés avec le projet. Outre le fait de pouvoir désengorger les ponts reliant le nord de l'agglomération à l'île de Montréal, la Ville estime que le projet permettrait une plus grande accessibilité et une utilisation accrue du transport en commun (DM8.1, p. 8).

- ◆ **Constat** — *La commission constate que la Ville de Laval considère le prolongement de l'autoroute 25 comme une occasion de développement et de consolidation du territoire lavallois. La Ville estime, par ailleurs, que l'est de la région métropolitaine serait également favorisé puisque le projet permettrait de soutenir l'essor économique.*

La responsabilité métropolitaine liée au projet

Dans le chapitre 1, la commission a mis en lumière un important différend entre les participants à l'audience publique face au projet de prolongement de l'autoroute 25. Dans ce contexte, il n'est pas surprenant que des regroupements soient actifs et que des pétitions aient été déposées pour tenter d'influencer les décideurs ou, à tout le moins, ceux qui les conseillent.

D'un côté, il y a des représentants de Laval, d'une partie de la couronne Nord et de deux arrondissements de Montréal appuyés par des citoyens et des organismes de développement économique. Les arguments en faveur du projet ont porté principalement sur la notion d'équité, à savoir : la population et les entreprises du nord-est de l'agglomération métropolitaine disposeraient, elles aussi, d'un réseau autoroutier complet et performant, les problèmes de débordement sur le réseau artériel local de Montréal-Nord cesseraient et le projet contribuerait à réduire les émissions de polluants atmosphériques.

De l'autre côté, se trouvent les représentants de Montréal et de certains de ses arrondissements, des organismes socioéconomiques ou environnementaux et des citoyens. Le projet est remis en question sur le fait qu'il se révèle peu cohérent par rapport aux orientations gouvernementales en matière de développement durable et du fait que le transport en commun devrait plutôt être développé afin de diminuer l'usage de l'automobile. Par ailleurs, avec le prolongement de l'autoroute 25, on craint l'augmentation des émissions de contaminants dans l'atmosphère, du bruit et des risques d'accidents dans les quartiers centraux de Montréal. Enfin, plusieurs ont traité des impacts environnementaux de l'infrastructure projetée sur les milieux naturels terrestre et aquatique.

Tout au cours de son mandat, la commission a constaté que les arguments pour ou contre le projet ont été pesés et que les participants à l'audience ont bien exprimé leur position face au projet.

- ◆ **Constat** — *La commission note que les instances municipales et gouvernementales partagent les mêmes objectifs pour la région de Montréal. Si les moyens pour y parvenir diffèrent d'une ville ou d'un arrondissement à l'autre, il demeure qu'il y a consensus à l'effet de maintenir et d'améliorer la qualité de vie des gens.*

- ◆ **Avis 35** — *La commission est d'avis que, dans l'avenir, l'amélioration et le maintien de la qualité de vie des habitants de l'agglomération métropolitaine devraient passer par une plus grande mobilité des personnes et des marchandises dans un environnement sain et sécuritaire où l'accent est mis sur le transport en commun. À cet égard, la vision 2025 de la Communauté métropolitaine de Montréal est éloquent. La commission estime que cette vision gagnerait à être partagée entre les différents acteurs de la Communauté métropolitaine de Montréal et les ministères et organismes touchés par la question du développement du territoire.*

Un contexte favorable au transport en commun ?

En matière de transport dans la métropole, la principale problématique est sans contredit la congestion. Par les délais et les retards qu'elle occasionne, la congestion engendre des pertes économiques, des problèmes environnementaux (taux accrus d'émission de polluants atmosphériques par kilomètre parcouru et effets sur la santé) ainsi que de sécurité et de qualité de vie dans les quartiers centraux (renversement des piétons et des cyclistes dans les rues, bruit provenant de la circulation en transit).

Dans ce contexte, est-ce la construction de nouvelles autoroutes ou est-ce plutôt le développement du transport en commun qui peut le mieux diminuer les problèmes de la congestion routière ?

Au-delà de leur allégeance, la commission constate un consensus très large des participants en faveur du transport en commun pour améliorer la fluidité des déplacements dans la métropole, tout en réduisant la dépendance à l'automobile. Opposants et partisans du prolongement de l'autoroute 25 ainsi que le promoteur ont insisté sur la nécessité de doter l'agglomération de Montréal d'un réseau de transport en commun étendu et performant.

L'information recueillie pendant le mandat de la commission montre que l'est de l'agglomération métropolitaine est moins bien pourvu en liens routiers de niveau supérieur que le centre ou l'ouest de l'agglomération, mais qu'il est surtout mal desservi en transport collectif par l'absence de trains de banlieue et de lignes de métro. À cet égard, le Plan stratégique de développement du transport en commun de l'AMT fait une priorité des corridors de déplacements métropolitains *Les Moulins/Laval/Montréal* et *L'Assomption/Montréal* (MTQ, 2000 ; DB10, figure 7.5 ; DB31, p. 73 ; Ville de Montréal, 2005).

Néanmoins, il ne faut pas oublier l'existence d'une désagrégation des lieux de résidence et de travail dans le nord-est de l'agglomération montréalaise pour une large part de la main-d'œuvre ainsi que les contraintes familiales que des individus assument. Il subsiste donc un besoin important pour des modes de transport flexibles

comme l'autobus et l'automobile. Compte tenu du transport des marchandises à l'intérieur de l'agglomération et de la vitalité des pôles économiques, il y a lieu aussi de considérer des chemins plus directs et mieux conçus pour le trafic lourd. De plus, pour faciliter les déplacements lourds ou légers, en transit ou non, dans l'agglomération de Montréal et en diminuer les inconvénients, il faut regarder du côté d'un lien direct entre les couronnes Nord et Sud. Bien que le prolongement de l'autoroute 25 puisse répondre à ces besoins, plusieurs le perçoivent aussi comme une continuité dans des choix peu soutenables, si des efforts réels ne sont pas faits pour diminuer la dépendance à l'automobile et prévenir, à long terme, un retour à la congestion.

Le MTQ a exposé en audience publique qu'une nouvelle tendance se dessinait pour les investissements en transport dans l'agglomération métropolitaine. Ainsi, bien que les dépenses en entretien et en amélioration du système de transport métropolitain soient encore dirigées principalement vers le réseau routier, celles pour le développement du transport en commun seraient maintenant plus importantes que pour les routes (DA35). À cet égard, les besoins reconnus par l'AMT de 2003 à 2012 dépassent les 5,5 G\$ pour le transport en commun (DB10, p. v). Parallèlement, de 2000 à 2010, le MTQ prévoit injecter, par lui-même ou en partenariat, environ 6 G\$ dans le transport pour l'agglomération de Montréal, dont 1,6 G\$ en transport en commun. Ainsi, il n'est pas certain que les investissements gouvernementaux prévus seront suffisants pour couvrir les besoins de l'AMT. Cette situation a d'ailleurs été mise en relief par la Ville de Montréal dans son plan de transport (DB19, p. 20). Pour la commission, c'est dans un contexte de gestion serrée des dépenses publiques et de choix budgétaires éventuels que les consensus prennent éventuellement toute leur signification.

Par ailleurs, le promoteur prévoit que le partenariat public-privé pour le prolongement de l'autoroute 25 ne se financerait pas entièrement avec les revenus prévus du péage. Cela signifie que le gouvernement du Québec verserait un loyer annuel à l'éventuel concessionnaire. La connaissance de l'importance du loyer n'a pas été jugée essentielle pour les travaux de la commission et aurait pu porter préjudice à la démarche d'appel d'offres du MTQ. En outre, l'importance de ce loyer ne pourra être déterminée qu'à l'intérieur d'un appel d'offres (M^{me} Sandra Sultana, DT4, p. 93). Par contre, il est possible que le loyer soit de l'ordre de plusieurs millions de dollars annuellement.

