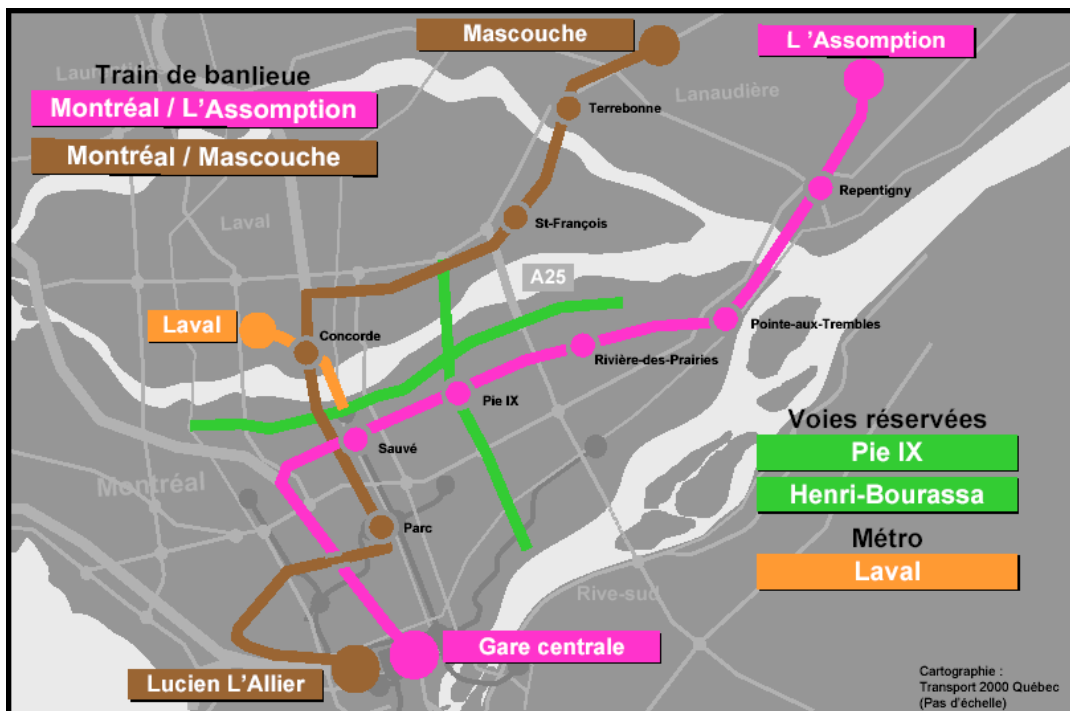




UN PROJET ALTERNATIF AU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25

- Entrée en service du **Métro de Laval**
- Nouveau **train de banlieue Mascouche**
- Nouveau **train de banlieue Est de Montréal/l'Assomption**
- **Voie réservée sur Pie IX vers Laval**
- **Voie réservée sur Papineau vers Laval**



Conseil régional de l'environnement de Montréal
Juin 2005

Recherche et rédaction : Robert Perreault et André Porlier
Conseil régional de l'environnement de Montréal

Conseil régional de l'environnement de Montréal

454, avenue Laurier Est
Montréal (Québec)
H2J 1E7

(514) 842-2890
cremtl@cam.org

©2005

Le **Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal)**, organisme à but non lucratif, se préoccupe des enjeux environnementaux de l'île de Montréal depuis 1996. Fort de sa centaine de membres corporatifs et de son expérience en concertation, le CRE-Montréal possède l'expertise du travail en collaboration avec plusieurs partenaires sur de nombreux dossiers environnementaux, touchant les secteurs du transport, de l'aménagement, des matières résiduelles, des espaces verts, de l'eau et de l'air. Par ailleurs, le CRE-Montréal est actuellement impliqué très activement dans la démarche enclenchée par la Ville de Montréal visant la mise en oeuvre d'un Plan stratégique de développement durable pour la métropole.

