

MÉMOIRE DÉPOSÉ DURANT LA CONSULTATION PUBLIQUE

PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25 : MODIFICATION DU SCHEMA D'AMÉNAGEMENT EN VIGUEUR SUR L'ÎLE DE MONTRÉAL



LE 20 SEPTEMBRE 2006

Présenté par : Yvan Paquette
Citoyen de Laval et de l'agglomération de Montréal

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Introduction	3
Enjeux de mobilité	3 - 4
- Mobilité des camions.....	4
- Mobilité des aînés.....	5
- Détérioration des infrastructures.....	5
Enjeux économiques	6 - 7
- Création d'emplois.....	8
Enjeux historiques	8 - 9
Enjeux environnementaux	9
- Favoriser le covoiturage.....	10
- Favoriser des modes de transport actif.....	11
Enjeux sociaux	12
- Santé publique.....	12
- Sécurité publique.....	12
- Effets sur l'étalement urbain.....	13 – 15
Enjeux politiques	15
Conclusion	16
Notes personnelles concernant l'auteur du mémoire	17

INTRODUCTION

C'est en ma qualité de résidant de Laval - donc de l'agglomération de Montréal - d'utilisateur de la route et d'observateur privilégié de la scène politique et administrative en matière de développement des réseaux de transport tant individuel et collectif, que je tiens à exprimer mon opinion sur les modifications demandées où, je devrais dire, sur le retour de certains éléments importants du schéma d'aménagement initial sur l'Île de Montréal.

Plutôt qu'être objet de division, un tel projet ne devrait-il pas être l'occasion de faire le pont entre des impératifs économiques et environnementaux ? Entre les riverains et les insulaires ? Entre les systèmes de transports collectifs et individuels ? Entre les entreprises privées et les organismes et ministères gouvernementaux ? Et pourquoi pas entre générations ?

Un pont entre une île et la terre ferme, c'est une forme d'ancrage permettant de bien asseoir son économie. Un pont entre deux îles, permet d'unir ses moteurs économiques pour renforcer la région. Dans un tel contexte où la compétition n'est plus seulement locale ou régionale mais bien internationale, il y a lieu de penser que la région métropolitaine de Montréal et le Québec en entier profiterait d'une telle infrastructure.

Par surcroît, l'industrie de la construction commence à montrer des signes de ralentissement. Le Québec a donc besoin de tels investissements pour relancer ou maintenir sa croissance économique, ce qui ne peut qu'être bénéfique pour l'ensemble de la collectivité.

Je suis donc favorable aux modifications proposées au schéma d'aménagement de Montréal afin de donner suite à un projet qui est essentiel en vertu d'enjeux de mobilité, économiques, historiques, environnementaux, sociaux et même politiques.

ENJEUX DE MOBILITÉ

La Ville de Montréal a exprimé sa vision du transport qui tient compte à la fois de l'efficacité des déplacements, de l'essor économique, de la qualité de vie, du développement durable et de la gestion responsable. Montréal veut réduire la dépendance à l'automobile tout en reconnaissant que le système de transport aide au rayonnement de Montréal et rehausse son image. On veut d'ailleurs porter l'action entre autres sur le réseau d'autoroutes et d'artères afin qu'il canalise efficacement les véhicules de transport de marchandises et de services.¹

¹ Plan de transport de Montréal, Vision et objectifs, Ville de Montréal, mars 2005, p.7

On précise même que la congestion affecte la qualité des services de transport collectif, notamment au niveau de la fiabilité et des temps de déplacement, et entraîne des déboursés supplémentaires considérables pour l'exploitant.²

Prenons la situation de l'autoroute Métropolitaine qui, ne l'oublions pas, a été construite et financée dans les années 1950 par des municipalités de l'île de Montréal afin d'améliorer la circulation urbaine.

Le gouvernement du Québec devait s'en porter acquéreur en 1961 et lui annexer l'autoroute de la Rive-Nord dans l'Est, la Transcanadienne vers l'Ouest, puis l'autoroute Décarie vers le Sud. Pour sa part, l'autoroute des Laurentides lui était déjà reliée vers le Nord depuis 1957. Pas surprenant donc que de nombreuses entreprises se soient installées en bordure de cette artère. Pas étonnant non plus que cette voie supposément rapide - mais qui n'a pas été conçue comme une autoroute - supporte le volume de circulation le plus élevé au Québec.