- ◆ **Avis 36** — *La commission considère que, si des choix devaient être faits sur la base de disponibilités budgétaires, les projets de transport en commun de l'est de l'agglomération de Montréal devraient avoir préséance sur le prolongement de l'autoroute 25, compte tenu du consensus en faveur du transport en commun chez les participants à l'audience publique, y compris les instances décisionnelles.*

La coopération métropolitaine

Le prolongement de l'autoroute 25 est prévu dans le Projet de schéma métropolitain d'aménagement de la CMM. Par ailleurs, il fait l'objet de discussions depuis des décennies, exposant ainsi la difficulté de différents secteurs de l'agglomération de Montréal de cohabiter selon leur appartenance à la banlieue ou à la ville centre. La réforme municipale et la création de nouvelles entités, de même que la volonté du gouvernement du Québec de décentraliser des fonctions, des pouvoirs et des responsabilités vers les régions, apportent un nouveau contexte qui mérite d'être mis à l'essai.

Les représentants municipaux questionnés en audience publique ont convenu que la CMM, puisqu'elle regroupe les municipalités de l'agglomération métropolitaine, constitue un forum régional approprié pour discuter du prolongement de l'autoroute 25, en établir la priorité au chapitre des dépenses publiques, puis faire les arbitrages ou les compromis nécessaires.

À ce sujet, la commission rappelle que la CMM a une mission de planification, de coordination et de financement dont les objectifs sont de doter l'agglomération de Montréal d'une vision commune et partagée, d'assurer un développement harmonieux et équitable sur le territoire, d'arriver à une véritable fiscalité métropolitaine et d'harmoniser les programmes et les politiques du gouvernement et des organismes régionaux avec les activités de la Communauté (DB31, p. 10, 11, 18 et 19). De plus, il incombe à la CMM d'élaborer, d'adopter et de maintenir en vigueur un schéma d'aménagement et de développement qui doit prévoir le développement économique et anticiper les besoins, tout en protégeant le patrimoine humain et naturel. La CMM est l'instance qui peut assurer une approche intégrée du développement du territoire et des transports.

- ◆ **Avis 37** — *La commission est d'avis que le devenir du projet de prolongement de l'autoroute 25 devrait être discuté au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal, avant que le gouvernement du Québec ne prenne une décision sur celui-ci, de façon à préserver le consensus métropolitain sur le transport en commun.*

Conclusion

La commission a basé son analyse du projet de prolongement de l'autoroute 25 sur le fait qu'il vise principalement à soulager les ponts de la rivière des Prairies d'une partie de la congestion quotidienne qu'ils subissent, à faciliter le transport des personnes et des marchandises dans le nord-est de l'agglomération de Montréal et à assurer la continuité du réseau autoroutier dans l'axe nord-sud. Ainsi, malgré un ralentissement attendu de la croissance démographique au cours des prochaines années, l'accroissement du trafic exercerait une pression toujours plus forte sur la congestion routière des ponts de la rivière des Prairies. Une demande en services de transport des personnes et des marchandises dans le nord-est de l'agglomération métropolitaine existe donc. La commission croit cependant que cette demande doit être satisfaite dans un environnement sain et sécuritaire, notamment pour ceux qui résident près des axes routiers majeurs ou dans les secteurs densément développés.

Même si le ministère des Transports du Québec et les instances municipales de l'agglomération de Montréal concernées ont prévu le prolongement de l'autoroute 25 dans leur planification, il ressort que ce prolongement n'est pas considéré par tous comme étant prioritaire. Par contre, il existe une volonté très répandue pour que le développement des infrastructures de transport s'harmonise avec un développement urbain planifié et densifié. Ainsi, forte du consensus des instances municipales et des participants à l'audience publique en la matière, la commission estime que, si le gouvernement du Québec devait faire des choix sur la base de disponibilité budgétaire, la priorité devrait aller au développement du transport en commun dans le nord-est de l'agglomération métropolitaine plutôt qu'au prolongement de l'autoroute 25. Ainsi, une large part des besoins en transport des personnes devrait être comblée par l'amélioration et le développement du transport en commun. Quoi qu'il en soit, la commission est d'avis que le devenir du projet devrait être discuté au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal, avant que le gouvernement du Québec ne prenne une décision sur celui-ci.

Le projet améliorerait les accès entre l'est de l'île de Montréal, l'est de Laval et la MRC des Moulins qui, ces dernières années, ont connu un développement urbain relativement important. Pour l'est de Montréal, les avantages attendus pour le transport des personnes seraient, par contre, plus mitigés. La commission croit que le projet ne provoquerait pas un développement résidentiel additionnel significatif à Terrebonne compte tenu de l'important achalandage routier existant, le matin, sur l'autoroute 440 vers le sud. Par contre, il pourrait être intéressant pour Laval qui dispose de terrains disponibles près du prolongement projeté. De plus, il permettrait

de mieux canaliser la circulation de transit qui emprunte actuellement les rues de l'arrondissement de Montréal-Nord, lequel n'est pas conçu pour le trafic lourd.

Par ailleurs, la commission estime que le développement de dessertes de transport en commun dans la couronne Nord-Est pourrait avoir, sur le développement urbain, un effet analogue à une autoroute. Elle constate aussi que les besoins en transport varient selon les secteurs de l'agglomération et les choix de vie de la population. Ainsi, bien qu'environ la moitié de la main-d'œuvre de l'agglomération montréalaise réside près de son lieu de travail, l'autre moitié est disséminée. Dans ce contexte, des systèmes de transport lourd comme le métro ou le train de banlieue ne peuvent satisfaire tous les besoins et l'autobus ainsi que l'automobile demeurent des modes de transport attrayants. À ce titre, le prolongement de l'autoroute 25 pourrait profiter aux dessertes d'autobus de l'est de Laval et de la MRC des Moulins.

Le gouvernement du Québec prévoit réaliser et mettre en service le projet autoroutier sous la forme d'un partenariat public-privé. Comme cette formule constitue une première au Québec dans le domaine routier, la commission a constaté l'existence d'ambiguïtés dans sa mise en application. Ainsi, elle n'a pas pu déterminer qui du ministère des Transports ou du futur concessionnaire détiendrait le certificat d'autorisation délivré en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* et, par conséquent, serait imputable en cas de problème.

L'étude d'impact a pris une facture allégée au regard des exigences de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, car le ministère des Transports souhaite donner une latitude maximale à l'éventuel concessionnaire. À ce sujet, la commission est d'avis que l'étude d'impact devrait être réalisée indépendamment du fait qu'il pourrait s'agir d'un partenariat public-privé ou non. L'étude d'impact devrait toujours présenter l'information sur les impacts et sur les mesures d'atténuation proposées pour permettre au public, au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ainsi qu'au BAPE d'évaluer l'acceptabilité des différents aspects du projet. La commission croit que le fait de donner les indications nécessaires sur les méthodes de construction, la conception des infrastructures ou les mesures d'atténuation n'empêcherait pas un futur concessionnaire de proposer des solutions novatrices équivalentes ou, même, supérieures sur le plan technique et environnemental.

Quant au péage prévu pour emprunter le prolongement de l'autoroute 25, la commission convient de sa pertinence en vertu du principe de l'utilisateur-payeur. Ce moyen pourrait être examiné pour être étendu, éventuellement, à d'autres autoroutes en milieu urbain, mais simultanément à l'amélioration du service de transport en commun. À cet égard, le péage n'a pas à être l'exclusivité de projets routiers réalisés

en partenariat public-privé. Ainsi, outre le fait qu'il serait une source de revenus pour le gouvernement du Québec, le péage pourrait être utilisé pour mieux gérer la demande routière et réduire la congestion de même que les impacts économiques et environnementaux qu'elle occasionne.

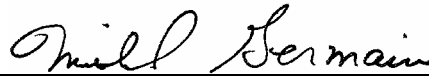
La réalisation éventuelle du projet ne serait pas sans causer des impacts sur l'environnement. À cet égard, même si le prolongement de l'autoroute 25 contribuait à améliorer légèrement la qualité de l'air ambiant à l'échelle de l'est de l'agglomération et le bilan des émissions de gaz à effet de serre, la commission juge qu'un suivi de la qualité de l'air ambiant est requis le long de l'autoroute 25 actuelle et projetée, particulièrement dans les secteurs reconnus comme ayant une mauvaise qualité de l'air. En effet, le ministère des Transports anticipe une augmentation de l'usage de l'automobile dans les prochaines années. Ainsi, malgré les progrès technologiques, la qualité de l'air dans l'agglomération métropolitaine pourrait continuer de se dégrader.

Quant au climat sonore, l'absence d'information détaillée sur les mesures d'atténuation amène la commission à être d'avis que les citoyens riverains de l'emprise de l'autoroute 25 projetée devraient être informés et consultés par les responsables du projet sur les impacts sonores potentiels et sur les mesures d'atténuation proposées. Une position analogue est adoptée en ce qui a trait aux impacts visuels du pont de l'autoroute 25 qui est proposé. Il en va de même avec les impacts potentiels des travaux sur la rivière des Prairies et sur la qualité de l'eau des ruisseaux de la zone d'étude. Au cours de l'audience publique, le manque d'information sur le drainage de l'emprise, les techniques de construction en rivière et le transport en période de construction n'a pas permis à la commission de faire la lumière sur ces aspects. À cet effet, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs possède le pouvoir de demander des renseignements supplémentaires à toutes les étapes de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

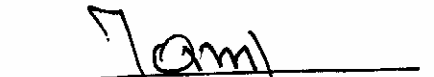
La Ville de Montréal est préoccupée par plusieurs impacts potentiels du projet, notamment les répercussions sur l'écoterritoire de la Coulée verte du ruisseau De Montigny, la qualité de l'air et la santé, le climat sonore, l'intégration au paysage, la sécurité des piétons et des cyclistes, et la gestion de la circulation pendant les travaux. La commission considère que, sur ces aspects, des discussions sont nécessaires entre le ministère des Transports et la Ville. Puisque le territoire de la ville de Laval est également touché par le projet, la même tribune devrait être offerte à celle-ci, notamment en ce qui a trait à la gestion, sur le plan local, du trafic de transit dans l'est de Laval et au devenir du marais que les infrastructures routières enclaveraient.

Enfin, en ce qui a trait à la pérennité des activités agricoles dans l'agglomération métropolitaine face au développement urbain et compte tenu des orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire, la commission est d'avis qu'il serait maintenant important de s'assurer qu'il n'y aura aucune perte nette en zone agricole. À cet égard, le ministère des Transports devrait chercher à compenser toute perte dans son emprise et retourner les terrains excédentaires à leur vocation agricole.

Fait à Québec,



Michel Germain
Président de la commission


Jules Dufour
Commissaire
Mamadou Lamine Sané
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :

Marie-Ève Fortin, analyste
Sophie Hamel-Dufour, analyste
Linda St-Michel, analyste

Avec la collaboration de :

Anne-Lyne Boutin, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Jean-Sébastien Fillion, conseiller en communication
Christiane Lapointe, agente de secrétariat

Annexe 1

**Les renseignements
relatifs au mandat**

Les requérants de l'audience publique

M. Alain Boucher
M^{me} Francine Leblanc

M. Éric St-Pierre

M. Normand Legault

Association Habitat Montréal,
M^{me} Patricia Clermont et M. François Gagnon
M. Luc Ferrandez

Groupe en recherche urbaine
Hochelaga-Maisonneuve,
M. Pierre Brisset

Atelier du patrimoine urbain de Montréal,
M. Philippe Côté

Mouvement Au Courant,
M. John Burcombe

Collectif en environnement Mercier-Est,
M. Réal Bergeron

Option Transport Durable,
M. Jean-François Moisan

Comité transport collectif MRC Deux-
Montagnes et Sud de Mirabel,
M. André P. Lefebvre

Parti Vert du Québec,
M. Xavier Daxhelet

Conseil central du Montréal métropolitain de
la CSN,
M. Gaétan Châteauneuf

Société de promotion et de concertation de
l'Est de l'île de Montréal,
M^{me} Carole Drolet

Conseil régional de l'environnement de Laval,
M. Guy Garand

Regroupement de citoyens,
M^{me} Lyne Savard
M. Pierre Setlakwe
M. Michel Bigras
M^{me} Carmen Bouillon

Conseil régional de l'environnement de
Montréal,
M. Robert Perreault

Transport 2000 Québec,
M. Jean Léveillé

Conseil régional FTQ du Montréal
métropolitain,
M. Michel Taylor

Vivre en ville,
M. Alexandre Turgeon
M. Jérôme Vaillancourt

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 16 mai 2005.

La commission et son équipe

La commission

Michel Germain, président
Jules Dufour, commissaire
Mamadou Lamine Sané, commissaire

Son équipe

Anne-Lyne Boutin, coordonnatrice
du secrétariat de la commission
Jean-Sébastien Fillion, conseiller
en communication
Marie-Ève Fortin, analyste
Sophie Hamel-Dufour, analyste
Christiane Lapointe, agente de secrétariat
Linda St-Michel, analyste

Avec la collaboration de :
Bernard Desrochers, responsable de
l'infographie
Hélène Marchand, responsable de l'édition

L'audience publique

Les rencontres préparatoires

5, 6 et 9 mai 2005

Rencontres tenues à Montréal et à Québec

1^{re} partie

16, 17, 18 et 19 mai 2005
Le Château Classique
Saint-Léonard, Montréal

2^e partie

13, 14 et 15 juin 2005
Le Château Classique
Saint-Léonard, Montréal

21 et 22 juin 2005
Château Royal
Laval

La visite publique des lieux

26 mai 2005

Visite technique relative au projet

Le promoteur

Ministère des Transports

M. Henri Gilbert, porte-parole
M^{me} Christine Caron
M. Daniel Dorais
M^{me} Lyne Gamache
M^{me} Stéphanie Langelier
M. Alain Lefrançois
M. Doris Mercier
M. Robert Montplaisir
M. Jean-Luc Pellerin
M^{me} Sandra Sultana
M. Pierre Tremblay
M. Jacques Venne

Ses consultants

Consultant

M. Donald Carter

Groupe-conseil LaSalle inc.

M. Jean-Philippe Saucet

SNC-Lavalin

M. Yves Comtois

Les conseillers ADEC inc.

M. Gilles Joubert

Les personnes-ressources

M. Claude Carette, porte-parole
M. Yves Phaneuf

Agence métropolitaine de transport

M^{me} Valérie Savard, porte-parole
M. André Beaudet

Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation

M. Louis Drouin, porte-parole
M. Norman King
M. Patrick Morency

Ministère de la Santé et des Services sociaux

M. Jean Beaudette	Ministère de la Sécurité publique
M. Pierre Bilodeau	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
M. Luc Valiquette, porte-parole M. Éric Thomassin	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
M. Daniel Pilon	MRC des Moulins
M. Alain Kemp (disponibilité offerte en lien téléphonique)	Pêches et Océans Canada
M. Richard Fleury, porte-parole M. Guy Courchesne M. Sylvain Dubois M. Michel Rhéaume M. Gaétan Turbide	Ville de Laval
M. Marc Blanchet, porte-parole M. Jean Bertrand M. Gilles Lalonde M. François Pépin, représentant de la STM M. David Therrien M. Alain Trudeau M ^{me} Andrée Turenne	Ville de Montréal et la Société de transport de Montréal

Les participants

	Mémoires
M ^{me} Rachel Arieu-Jouglard	
M. Michel Aubin	DM31 DM31.1
M ^{me} Marie-Lyne Baker	
M. Alain Boucher M ^{me} Francine Leblanc	DM81
M ^{me} Stéphanie Bourgault M ^{me} Marie-Ève Nadeau	DM53
M. François Caron	DM82