On a besoin de redonner un peu d'oxygène au « moteur de la vie économique de la région » et la construction d'une voie de contournement vers Laval permettrait de réduire la pression dans les sections les plus achalandées.

Si rien n'est fait, la région métropolitaine perdra de sa compétitivité en raison des coûts directs et indirects de la congestion routière.

- **Mobilité des camions**

Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal confirme le rôle stratégique du transport de marchandises par la consolidation des infrastructures structurantes. À cet égard, il vise à accroître l'accessibilité et la desserte des secteurs d'emplois générateurs de mouvements de marchandises.³

On a d'ailleurs observé une hausse de 27 % des marchandises manutentionnées au port de Montréal entre 2001 et 2005. Ces données confirment le rôle stratégique de Montréal comme plaque tournante du transport de marchandises.⁴

Enfin, Montréal entend réviser sa carte du réseau de camionnage dans son Plan de transport qui est prévu en 2007.

² Plan de transport de Montréal, Vision et objectifs, Ville de Montréal, mars 2005, p.10

³ Mise en oeuvre du Plan d'urbanisme de Montréal – Bilan 2005-2006, Ville de Montréal, p.68

⁴ Ibid, p.68

- **Mobilité des aînés**

Un autre aspect concerne la mobilité pour les aînés qui seront de plus en plus nombreux au cours des prochaines années. Santé Canada indique que la mobilité est essentielle pour les aînés. Elle leur donne accès aux services, aux loisirs et aux contacts sociaux.⁵

Ceux-ci demeurent actifs et préfèrent généralement un mode de transport individuel plutôt que collectif, à moins d'avoir un handicap physique ou pour effectuer un déplacement en groupe, ou encore en raison d'insécurité.

En effet, cette clientèle évite les périodes d'affluence sur le réseau routier et effectue de nombreux déplacements en évitant autant que possible les circuits empruntés par les camions. Malgré tout, il y a surreprésentation des personnes âgées dans les décès à la suite d'un accident routier.⁶

En améliorant l'offre pour les automobiles et en offrant un circuit autoroutier plus performant aux camionneurs, on en réduit le nombre sur les artères municipales, on diminue la congestion et on accroît ainsi la sécurité pour une partie de sa clientèle qui prendra de plus en plus d'importance sur nos routes sans oublier les piétons et les cyclistes.

- **Détérioration des infrastructures**

Tous le reconnaissent : le réseau routier de l'île de Montréal a atteint un niveau inquiétant de détérioration. Au cours des prochaines années, les autorités responsables d'infrastructures routières devront entreprendre d'importants travaux de réfection. La Ville de Montréal indique qu'elle devrait investir un montant annuel de 382 M\$ sur une période de 10 ans pour remettre en état ses infrastructures routières.⁷ Ces travaux diminueront le nombre total de voies disponibles sur des axes routiers majeurs et provoqueront de la congestion récurrente.

Malgré les efforts d'harmonisation des travaux des municipalités, des gouvernements fédéral et provincial, de la Société des ponts Jacques-Cartier/Champlain, du Canadien National et de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, on ne pourra éviter que d'importants travaux soient effectués en même temps sur des axes routiers parallèles. Même les circuits

⁵ Plan de transport – Vision et objectifs, Montréal, mars 2005, p.12

⁶ Ibid, p.18

⁷ Ibid, p.14

terrestres de transport en commun seront affectés sans oublier la pollution engendrée par les émissions des véhicules au ralenti.

Qu'on se rappelle la réfection majeure de l'autoroute Décarie en 1986, de la Métropolitaine en 1990 et du tunnel L.H.LaFontaine par la suite. Les autres ponts et artères municipales virent alors se déverser plusieurs milliers de véhicules et camions. Cette situation risque de se répéter au cours des prochaines années.

Toutefois, en offrant une alternative valable au trafic de transit durant les travaux, on peut en réduire les effets au niveau de la circulation et de l'environnement.