M. Patrick Charrette	DM33
M. François Chartier	DM47 DM47.1
M. Marcel Chicoine	DM10
M. Guy Déon	DM87
M ^{me} Mélissa Fillion	
M. Pierre-Luc Fournier	
M. Michel Gagnon	DM75
M ^{me} Carole Gaumont	DM86
M ^{me} Josée Girard	DM80
M ^{me} Diane Gariépy et autres	DM67
M. Pierre Gobeil	DM63
M. Patrice Godin	DM49 DM49.1
M. Serge Gougeon	
M. Christian Jacques	DM94
M. Arthur Lacomme	DM92
M ^{me} Lucie Laforte	DM65
M. François Lagarde	
M. Jean Laurier Lamarche	DM26 DM26.1
M. Matthieu Lamarche	DM18 DM18.1
M. Jean Lapalme	Verbal
M. Francis Lapierre	DM77
M. Jean-Jacques Lapierre	Verbal

M. Bernard Lauzon		DM64
M. Sylvain Lauzon		DM84
M. Normand Legault		DM21 DM21.1
M. Marc Lessard		DM22
M. Robert Ménard		DM42
M. François Meloche		DM78
M. Michel Morin		
M. Jean-Pierre Panet		DM95
M. Yvan Paquette		DM2
M ^{me} Lois Ann Parent		DM55 DM55.1
M. Marc Parent		DM79
M. Alain Ratelle		DM62
M. Serge Raymond		DM93
M. Marcel Renaud		Verbal
M. Yves Ryan		DM88
M. Gregory Sabourin		
Action démocratique du Québec, région de Laval	M. François Gaudreau M. Jean Allaire M. Guy Therrien	DM85 DM85.1
Approche-Nature de Montréal	M. Édouard Raymond M ^{me} Sylvie Bibeau	DM3
Arrondissement d'Anjou	M. Luis Miranda M. Robert Généreux M. André Christin	DM46 DM46.1
Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce	M. Marvin Rotrand	DM7

Arrondissement de Montréal-Nord	M. Marcel Parent M. Normand Fortin M. Jacques Goudreau M ^{me} Georgette Morin M. Yvon Paquette	DM19
Association des citoyens de Saint-François	M. Jacques St-Jean	DM56
Association des industriels d'Anjou	M. Guy L'Heureux M ^{me} Francine Legrand	DM44
Association Habitat Montréal	M ^{me} Patricia Clermont M. François Gagnon	DM40 DM40.1 DM40.2
Autocar Chartrand inc.		DM73
Chaire de responsabilité sociale et développement durable ESG UQAM		DM97
Chambre de commerce de Terrebonne	M. Stéphane Berthe	DM30
Chambre de commerce et d'industrie de Laval	M. Robert Lefebvre	DM6
Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal	M. Martin Laroche	DM24
Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord	M. Martin Saint-Pierre	DM43
CLD Anjou	M. Raymond Perreault M ^{me} Josée Perreault M. Claude Héroux	DM57
CLD Montréal-Nord	M. André Cordeau	DM45 DM45.1
Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve		DM58
Collectif en environnement Mercier-Est	M. Réal Bergeron M ^{me} Sylvie Bibeau M ^{me} Nicole Loubert	DM11 DM11.1
Comité de vigilance environnementale de l'Est de Montréal	M. Xavier Daxhelet M. Vincent Marchione	DM25

Comité interrégional pour le transport des marchandises		DM70
Comité ZIP Jacques-Cartier		DM66
Conférence régionale des élus(es) de Lanaudière	M. Richard Marcotte M. Marc Valade	DM12
Conférence régionale des élus de Laval et Commission régionale de développement de Laval	M ^{me} Manon Caron M ^{me} Monique Hascoat	DM35 DM35.1 DM35.2
Conseil central du Montréal métropolitain de la CSN	M. Gaétan Châteauneuf M ^{me} Afifa Maaninou	DM34
Conseil régional de l'environnement de Laval	M. Guy Garand	
Conseil régional de l'environnement de Montréal	M. Robert Perreault M. André Porlier	DM38 DM38.1
Conseil régional FTQ Montréal métropolitain		DM68
Direction de santé publique de Laval		DM76
Direction de santé publique de Montréal	M. Louis Drouin, porte-parole M. Richard Lessard	DM51
Échange gardiennage des Moulins	M ^{me} Geneviève Paris	DM32
Environnement Jeunesse	M. René Coignaud	DM20
Équiterre	M. Sidney Ribaux	DM37
Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides et Fédération de l'UPA Lanaudière	M. Richard Maheu M. Gilbert Mathieu	DM61
Fédération des chambres de commerce du Québec		DM89
Forum jeunesse de l'île de Montréal	M. Simon Allaire-Vigeant	DM36
Greenpeace	M. Steven Guilbeault	DM50
Groupe de recherche appliquée en macroécologie	M. Jean-François Lefebvre M. Jean-Yvan Fradet	DM14

Groupe en recherche urbaine Hochelaga–Maisonneuve	M. Pierre Brisset	DM1 DM1.1 DM1.2 DM1.3 DM1.4
Hortiparc	M. Gilles Lacroix	DM16
Junon inc.		DM69
Laboratoire développement durable et dynamique territoriale	M. Serge DesRoches	DM9 DM9.1
Laval Technopole	M. Pierre Bélanger	DM4
Mouvement Au Courant	M. John Burcombe	DM98
MRC des Moulins	M. Jean-Marc Robitaille	DM60 DM60.1
Nouveau parti démocratique du Canada–section Québec		DM74
Option Transport Durable	M. Pierre Dulong M. Réjean Benoit	DM52 DM52.1 DM52.2
Parti Vert du Canada	M. Gilles Mercier M. Marc-André Gadoury M. Christopher Coggan	DM23 DM23.1
Parti Vert du Québec	M. Xavier Daxhelet M. Sylvain Castonguay	DM27 DM27.1
Pédro Canada		DM90
Projet Montréal	M. Claude Mainville	DM54 DM54.1
Regroupement des entreprises du parc industriel de l'autoroute 25 à Laval	M. Christian Élie	DM59
Regroupement écologique de l'Est de Montréal	M. Jacques Brunet	DM96
Regroupement pour le pont de la 25	M. Jean-Marc Robitaille M. James Infantino	DM29 DM29.1

Société de développement culturel de la ville de Terrebonne		DM71
Société de transport de Laval	M. Jean-Jacques Beldié M. Pierre Giard M. Pierre Lavigueur	DM13
Syndicat de base de l'UPA Laval	M. Gilles Lacroix M. Alain Forget	DM15
Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve	M. Normand Robert M. Daniel Vanier M. Pierre Brisset	DM91 DM91.1 DM91.2 DM91.3
Table de concertation agro-alimentaire de Laval	M. Gilles Lacroix	DM17
Table régionale de concertation des aînés de Laval	M. Gilles Fournier	DM5 DM5.1
Transport 2000 Québec	M. Normand Parisien	DM41
Vélo Québec		DM39
Vélosentier Nord-Sud	M. Jean-Pierre Fortin	DM83
Ville de Laval	M. Gilles Vaillancourt	DM8 DM8.1 DM8.2
Ville de Montréal	M. Claude Dauphin M. Marc Blanchet M. Allan De Suza	DM28
Ville de Terrebonne		DM72
Vivre en ville	M. Jérôme Vaillancourt	DM48

Au total, 98 mémoires et 3 présentations verbales ont été soumis à la commission.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation

Bibliothèque Germaine-Guèvremont
Laval

Centre biblio-culturel Henri-Bourassa
à Montréal-Nord

Bibliothèque Rivière-des-Prairies
Montréal

Université du Québec à Montréal
Montréal

Bureau du BAPE
Québec

La documentation déposée dans le cadre du projet à l'étude

Procédure

- PR1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, août 2000, 10 pages et carte.
- PR2** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, juillet 2002, 27 pages.
- PR3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement*.
- PR3.0** *Rapport d'analyse des impacts*, juin 2001, pages 1-1 à 5-26 et annexe.
- PR3.1** *Rapport de justification*, avril 2001, 62 pages et annexe.
- PR3.2** *Documents annexes*, juin 2001, pagination diverse.
- PR3.3** *Résumé*, mars 2002, pages 1-1 à 5-3 et cartographie.
- PR3.4** *Complément d'information*, décembre 2004, 17 pages.
- PR3.5** *Complément d'information, addenda concernant les simulations des économies de temps et de distance parcourue*, mai 2005, 3 pages.
- PR4** Ne s'applique pas.
- PR5** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 8 novembre 2001, 6 pages.