En effectuant le prolongement de l'autoroute 25, on viendra réduire la pression sur des axes routiers majeurs qui nécessitent des investissements importants afin de conserver leur fonctionnalité et leur sécurité.

ENJEUX ÉCONOMIQUES

Il est important de rappeler que ce projet est justifié en bonne partie par le soutien du développement de l'Est de l'agglomération montréalaise. Pour cette raison, le président de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal, M. Martin Laroche, considère essentielle l'amélioration de l'infrastructure des transports sur son territoire. Il a déclaré en mai 2005 : « Il faut améliorer la fluidité des déplacements des personnes et des marchandises afin de stimuler l'économie de l'ensemble du territoire »⁸.

Ce projet répond d'ailleurs à un des objectifs complémentaires de la Ville de Montréal dans son plan Réussir@Montréal où il est question *d'accélérer la croissance économique de Montréal*.⁹ Un des axes d'intervention stratégique de ce plan concerne *l'environnement d'affaires* et la priorité à accorder aux infrastructures de transport. Dans ce plan, on veut aussi accroître le pouvoir d'attraction de Montréal en assurant, notamment, *la compétitivité de Montréal comme destination d'affaires*.¹⁰

Pour que Montréal soit une destination d'affaires où l'on investit et réussit, il faut avoir des services répondant aux besoins des investisseurs.

⁸ Cahier spécial Les Affaires, 28 mai 2005

⁹ Stratégie de développement économique 2005-2010 de la Ville de Montréal, p.7

¹⁰ Ibid, p.17

Les nouveaux modes de production et de distribution des biens exigent une plus grande ponctualité et impliquent des mouvements de camions plus fréquents.¹¹

On est à l'ère du *just-in time* et de la *compétitivité* à l'échelle non pas seulement de la région ou du pays, mais de la planète. Pour être et demeurer en affaire, il faut réduire ses coûts et réduire les délais entre la fabrication et l'acheminement du produit chez un client. De ce fait, on construit de gigantesques entrepôts en bordure des voies rapides et les camions sont omniprésents sur les routes. C'est un phénomène nord-américain sur lequel on a peu d'emprise à moins de vouloir tout importer.

L'étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement par le promoteur précise que la construction du nouveau lien routier fera réaliser de substantielles économies de temps et de distance parcourue non pas seulement pour les usagers du nouveau lien routier, automobiles et camions confondus, mais également pour les autres usagers à l'échelle de toute la région.¹²

Le MTQ estime cette économie de temps pour les usagers à 7 850 km par jour, incluant ceux du corridor projeté et ceux qui profitent d'un allègement de la circulation dans les autres corridors routiers. Pour les seuls camions, et sur une base annuelle, il y aurait une diminution de la distance parcourue pour la période de pointe du matin sur semaine de 7,2 millions de kilomètres.

Enfin, l'éditeur du journal Les Affaires, M. Jean-Paul Gagné, a mentionné que le « développement économique crée la prospérité et permet le financement des services de santé et d'éducation si chers à la population »¹³

La santé économique de toute la région métropolitaine repose donc en bonne partie sur la qualité de son infrastructure routière. Tout retard en raison de la congestion augmente les coûts d'exploitation et les délais de livraison. Cela se répercute évidemment sur les coûts du produit ou du service d'une entreprise qui devient ainsi moins compétitive. Ce projet est donc essentiel au développement économique de la région.

¹¹ Plan de transport – Vision et objectifs, Montréal, mars 2005, p.11

¹² Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement – Complément d'information, MTQ, Mai 2005.

¹³ Les Affaires, 28 mai 2005, p.14

- **Création d'emplois**

Un aspect intéressant de tous travaux réalisés sur le réseau routier a trait à la création ou au maintien d'emplois. Selon les études réalisées par le ministère des Transports, pour chaque investissement de 1 million de \$, on crée 15 emplois/année. Un projet de 100 M\$ créera 150 emplois, 200 M\$: 300 emplois, 300 M\$: 450 emplois, et ainsi de suite. Toute l'économie d'une région peut bénéficier des retombées d'une telle « richesse collective ».

À ces emplois créés durant la conception et la construction du lien autoroutier viendraient se greffer ceux du personnel affecté en permanence à la perception, à la surveillance et à l'entretien du réseau.

Un projet routier d'envergure ne constitue pas seulement une dépense mais contribue au développement économique d'une région par la création d'emploi.

ENJEUX HISTORIQUES

Le projet sur lequel on réfléchit encore était prévu dans les années 1960. Il faisait partie d'un vaste programme de développement du réseau routier qui visait à ceinturer Montréal afin de rendre la Métropole plus accessible.

Ce fut d'ailleurs une condition pour Montréal d'améliorer son réseau routier pour obtenir l'Exposition universelle de 1967. 240 km de voies rapides furent construites juste à temps pour recevoir quelque 40 millions de visiteurs. Qu'il suffise de mentionner l'autoroute Décarie, le pont-tunnel L.H.LaFontaine, l'autoroute de la Rive-Nord (A-40 dans l'Est), la Transcanadienne (A-40 dans l'Ouest), l'autoroute de la Côte-de-Liesse (A-520) afin de faciliter l'accès à l'aéroport, les autoroutes Bonaventure et des Cantons-de-l'Est (A-10), l'autoroute 15 vers la frontière américaine et la route 132 en bordure du fleuve. Et pour ne pas être en reste, ajoutons le Métro de Montréal. Comme quoi, les transports individuels et collectifs peuvent très bien coexister et être complémentaires dans une société où la mobilité est primordiale.

Qu'aurait été l'avenir de Montréal sur le plan du développement économique et de sa notoriété à l'échelle mondiale sans ces investissements à l'amélioration du transport des personnes et des marchandises ? Qu'aurait été l'avenir même du Québec sans ces précieux liens routiers qui ont permis le développement de la région métropolitaine de Montréal qui vivait – comme tout le monde – sa révolution tranquille ?

Les années 1970 virent la construction de nouvelles voies rapides, dont les autoroutes Ville-Marie et le tunnel du même nom à Montréal (A-720). À Laval, on vit apparaître l'autoroute Chomedey (A-13) afin de relier deux grands aéroports (sic), l'autoroute 19 avec le pont Papineau-Leblanc et les autoroutes 440 et 640 qui sont des voies de déviation. La rive-sud de Montréal vit apparaître l'autoroute de l'Acier (A-30) dont le prolongement se fit par à-coups au cours des deux décennies suivantes.

Tout ce qui fut construit dans les années 1970 et subséquemment, ne fut jamais complété tel que prévu. Au mieux, on en construisit des brides dans la frénésie des périodes pré électorales ou en situation de crise (A-30). Au pire, on abandonna tout simplement le projet (A-13). Entre les deux, il y avait une formule de compromis où l'on convertissait momentanément une autoroute projetée en boulevard urbain (boulevard Notre-Dame et prolongement de la 25 au nord de l'autoroute Métropolitaine à Montréal, route 335 dans le prolongement de l'autoroute 19 et l'Avenue des Bois dans le prolongement de la A-440 à Laval).

Pour sa part, le pont projeté entre Laval et Montréal n'est pas en reste. Les terrains furent expropriés et des ingénieurs ont élaboré les plans de la structure à une époque précédant l'arrivée du système métrique. Il avait même été prévu dans les années 1970 que ce soit un pont à péage. Plusieurs ingénieurs et techniciens ont travaillé sur ce projet en début de carrière à l'époque du Département de la Voirie qui devint le ministère des Transports. Ces gens sont aujourd'hui retraités...

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

On a vu que la congestion a un impact sur l'économie. Il y en a un également sur le plan de l'environnement. Les gaz d'échappement augmentent lorsque les véhicules circulent au ralenti. Cette pollution est particulièrement néfaste dans les zones résidentielles traversées par des voies rapides. C'est le cas, notamment, de l'autoroute Décarie (A-15) ou de certains secteurs de l'autoroute Métropolitaine (A-40). Il devient donc impératif pour les municipalités d'en prendre bonne note dans leur schéma d'aménagement et de ne permettre que le zonage industriel en bordure des voies rapides.