- PR5.1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Complément aux questions et commentaires adressés au promoteur*, 30 janvier 2002, 3 pages.
- PR5.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires transmis par le ministère de l'Environnement*, février 2002, 36 pages et annexe.
- PR5.3** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires (2^e série) adressés au promoteur*, 29 avril 2002, 4 pages.
- PR5.4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Précisions sur les réponses aux questions et commentaires adressés au ministère de l'Environnement*, mai 2002, 14 pages, figures et annexe.
- PR6** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 24 août 2001 au 4 juin 2002, pagination diverse.
- PR6.1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis complémentaires issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 5 septembre 2000 au 18 mars 2002, pagination diverse.
- PR7** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 27 juin 2002, 4 pages.
- PR8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude de potentiel archéologique*, février 2002, 26 pages et annexes.
- PR8.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Le parachèvement de l'autoroute 25*, dépliant à trois volets.
- PR8.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *L'induction des déplacements et le modèle de transport de la région de Montréal*, 16 septembre 2002, 27 pages.
- PR8.3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Survol technique du modèle de transport de la région de Montréal*, 16 septembre 2002, 34 pages.
- PR8.4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Modifications au projet*, 19 septembre 2002, 1 page et carte.
- PR8.4.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Information complémentaire sur les mesures d'urgence et sécurité civile*, 19 septembre 2002, 8 pages et annexes.
- PR8.4.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Complément d'information – L'impact sur la qualité de l'air au complexe scolaire Leblanc*, septembre 2002, 2 pages.

- PR8.5** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Lettre du ministre des Transports informant les gens touchés par le projet sur la tenue prochaine d'une importante consultation sur le parachèvement de l'autoroute 25, du boulevard Henri-Bourassa à l'échangeur de l'autoroute 440*, 15 août 2002, 2 pages.
- PR8.6** ENVIRONNEMENT ILLIMITÉ INC. *Prolongement de l'autoroute 25, traversée des ruisseaux Corbeil et Bas-Saint-François. Étude de la faune ichthyenne et de ses habitats*, rapport final, octobre 2002, 16 pages et annexes.
- PR8.7** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Description de l'avifaune*, septembre 2002, 35 pages et annexes.

Par le promoteur

- DA1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de parachèvement de l'autoroute 25 Montréal-Laval. Présentation du projet*, 16 mai 2005, 29 pages.
- DA1.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projection visuelle en simulation 3-D relative au projet*, 16 mai 2005. (Seule la version électronique est disponible à l'adresse www.mtq.gouv.qc.ca).
- DA2** PB CONSULT INC. et autres. *Rapport d'étape 1. Réalisation des études d'achalandages et revenus pour les projets autoroutiers en partenariat public-privé dans la région de Montréal, projet n° 5100-01-QZ04, présenté au ministère des Transports, Direction générale de Montréal et de l'Ouest*, 5 août 2002, 89 pages.
- DA2.1** PB CONSULT INC. et autres. *Rapport d'étape 1. Annexes*, 5 août 2002, pagination diverse.
- DA3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Le partenariat public-privé au ministère des Transports*, 1 dépliant.
[En ligne (17 mai 2005) : www1.mtq.gouv.qc.ca/fr/affaires/parteneriat/index.asp]
- DA4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Copie des transparents portant sur les éléments ci-après*, 16 mai 2004, 4 pages.
- Variations des flux routiers simulés (2-C.1).
 - Variations des flux routiers simulés (2-C.2).
 - Gains typiques de temps de déplacement TC (2-H.2).
 - Indicateurs de sécurité routière.
- DA5** LE GROUPE-CONSEIL LASALLE INC. *Impact du futur pont de l'autoroute 25 sur la rivière des Prairies sur le régime hydraulique en eau libre et en présence de glaces, rapport présenté au ministère des Transports, Bureau de la mise en œuvre du partenariat public-privé, contrat n° 5100-02-QZ08*, janvier 2004, 20 pages, annexe et figures.

- DA6** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan stratégique du ministère des Transports 2005-2008*, 2005, 32 pages.
- DA7** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Copie du transparent – Approche conventionnelle et approche en PPP, (n° 6-G)*, 17 mai 2005, 1 page.
- DA8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Copie du transparent – Impact du projet A-25 sur l'achalandage régional du TC – PPAM (2-M.1)*, 17 mai 2005, 1 page.
- DA9** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Copie du transparent – Décomposition de l'induction (7-B.3)*, 17 mai 2005, 1 page.
- DA10** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Copie du transparent – Augmentation de trafic sur Notre-Dame due au projet A-25 – Scénario 3 (total véhicules – PPAM 2016) (2-E.2)*, 17 mai 2005, 1 page.
- DA11** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Copie du transparent – Ligne-écran de la rivière des Prairies – Flux entrant sur l'île de Montréal (2-P.1)*, 17 mai 2005, 1 page.
- DA12** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Copie du transparent – Débits et niveaux de service (fig. 2.3)*, 17 mai 2005, 1 page.
- DA13** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Copie du transparent – Répartition des voies de circulation (fig. 1.6)*, 17 mai 2005, 1 page.
- DA14** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Copie du transparent – Projet autoroute 25 2002 – Projet autoroute 25 2004*, 17 mai 2005, 1 page.
- DA15** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Copie du transparent – Débits de circulation en PPAM sur les ponts reliant Laval et la couronne nord-est à Montréal*, 17 mai 2005, 1 page.
- DA16** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Parachèvement de l'autoroute 25 – Répartition des coûts 383 M\$ (\$ 2004)*, 17 mai 2005, 1 page.
- DA17** LES CONSEILLERS ADEC INC. *Présentation de l'incidence économique du parachèvement de l'autoroute 25*, Gilles Joubert, 17 mai 2005, 14 pages.
- DA18** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Copie des transparents concernant l'intervention de Pierre Tremblay sur la qualité de l'air et les gaz à effet de serre : bilan régional*, 17 mai 2005, 5 pages.
- Variation des flux routiers simulés (2-C.1).
 - Modèle d'émissions MOBILE-6.2c (7-D.1).
 - Courbes d'émission (7-D.2).
 - Émission différentielle de CO imputable au projet A-25 (routier et TC) (3-D.2).
 - Émissions et consommation – Variations imputables au projet A-25 (routier – et TC) (3-D.1).

- DA19** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation concernant le partenariat public-privé*, 17 mai 2005, 14 pages.
- DA20** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Copie du transparent – Constituantes des scénarios pour le transport en commun*, 18 mai 2005, 1 page.
- DA21** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Copie des transparents – Projet de parachèvement de l'autoroute 25 – Conformité aux orientations gouvernementales et contribution aux orientations des partenaires régionaux – Aménagement du territoire et développement économique*, 18 mai 2005, 9 pages.
- DA22** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Copie du transparent – Variations des flux routiers simulés dans l'échangeur Anjou – Scénario 3 (total véhicules – PPAM 2016) (2-D.1)*, 18 mai 2005, 1 page.
- DA23** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Copie des transparents sur les éléments ci-après*, 18 mai 2005, 4 pages.
- Projection de la demande (7-A.x1).
 - Calibrage du modèle routier – Validation des vitesses (7-A.x2).
 - Calibrage du modèle routier – Validation des débits (7-A.x3).
 - Flux simulés contre comptage (7-A.x4).
- DA24** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Copie du transparent – Variations des flux routiers simulés, scénario 3 – Total véhicules – PPAM 2016 (2-C.3)*, 18 mai 2005, 1 page.
- DA25** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Copie du transparent – Ligne-écran de la rivière des Prairies – Flux entrant sur l'île de Montréal – Personnes période de pointe du matin (2-P.2)*, 18 mai 2005, 1 page.
- DA26** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Copie des transparents sur les éléments ci-après*, 18 mai 2005, 2 pages.
- Un contexte favorable au transport en commun (fiche 7-F).
 - Plan de gestion des déplacements (PGDM) – Investissements 2000-2004 – mai 2005, n° 1.
- DA27** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Copie du transparent – Part modale régionale du TC- PPAM (2-L.1)*, 18 mai 2005, 1 page.
- DA28** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa. Complément d'information. Addenda concernant l'impact appréhendé sur le bilan régional des émissions atmosphériques engendrées par le projet A-25*, mai 2005, 15 pages.
- DA29** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Ligne-écran de la rivière des Prairies, flux entrant sur l'île de Montréal, véhicules-période de pointe du matin, (2-P.1x)*, 19 mai 2005, 1 page.