L'absence de pont dans l'est fait en sorte que le trafic dévie en partie vers le pont Charles-de-Gaule sur la A-40 à l'extrémité est de l'île de Montréal et surtout vers le pont Pie-IX. Le trafic y est très dense sur le boulevard du même nom dans l'arrondissement Montréal-Nord. La construction du lien autoroutier projeté vers

Laval a d'ailleurs été évoquée lors du Sommet d'arrondissement de Montréal-Nord en mars 2002 comme mesure de protection de l'environnement afin « ...de rediriger le flot de camions lourds circulant sur le boul. Henri-Bourassa entre la 25 et le boul. Pie-IX ». ¹⁴

De plus, les bénéfices en terme de fluidité du trafic de l'autoroute 25 dans sa version actuelle à Laval sont annihilés par les nombreux feux de circulation dans son prolongement urbain du côté de Montréal sans oublier la pollution qui s'en dégage dans un secteur en bonne partie résidentiel.

Le pont de la 25 n'amènerait pas 100 000 véhicules de plus sur l'île de Montréal tous les jours mais conduirait à une redistribution du trafic existant.

- Favoriser le covoiturage

La Ville de Montréal a évoqué l'utilisation non optimale des infrastructures existantes.¹⁵ Cette dépendance croissante de l'automobile est d'autant plus inquiétante que le taux d'occupation moyen d'un véhicule automobile au Québec n'est que de 1,2 occupants. Alors qu'on achète des véhicules pouvant transporter plus de 7 passagers, on compte 5 voitures pour déplacer 6 personnes...

Il est intéressant de noter la volonté municipale d'augmenter le taux d'occupation des véhicules, notamment en offrant de nouvelles voies réservées au covoiturage. Je voudrais cependant mettre en garde les autorités qui voudraient se risquer à convertir des voies existantes pour les véhicules à taux d'occupation élevé (VTOE). Le gouvernement du Québec a déjà tenté l'expérience sur l'autoroute Chomedey (A-13) et a du y renoncer suite aux pressions populaires. Un tel projet se poursuit avec succès sur l'autoroute des Laurentides (A-15) car on y avait construit une voie additionnelle lors de sa réfection entre Montréal et Laval.

Le succès de l'aménagement de voies réservées repose sur l'ajout de nouvelles voies de circulation.

¹⁴ Compte-rendu du Sommet du lundi 25 mars 2002.

¹⁵ Plan de transport – Vision et objectifs, Montréal, mars 2005, p.19

Concernant le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre Laval et Montréal, il est prévu d'avoir une voie en site propre dédiée au transport par autobus à Laval et à Montréal. Cette voie serait interrompue sur le pont alors que les autobus se mêleraient au trafic automobile. Les autobus auraient un point de rabattement au métro Radisson à court terme. On pourrait songer à aménager un parc de stationnement incitatif à Laval avec point de correspondance pour l'autobus, comme c'est le cas à Brossard sur la rive-sud de Montréal.

Je remarque également que ce projet ne comporte pas de voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé comme c'est le cas plus au nord, soit au niveau des ponts Mathieu et Lepage. S'il est impossible sur le plan de la sécurité de faire partager la voie réservée aux autobus par les covoitureurs, le promoteur devrait prévoir à tout le moins un tarif préférentiel pour les véhicules à taux d'occupation élevé.

- **Favoriser des modes de transport actif**

Le projet annoncé par le promoteur a éliminé toute considération pour une piste cyclable et piétonnière sur le pont, trouvant plus pertinent – et moins coûteux – de rediriger éventuellement les « non motorisés » vers le pont Pie-IX. Si je trouve effectivement juste l'évaluation du promoteur en ce qui a trait aux piétons, je trouverais cependant intéressant d'avoir une traversée plus à l'est pour les cyclistes provenant de la couronne nord en raison de la correspondance possible avec la piste cyclable est-ouest sur le boulevard Gouin et la possibilité de prolonger la piste plus au sud, dans la « zone verte » du projet. Cette mesure répondrait à certains objectifs stratégiques et particuliers du Plan de transport de Montréal.¹⁶

En somme, le projet aurait avantage à intégrer des moyens de transport non polluants dans sa conception et de favoriser le covoiturage

Un nouveau pont dans l'est ramènerait le trafic vers des zones à majorité industrielle, ce qui contribuerait à réduire grandement la pollution atmosphérique, visuelle et sonore pour les résidents.

¹⁶ Plan de Transport de Montréal - Vision et objectifs, Ville de Montréal, mars 2005, p.22

ENJEUX SOCIAUX

Un ancien ministre des transports devenu ministre de la santé avait de la suite dans les idées. Au milieu des années 1980, le projet du pont de la 25 était ramené sur la place publique et il y avait aussi un besoin exprimé de construire un nouvel établissement de santé à Laval et dans l'est de Montréal. Ce ministre tenta de marier les deux projets en proposant la construction du pont et celui d'accroître la capacité d'un hôpital existant dans le quartier Rivière-des-Prairies à Montréal.

La population des secteurs est de l'agglomération aurait bénéficié de ces infrastructures. Le changement de gouvernement a fait en sorte que le pont ne s'est pas réalisé, que l'hôpital n'a pas été agrandi et qu'un centre commercial en construction à Rivière-des-Prairies est demeuré une « coquille vide ».

- Santé publique

Un nouveau pont rendrait plus rapides les déplacements vers les établissements de santé en cas d'urgence. En réduisant les délais de transport, on augmente les chances de survie en cas de crise aiguë ou de traumatisme grave. Pour les quelques milliers d'aînés entre autres qui habitent des tours d'habitations pour retraités et semi retraités à proximité de la structure projetée sur le boulevard Gouin, ce projet représente un accès plus rapide aux hôpitaux du centre-ville de Montréal ou à celui de Laval en cas de débordement.

- Sécurité publique

On a vu récemment que Montréal n'est pas à l'abri d'actes terroristes nécessitant le déploiement rapide d'un grand nombre d'intervenants en situation d'urgence. En cas de catastrophe naturelle, tel la crise du verglas en 1998, il fut estimé qu'il aurait fallu 5 jours pour évacuer Montréal de tous ses habitants. On a vu également que 4 des 5 liens inter-rives entre Montréal et la rive-sud ont été bloqué en même temps en raison de l'accumulation de glace sur leur structure. Du côté de Laval, le pont Papineau-Leblanc a été fermé pour des raisons de sécurité.

Un nouveau pont apporterait un élément de sécurité additionnel en aidant au déplacement des unités d'urgence en cas de catastrophe naturelle ou de tout autre élément perturbateur. Il permettrait également le déplacement plus rapide de véhicules d'utilités publiques, tel Hydro-Québec, Gaz Métropolitain et autres. Ce fait a d'ailleurs été relevé dans le Rapport Nicolet à la suite du verglas où les infrastructures routières ont été jugées essentielles à la reconstruction des lignes électriques.

On doit tenir compte également des nombreux camions transportant des matières dangereuses qui doivent transiter actuellement sur le boulevard Pie-IX à Montréal, faute d'avoir une voie de contournement faisant partie de la rocade autoroutière appelée ainsi par le promoteur. Ces camions circulent obligatoirement dans des zones résidentielles avant de rejoindre l'autoroute Métropolitaine. Cette préoccupation a aussi été mentionnée lors du Sommet d'arrondissement de Montréal-Nord à laquelle participait le maire de Montréal, M. Gérald Tremblay en présence de 62 partenaires.¹⁷

En cas de déversement accidentel ou de déflagration, il faudrait évacuer de nombreuses résidences sans oublier les victimes que ces accidents pourraient occasionner.

Le Plan d'urbanisme de Montréal propose justement des mesures pour protéger les milieux habités des activités de transport de marchandises. Il précise même que l'aménagement actuel du boulevard Pie-IX est inapproprié et parfois dangereux pour les piétons et cyclistes.¹⁸

La construction du pont apporterait une amélioration au niveau de la santé et de la sécurité publique en facilitant les déplacements en cas d'urgence et en réaffectant en bonne partie les véhicules servant au transport des matières dangereuses vers des zones à moins forte densité de population.

- Effets sur l'étalement urbain

On pointe du doigt le réseau routier pour expliquer le phénomène tant décrié d'étalement urbain.