- DA30** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Évaluation de l'impact du parachèvement de l'A-25, entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'A-440 à Laval sur les déplacements interurbains de véhicules lourds*, 7 mars 2005, 14 pages et carte.
- DA31** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de parachèvement de l'autoroute 25 Montréal-Laval – Documentation relative à la visite technique publique du 26 mai 2005*, 10 pages et plan.
- DA32** CONSEIL FERROVIAIRE DES TRAINS DE BANLIEUE DU GRAND MONTRÉAL. Extrait de *Rapport final - Projet de train régional - Pour un service intégré de transport en commun axé sur le client*, non daté, pagination diverse.
- DA33** MINISTÈRE DES TRANSPORTS, CONSEIL METROPOLITAIN DE TRANSPORT EN COMMUN ET CONSEILS INTERMUNICIPAUX DE TRANSPORT. Extrait de *Rapport synthèse - Validation de la proposition CP-BMI – Réseau de trains de banlieue dans la région de Montréal*, juin 1992, 18 pages.
- DA34** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Copie des transparents sur les éléments ci-après*, 19 mai 2005, 2 pages.
– Variation d'achalandage TC avec projet A-25 (routier et TC) - Scénario 1 – PPAM 2006 (2-M.2).
– Variation d'achalandage TC avec projet A-25 (routier et TC) – Scénario 2 - PPAM 2016 (2-M.3).
- DA35** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Copie du transparent – Principales dépenses en transport – Plan de gestion des déplacements (PGDM) 2000-2004*, mai 2005, n° 2.
- DA36** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Copie du transparent – Déplacements des camions projetés – Direction sud, période de 24 heures (2016)*, 19 mai 2005, 1 page.
- DA37** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Copie des transparents de la présentation de M. Jean-Luc Pellerin concernant la voie réservée au covoiturage*, 19 mai 2005, 4 pages.
– Principaux constats voie réservée au covoiturage sur l'A-15 Nord.
– Voie réservée autoroute 15, direction Nord.
– Comptage de taux d'occupation sur l'autoroute 15 au pont Médéric-Martin, 22 octobre 2003.
– Relevés de taux d'occupation automne 2003.
- DA38** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Nombre de ménages et variation du nombre de ménages, recensements de 1991 et 2001 – Prévisions démographiques du MTQ (2001-2021) et de l'ISQ (2001-2021)*, avril 2005, 1 tableau.
- DA39** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Investissements dans les trains de banlieue (en millions \$)*, mai 2005, 1 tableau.

- DA40** ASSOCIATION DES TRANSPORTS DU CANADA. Extrait de *Indicateurs de transports urbains*, février 2005, 7 pages.
[En ligne : www.tac-atc.ca]
- DA41** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Suivi acoustique – *Boulevard La Vérendrye Ouest entre le pont Alonzo-Wright et l'autoroute 50 – Municipalité de Gatineau*, 9 octobre 2002, 10 pages et annexes.
- DA42** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Débits journaliers moyens annuels sur les ponts enjambant la rivière des Prairies de 1971 à 2003*, juin 2005, 1 figure.
- DA43** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET LES CONSEILLERS ADEC INC. *Perspectives de développement résidentiel et institutionnel dans le territoire d'influence de l'autoroute 25 advenant la construction du lien proposé entre l'autoroute 440 à Laval et l'échangeur A-25/A-40 à Montréal – Éléments de réflexion*, rapport final, 11 octobre 2002, 74 pages. (Seule la version électronique est disponible pour consultation dans le site Internet du BAPE.)
- DA43.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET LES CONSEILLERS ADEC INC. *Le développement industriel et commercial dans le territoire d'influence de l'autoroute 25 advenant la construction du lien proposé entre l'autoroute 440 à Laval et l'échangeur A-25/A-40 à Montréal – Éléments de réflexion*, rapport final, 11 octobre 2002, 99 pages.
- DA43.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET LES CONSEILLERS ADEC INC. *Actualisation des études sur l'incidence du parachèvement de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval sur le développement des activités économiques (industries, commerces, résidentiel et institutionnel) – Éléments de réflexion*, addenda, 24 mars 2005, 79 pages.
- DA44** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Analyse exploratoire des liens entre le développement urbain et la capacité des infrastructures de transport – Rive nord*, Montréal, 1981-2001, version préliminaire, 16 pages.
- DA45** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Document de rectifications relatif à l'ensemble des mémoires déposés*, 22 juillet 2005, 26 pages.

Par les personnes-ressources

- DB1** VILLE DE MONTRÉAL. *Plan d'urbanisme de Montréal*, novembre 2004, 273 pages et annexes.
[En ligne : www2.ville.montreal.qc.ca/plan-urbanisme/index.shtm]
- DB2** VILLE DE MONTRÉAL. *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*, 2004, 35 pages.
- DB3** VILLE DE LAVAL. *Schéma d'aménagement*, avril 1989, non paginé.

- DB4** VILLE DE LAVAL. *Grandes affectations du territoire*, 22 mars 1991, 1 plan.
- DB5** MRC DE LAVAL. *Schéma d'aménagement révisé de la MRC de Laval*, octobre 2004, non paginé.
- DB6** VILLE DE LAVAL. *Pôle autoroute 25 Est, concept d'aménagement*, 17 mai 2004, révisé le 10 mai 2005, 1 plan.
- DB7** MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES. *Évolution de la demande d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre au Québec : scénario de référence 1996-2001*, mai 2001, 51 pages.
- DB8** AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT et autres. *Enquête Origine-Destination 1998 – La mobilité des personnes dans la région de Montréal*, 2000, 170 pages et annexe.
- DB9** AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT et autres. *Enquête Origine-Destination 2003 – La mobilité des personnes dans la région de Montréal*, non daté, 26 pages.
- DB10** AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT et autres. *Révision du Plan stratégique de développement du transport métropolitain*, octobre 2002, 143 pages.
- DB11** Richard BERGERON. « *Motifs et contexte de la révision d'un plan stratégique* », *Agence métropolitaine de transport*, avril et juin 2002, 3 articles, 8 pages.
- DB12** VILLE DE MONTRÉAL. *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*, avril 2005, 115 pages et annexes.
[En ligne : www2.ville.montreal.qc.ca/cmsprod/fr/developpement_durable/1er-plan]
- DB13** Louis DROUIN et autres. *Présentation. Projet de prolongement de l'autoroute 25 – Impacts sur la santé publique du transport*, Direction de santé publique de Montréal, 18 mai 2005, 23 pages.
- DB14** Audrey SMARGIASSI et autres. *Est-ce que les personnes âgées de 60 ans et plus qui vivent sur les rues achalandées à Montréal sont plus à risque d'être hospitalisées pour problèmes respiratoires ?*, rapport synthèse, Direction de santé publique de Montréal, 2005, 4 pages.
- DB15** Todd LITMAN. *Induced Travel Impact Evaluation, Evaluating Impacts of Increasing Roadway Capacity to The Island of Montreal*, Victoria Transport Policy Institute, 11 mai 2005, 13 pages.
- DB16** Stan JUDEK, Barry JESSIMAN et Dave STIED. *Estimation de la surmortalité causée par la pollution atmosphérique au Canada*, Environnement Canada, 30 août 2004, 11 pages.