Et pourtant, le déplacement de la population vers les couronnes nord et sud s'est accentué depuis les dernières décennies et ce, même s'il n'y a pas eu ajout de nouvelles infrastructures routières depuis plus de 30 ans. En fait, ce qui a été amélioré, c'est l'offre en transport collectif dont :

- la modernisation des lignes de train de banlieue Montréal-Rigaud et Deux-Montagnes;
- la mise en service de nouvelles lignes de train de banlieue vers Blainville, Delson et St-Hilaire¹⁹;

¹⁷ Compte-rendu du Sommet d'arrondissement de Montréal-Nord du lundi 25 mars 2002.

¹⁸ Mise en œuvre du Plan d'urbanisme de Montréal – Bilan 2005-2006, p.24

¹⁹ Note : Cette ligne avait été précédemment abandonnée en raison du faible achalandage.

- l'ajout d'une voie réservée aux autobus sur les ponts Champlain, Viau, Médéric-Martin, Mathieu et Lepage²⁰ ;
- Un accès préférentiel aux autobus aux ponts Lachapelle et Mercier;
- Le prolongement du Métro à Laval (en construction) et celui du train de banlieue vers St-Jérôme (projet annoncé). Une autre ligne est projetée entre Mascouche et Montréal via Lachenaie.

Il serait certainement « politically incorrect » de prétendre que l'amélioration du réseau de transport collectif a favorisé l'étalement urbain. En fait, on doit chercher ailleurs les conditions favorisant cet exode vers les banlieues.

Il y a d'abord une **raison financière**. Les coûts d'achat d'une propriété et le taux de taxation sont supérieurs à Montréal. Même les logements y sont plus dispendieux. L'accès à la propriété est donc beaucoup plus facile sur le plan budgétaire en périphérie, d'autant plus que certaines municipalités attirent les jeunes ménages avec des crédits de taxe. Qui plus est, les institutions financières offrent des taux hypothécaires particulièrement avantageux et le gouvernement offre un crédit d'impôts pour l'achat d'une première propriété.

Le Plan d'urbanisme de Montréal prévoit cependant un Programme de renouveau urbain et le soutien à la production de logements (une mesure pour attirer des ménages à revenu faible ou modeste).²¹

Il y a ensuite une question de **positionnement géographique**. La distance est plus courte pour un résidant de Laval ou de Longueuil afin d'atteindre le centre-ville de Montréal que pour un citoyen de Pointe-aux-Trembles ou de Sainte-Anne-de-Bellevue. La forme allongée de l'île de Montréal fait en sorte que la population insulaire est plus dense en son centre et que les déplacements sont plus longs dans ses extrémités.

Il y a aussi un **facteur démographique**. L'étudiant cherche à concilier ses études avec les plaisirs de la vie. Il adore le centre-ville de Montréal et la compagnie des autres étudiants. Il se retrouve souvent au cœur de tous les événements culturels de Montréal. L'étudiant est un citoyen pur et dur; il quitte souvent sa région ou sa banlieue pour se rapprocher de l'université, du CEGEP ou d'un centre de formation professionnelle. La donne pourrait changer cependant avec le développement de nombreux sites hors campus des universités en périphérie de Montréal (Université de Montréal, HEC, UQAM, Université de Sherbrooke). Il y a de plus en plus étalement de l'offre dans le milieu de l'enseignement supérieur.

Les jeunes couples veulent aménager dans un milieu propice pour élever des enfants. On recherche alors les grands espaces et l'air pur, la proximité des

²⁰ Note : Certaines peuvent être empruntées également par les taxis et les véhicules automobiles occupés par plus d'un ou deux passagers.

²¹ Mise en œuvre du Plan d'urbanisme de Montréal – Bilan 2005-2006, p.38

terrains de jeu et des écoles. Le jeune ménage est actif et veut se rapprocher de l'eau et de la montagne, des pentes de ski et des lacs. Survient alors le dilemme de la distance entre son domicile et son lieu de travail. S'il n'y a qu'un seul revenu familial, on préférera s'établir à plus grande distance et profiter de l'infériorité des coûts directs reliés à la propriété sauf si les revenus ne dépassent pas le seuil de la pauvreté. Dans ce cas, on demeurera à logement au centre des grandes agglomérations.

En prenant de l'âge, on se préoccupe plus de sa sécurité et on cherche à s'établir à proximité des centres commerciaux et des hôpitaux. On est généralement plus à l'aise financièrement, on veut demeurer actif, avoir une vie culturelle plus intense, se rapprocher de ses amis et de ses enfants et on songe graduellement à un retour en ville. Le phénomène de vieillissement de la population fait en sorte que les municipalités et les promoteurs immobiliers convertissent tant d'unités de logement en condos à Montréal et même en périphérie.

Même les jeunes couples de professionnels plus à l'aise financièrement semblent préférer le condo au bungalow. Ils ont peu de temps libres et préfèrent les voyages à l'entretien d'une grande surface d'habitation ou à la tonte de pelouse. Pour toutes ces raisons, on assiste à une densification de la population entre le fleuve Saint-Laurent et la Rivière-des-Mille-Îles. Le Plan d'urbanisme de Montréal propose d'ailleurs une densification du territoire et un effort de consolidation dans certains grands secteurs urbains, notamment dans l'est de l'île.²²

L'étalement urbain est un phénomène social dont les principales causes ne sont pas reliées exclusivement au développement des infrastructures routières. Il peut être contrôlé par différentes mesures incitatives.

ENJEUX POLITIQUES

En 1976, un nouveau parti politique prend le pouvoir et décrète immédiatement un moratoire sur toute nouvelle construction de route. Même les budgets d'entretien furent réduits. Pour cette raison, les gouvernements de toute allégeance politique qui se sont succédés depuis, durent investir massivement dans la conservation du réseau actuel avant de songer à tout développement. On apporta quelques améliorations afin d'élargir une route pour la convertir en voie réservée pour le transport collectif et le covoiturage, la philosophie étant de

²² Plan de transport – Vison et objectifs, Ville de Montréal, mars 2005, p.1

permettre le déplacement de plus de gens, et pas seulement celui de plus de véhicules.

Les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux devraient investir sur le réseau routier pour des raisons économiques et pas seulement politiques. Ils doivent aussi veiller à mettre de l'avant d'autres mesures incitatives afin de rentabiliser davantage l'utilisation de la voie publique. Ils doivent enfin mener campagne afin d'inciter les gens à acheter des véhicules moins polluants, moins encombrants sur les routes et plus conformes à la réalité de leur véritable utilisation.

CONCLUSION

En définitive, un nouveau lien inter-rives dans le corridor projeté représenterait un atout important pour toute la région métropolitaine en terme de gestion de la circulation, de développement économique, de création d'emplois, de réduction des polluants atmosphériques et pour la santé et la sécurité non seulement des usagers, mais également de la population. N'oublions pas que le réseau autoroutier sert non seulement aux automobiles, aux motocyclistes et aux camions, mais également aux autobus urbains, interurbains et scolaires, aux véhicules des services d'utilités publiques (électricité, gaz, téléphone, câble, etc.) et aux véhicules d'urgence (police, pompier, ambulance).

Le projet de la 25 doit être réintroduit dans le schéma d'aménagement sous la responsabilité du conseil d'agglomération de Montréal



NOTES PERSONNELLES CONCERNANT L'AUTEUR DU MÉMOIRE

Yvan Paquette est né et a grandi à Montréal, dans le quartier Rosemont, de 1952 à 1980. Depuis, il habite le quartier Sainte-Rose, à Laval.

Marié et père de deux enfants, il est conseiller en communication au gouvernement du Québec. Il fut affecté à la Direction des communications du ministère des Transports du Québec de 1977 à 1999. Il a collaboré notamment à des projets de construction et à la réfection d'infrastructures routières, à l'abolition du péage autoroutier, au dévoilement d'une politique sur le vélo, à la mise en service et à la modernisation de lignes de trains de banlieue, à l'implantation de voies réservées sur les routes et au prolongement du métro à Laval.

Il fut impliqué par la suite dans l'élaboration et la mise en place d'une stratégie de communication en prévision de la crise anticipée lors du passage à l'An 2000 au ministère de la Sécurité publique. Depuis 2001, il s'emploie à sensibiliser les travailleurs et les employeurs de la région métropolitaine à l'importance de la santé et de la sécurité au travail. Il a donc toujours œuvré en sécurité routière, en sécurité publique et en sécurité des travailleurs.

Le présent mémoire est déposé en son nom personnel.