- DB17** MRC DE LAVAL. *Information sur le zonage agricole secteur Est de l'île de Laval*, non daté, 2 pages.
- DB17.1** MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Précision relative au document DB17*, 20 mai 2005, 1 page.
- DB18** MRC DES MOULINS. *Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa – Exclusion par la CPTAQ sur le territoire de la MRC des Moulins*, 18 mai 2005, 4 pages.
- DB19** VILLE DE MONTRÉAL. *Plan de transport de Montréal, vision et objectifs*, 14 mars 2005, 30 pages.
[En ligne : www2.ville.montreal.qc.ca/services_citoyens/plan_transport.shtm]
- DB20** VILLE DE MONTRÉAL. *Présentation. La Coulée verte du ruisseau De Montigny*, 18 mai 2005, 33 pages.
- DB21** VILLE DE MONTRÉAL. *Copie du transparent – Objectifs de conservation et d'aménagement*, 18 mai 2005, 1 page.
- DB22** VILLE DE MONTRÉAL. *Copie du transparent – Secteur aval dominé par un bois mature de grand intérêt écologique (frênaie rouge)*, 18 mai 2005, 1 page.
- DB23** Tom KOSATSKY et autres. Extrait de *Évaluation de l'excès de maladies respiratoires dans les secteurs de Pointe-aux-Trembles/Montréal-Est et Mercier-Est/Anjou. Une analyse des données sanitaires et environnementales (1995-2000)*, Direction de santé publique de Montréal-Centre, mars 2004, 2 pages.
- DB24** Khalid BERRADA, Marie-Claude BOIVIN et Isabel FORTIER. Extrait de *Étude de la variation géographique de l'asthme pédiatrique sur le territoire de l'île de Montréal entre 1995 et 2000, Une analyse spatiale des données d'hospitalisation*, Agence de développement de réseaux locaux des services de santé et de services sociaux, avril 1995, 1 figure.
- DB25** VILLE DE MONTRÉAL. *Inventaire de l'herpétofaune et de l'avifaune dans l'écoterritoire de la Coulée verte du ruisseau De Montigny, rapport préliminaire*, mai 2005, 13 pages.
- DB26** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Copie des transparents présentés à la première partie de l'audience publique*, mai 2005, 4 pages.
- DB27** AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Copie des transparents - Évolution et bilan des transports collectifs 1996-2004*, 19 mai 2005, 16 pages.

- DB28** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Cartographie des zones inondables, ville de Laval, rivière des Prairies*, Direction du domaine hydrique, mai 1993, 14 pages, tableaux et annexes.
- DB29** SOCIÉTÉ DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN. *Enquête Origine-Destination 2003, Pointe AM – Achalandage aux différentes stations du réseau de métro de Montréal*, 26 mai 2005, 2 cartes.
- DB30** COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL. *Cap sur le monde. Bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable – Rapport de consultation publique – Projet d'énoncé de vision stratégique, vision 2025*, septembre 2003, 33 pages.
[En ligne : www.cmm.qc.ca/vision2025/vision2025_rapportdeconsultation.pdf]
- DB31** COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL. *Cap sur le monde. Pour une région métropolitaine de Montréal attractive – Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement*, mars 2005, 132 pages.
[En ligne : www.cmm.qc.ca/psmad/file/PSMAD.pdf]
- DB31.1** COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL. *Cap sur le monde. Pour une région métropolitaine de Montréal attractive – Sommaire – Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement*, mars 2005, 21 pages.
[En ligne : www.cmm.qc.ca/psmad/psmad02.html]
- DB32** DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL. *Réponses aux questions posées concernant les données sur les problèmes respiratoires (asthme) à Mercier-Est*, 31 mai 2005, 3 pages.
- DB33** COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC. *Commentaires sur le projet de cadre d'aménagement gouvernemental pour la région métropolitaine de Montréal*, mai 2001, 6 pages et tableau.
- DB34** SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL. *Suivi des données de l'enquête effectuée par Génivar pour la SODEC*, 26 juin 2002, 13 pages et figures.
- DB35** VILLE DE LAVAL. *Plan localisant les limites cartographiques du bassin versant 14 des milieux humides 32 et 699*, 10 juin 2005, 1 carte.
- DB36** VILLE DE MONTRÉAL. *Stratégie de développement économique 2005-2010 de la Ville de Montréal*, 2005, 106 pages.
[En ligne : www2.ville.montreal.qc.ca/monde_affaires/strategie.shtm]
- DB37** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Allocution du représentant du ministère de l'Environnement concernant l'approche PPP utilisée pour le projet de l'autoroute 25 et son interface avec la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement*, 5 et 6 septembre 2002, 1 page.

- DB38** VILLE DE MONTRÉAL. *Plan de transport de Montréal – Portrait et diagnostic*, 1^{er} juin 2005, 91 pages.
- DB39** MRC DES MOULINS. Extrait du *Plan de gestion et de valorisation de la zone et des activités agricoles*, version finale, avril 2004, non paginé.
- DB40** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Réponse à la question concernant les responsabilités partagées entre le ministère des Transports et l'éventuel partenaire privé au moment de la demande du certificat d'autorisation et de sa délivrance*, 8 août 2005, 1 p.

Par les participants

- DC1** ENVIRONNEMENT CANADA. « Les métaux toxiques sont lourds de conséquences pour les oiseaux » et « Les effets des sels de voirie sur l'environnement », *Bulletin science et environnement*, n° 28, janvier et février 2002, 2 pages.
- DC2** ENVIRONNEMENT CANADA. « Les sels de voirie inquiètent », *Bulletin science et environnement*, 2 pages.
[En ligne (18 avril 2002) : www.ec.gc.ca/science/sandenov99/article2_f.html]
- DC3** ENVIRONNEMENT CANADA. « Les intelli-routes sont des routes moins dangereuses », *Bulletin science et environnement*, 3 pages.
[En ligne (18 avril 2002) : www.ec.gc.ca/science/sandejan01/article1_f.html]
- DC4** ENVIRONNEMENT CANADA. « Les sels de voirie, l'hiver et vous », *EnviroZine-Reportages*, 4 pages.
[En ligne (18 avril 2002) : www.ec.gc.ca/EnviroZine/french/issues/14/feature1_f.cfm]
- DC5** ENVIRONNEMENT CANADA. « Les sels de voirie – questions les plus fréquentes », *La Voie verte* : fiche d'information, 7 pages.
[En ligne (18 avril 2002) : www.ec.gc.ca/press/2001/011130-2_b_f.htm]
- DC6** ENVIRONNEMENT CANADA. « Évaluation scientifique et gestion du risque des sels de voirie », *La Voie verte* : fiche d'information, 4 pages.
[En ligne (18 avril 2002) : www.ec.gc.ca/press/2001/011130_b_f.htm]
- DC7** Guy GARAND. *Fiche descriptive d'un milieu humide de superficie intermédiaire localisé dans le quartier Duvernay, près de l'intersection du boulevard Marcel-Villeneuve et de la Montée Masson, à proximité de l'autoroute 25*, 15 pages.
- DC8** CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL. *Commentaires relatifs au document de rectifications déposé par le ministère des Transports (DA45)*, 2 août 2005, 3 pages.

Par la commission

- DD1** VILLE DE MONTRÉAL. *Questions de la Ville de Montréal adressées au ministère des Transports transmises à la commission*, 24 mai 2005, 7 pages.
- DD1.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses du ministère des Transports aux questions de la Ville de Montréal transmises à la commission*, 2 juin 2005, 19 pages.

Les demandes d'information de la commission

- DQ1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires des participants retenues par la commission et adressées au ministère des Transports (n^{os} 1 à 13)*, 27 mai 2005, 3 pages.
- DQ1.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions des documents DQ1 et DQ4 et rappel du suivi en audience (n^{os} 16 et 17)*, juin 2005, 29 pages.
- DQ2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires des participants retenues par la commission et adressées à la Ville de Montréal*, 27 mai 2005, 2 pages.
- DQ2.1** VILLE DE MONTRÉAL. *Réponses aux questions des documents DQ2 et DQ5*, 7 juin 2005, 8 pages.
- DQ3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires des participants retenues par la commission et adressées à l'Agence métropolitaine de transport*, 27 mai 2005, 1 page.
- DQ3.1** AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Réponses aux questions du document DQ3 et rappel du suivi en audience*, 8 juin 2005, 8 pages. Un complément de réponse est également contenu dans le document DQ8.1.
- DQ4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires adressées au ministère des Transports (n^{os} 14 et 15)*, 31 mai 2005, 2 pages. Les réponses aux questions sont contenues dans le document DQ1.1.
- DQ5** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question complémentaire adressée à la Ville de Montréal*, 3 juin 2005, 1 page. La réponse à la question est contenue dans le document DQ2.1.

- DQ6** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée au ministère des Ressources naturelles et de la Faune concernant l'ombrage causé par la présence du tablier du pont et le comportement des alevins d'esturgeons ou autres espèces fauniques présentes dans la rivière des Prairies, 9 juin 2005, 1 page.*
- DQ6.1** MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. *Réponse à la question du document DQ6, 17 juin 2005, 1 page.*
- DQ7** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports (n^{os} 18, 19 et 20) sur la voie réservée au covoiturage sur l'autoroute-15, des données d'achalandage à partir des résultats de l'enquête O-D 2003 et des données de 2016 sans le pont de l'A-25 et sans les projets de trains et de voies réservées, 20 juin 2005, 1 page.*
- DQ7.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ7, 23 juin 2005, 3 pages.*
- DQ7.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Complément de réponse à la question 20 du document DQ7, 23 juin 2005, 1 page.*
- DQ8** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée à l'Agence métropolitaine de transport (n^o 5) concernant l'achalandage prévisible en 2012 et si possible en 2016 pour le transport en commun en pointe du matin entrant sur l'île de Montréal à partir de Laval et de la Couronne Nord, 20 juin 2005, 1 page.*
- DQ8.1** AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Réponse à la question du document DQ8 et complément de réponse au document DQ3.1 (suivi en audience), 4 juillet 2005, 4 pages.*
- DQ9** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Communauté métropolitaine de Montréal (n^{os} 1 à 4) concernant l'effet anticipé du parachèvement de l'autoroute 25 sur le développement, le projet d'aménagement actuel pour les secteurs visés par le projet et les effets attendus du projet sur certaines préoccupations, notamment celles présentées dans le document Vision 2025, 20 juin 2005, 2 pages.*
- DQ10** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée au ministère des Transports (n^o 21) concernant les scénarios 2r et 3 indiqués au tableau du document DQ7.2, 30 juin 2005, 1 page.*
- DQ10.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question 21 du document DQ10, 11 juillet 2005, 5 pages.*
- DQ11** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports (n^{os} 22, 23 et 24) relativement aux données d'achalandage du transport en commun, 13 juillet 2005, 2 pages.*

DQ11.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Réponses aux questions des documents DQ11 et DQ12, 27 juillet 2005, 9 pages.*

DQ12 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à l'Agence métropolitaine de transport (n^{os} 6, 7 et 8) relatives aux données d'achalandage du transport en commun. Les réponses aux questions sont contenues dans le document DQ11.1.*

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa.*

DT1 Séance tenue le 16 mai 2005 en soirée à Saint-Léonard, Montréal, 95 pages.

DT2 Séance tenue le 17 mai 2005 en après-midi à Saint-Léonard, Montréal, 106 pages.

DT3 Séance tenue le 17 mai 2005 en soirée à Saint-Léonard, Montréal, 89 pages.

DT4 Séance tenue le 18 mai 2005 en après-midi à Saint-Léonard, Montréal, 102 pages.

DT5 Séance tenue le 18 mai 2005 en soirée à Saint-Léonard, Montréal, 95 pages.

DT6 Séance tenue le 19 mai 2005 en après-midi à Saint-Léonard, Montréal, 108 pages.

DT7 Séance tenue le 19 mai 2005 en soirée à Saint-Léonard, Montréal, 111 pages.

DT8 Séance tenue le 13 juin 2005 en soirée à Saint-Léonard, Montréal, 82 pages.

DT9 Séance tenue le 14 juin 2005 en après-midi à Saint-Léonard, Montréal, 64 pages.

DT10 Séance tenue le 14 juin 2005 en soirée à Saint-Léonard, Montréal, 70 pages.

DT11 Séance tenue le 15 juin 2005 en après-midi à Saint-Léonard, Montréal, 61 pages.

DT12 Séance tenue le 21 juin 2005 en soirée à Laval, 54 pages.

DT13 Séance tenue le 22 juin 2005 en après-midi à Laval, 59 pages.

DT14 Séance tenue le 22 juin 2005 en soirée à Laval, 72 pages.

Bibliographie

AUBERT, B., et autres (2005). *Synthèse critique d'expériences de partenariats public-privé*, Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations, 50 p.

COMITÉ INTERRÉGIONAL POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES (1999). *La congestion routière et le transport des marchandises*, 51 p.

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE (2004). *Document complémentaire. Rapport annuel de gestion 2003-2004*, 86 p.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL. (2005). *Cap sur le monde : pour une région métropolitaine de Montréal compétitive. Plan de développement économique*, 103 p. et annexes.

ENVIRONNEMENT CANADA - RÉGION DU QUÉBEC (1999). *Synthèse des connaissances sur les aspects physiques et chimiques de l'eau et des sédiments du secteur d'étude Lac des Deux Montagnes – Rivières des Prairies et des Mille Îles*, 145 p.

GOVERNEMENT DU QUÉBEC (2000). *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques*, 42 p.

KOMANOFF, C. (2004). *Costs and Benefits of Congestion Pricing Policies in Selected U.S. Cities*, 10 p.

LITMAN, T. (2005a). « Generated Traffic and Induced Travel : Implications for Transport Planning », *Victoria Transport Policy Institute*, 29 p. (Mise à jour d'un article publié originellement dans *Institute of Transportation Engineers Journal*, avril 2001, vol. 71, n° 4, p. 38-47.)

LITMAN, T. (2005b). « Evaluating Transportation Equity – Guidance for Incorporating Distributional Impacts in Transportation Planning » *Victoria Transport Policy Institute*, 36 p.

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALE ET DE LA MÉTROPOLE (2001). *Une vision. d'action commune. Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales – Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, 143 p. et annexes.

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, DU SPORTS ET DU LOISIR (2004). *Les effets du vieillissement de la population québécoise sur la gestion des affaires et des services municipaux*, rapport de recherche, 175 p.

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, DU SPORT ET DU LOISIR (2004). *La réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'aménagement du territoire. Guide des bonnes pratiques*, 70 p.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARC (2004). *Plan de développement durable du Québec – Document de consultation*, 43 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2000). *Plan de gestion des déplacements – Région métropolitaine de Montréal*, 80 p.

MRC DE LAVAL (2004). *Second projet de schéma d'aménagement révisé de la municipalité régionale de comté de Laval – Annexe A au projet de règlement numéro M.R.C.L.-6*, 212 p. et annexes.

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DES MOULINS (2002). *Schéma d'aménagement révisé de remplacement – Version 2. Règlement 97 et ses annexes, et documents accompagnant le Schéma d'aménagement révisé de remplacement – Version 2*, 262 p. et annexes.

POOLE, JR. et W. ROBER (2005). *Orange County's 91 Express Lanes : a Transportation and Financial Success, Despite Political Problems*, 4 p.

SECRÉTARIAT DU CONSEIL DU TRÉSOR (2004). *Politique-cadre sur les partenariats public-privé*, 14 p.

SECRÉTARIAT MÉTROPOLITAIN DE MISE EN VALEUR DES ESPACES BLEUS ET VERTS et C. THIFFAULT (2002). *Fiches techniques des bois d'intérêt écologique sur le territoire de la Communauté Métropolitaine de Montréal – Bois validés sur le terrain en 2002*, 4 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2005). *Plan de transport – Vision et objectifs*, 30 p.