Prolonger l'autoroute 25 :

Un projet dépassé, en contradiction avec les lignes de force qui se dessinent pour l'avenir

Les tenants du prolongement de l'autoroute 25 et de la construction du pont soutiennent qu'il faudrait s'y résoudre puisque ce projet est dans les cartons du ministère des Transports depuis la fin des années 1950. Une espèce de fatalité nous condamnerait en quelque sorte à réaliser ce qui a été prévu il y a déjà si longtemps. Nous pensons au contraire que c'est là justement une excellente raison pour ne pas le faire.

Les temps ont bien changé en effet. On prévoyait à l'époque plus de dix millions de personnes pour l'agglomération montréalaise en l'an 2000; on s'engageait sans trop réfléchir dans l'aventure ratée de Mirabel; on construisait des autoroutes soi-disant pour décongestionner celles existantes; on dézonait sans vergogne les meilleures terres agricoles du Québec pour y développer des banlieues-dortoir; bref, l'avenir s'annonçait radieux pour les promoteurs d'un développement sans limite.

La réalité a fini par nous rattraper : étalement urbain, congestion routière, pollution, problématiques de santé publique, enfin, et surtout, prise de conscience de l'impossibilité de poursuivre un modèle de développement qui exerce des ponctions de plus en plus insupportables sur les ressources limitées de la planète, prise de conscience également d'une catastrophe appréhendée à l'échelle planétaire causée par les gaz à effet de serre générés par notre surconsommation des combustibles fossiles, principalement dans le secteur des transports.

Proposer un projet autoroutier comme solution aux défis de la mobilité en milieu urbain en 2005 relève d'une démarche irresponsable. La proposition du ministère des Transports est d'autant moins acceptable que les audiences du BAPE ont révélé le caractère improvisé, voire même cachottier du projet présenté. Bien plus, en s'en faisant le promoteur inconditionnel, sans prendre à l'égard du promoteur la distanciation critique que lui commande sa fonction, le ministre responsable de l'environnement a totalement discrédité la démarche de consultation publique confiée au BAPE.

Ce que les audiences du BAPE ont révélé....

Improvisation, études incomplètes, refus de prendre en compte les expériences passées ici et ailleurs, projet plus virtuel que réel, incapacité d'apporter des réponses concrètes au questionnement usuel des impacts environnementaux d'un tel projet en l'absence du véritable promoteur.

- Le MTQ n'a étudié **aucun scénario alternatif**
- Le MTQ n'a effectué **aucune enquête Origine-Destination sur le camionnage**
- Le MTQ n'a réalisé **aucune étude** sur les gains possibles par la **mise en place de voies réservées au covoiturage**
- Le MTQ, contre toute expérience, n'a prévu aucune demande induite de circulation automobile générée par le projet
- Le MTQ s'obstine à soutenir que son projet n'aura aucun impact sur l'augmentation de la circulation routière sur Notre-Dame
- Le MTQ, contre toute expérience et vraisemblance, soutient toujours que son projet n'entraînera aucun étalement urbain
- Le MTQ reconnaît que son projet cannibaliser le transport en commun en entraînant une **diminution de l'achalandage des transports publics et une augmentation du nombre d'automobilistes**
- Il n'y aura **pas réduction de 48 millions de kilomètres parcourus** par les automobilistes contrairement aux affirmations du MTQ
- Le MTQ **refuse d'indiquer la part des investissements publics** dans le projet de partenariat public-privé

- Le MTQ **ne peut confirmer la nature même du projet** : nombre de piles, haubans...
- Le MTQ est **incapable de préciser les impacts des travaux** de construction du pont sur le milieu naturel
- Le MTQ et le ministère de l'Environnement se sont contredits et opposés sur le véritable promoteur du projet, à savoir qui, du ministère des Transports ou du partenaire privé, sera responsable d'obtenir le certificat d'autorisation requis.

Des audiences publiques vidées de leur signification

La démarche retenue par le gouvernement du Québec pour ce projet est à notre avis **illégale**. 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.

Contrairement aux exigences de la loi et aux pratiques retenues par le BAPE jusqu'à maintenant, nous nous retrouvons, dans le cadre d'audiences publiques portant sur un projet spécifique, sans projet précis et sans promoteur clairement identifié.

Le ministère des Transports lui-même reconnaît qu'il s'agit davantage d'un concept, que d'un projet précis, que les plans sont inexistants. En réponse aux questions, il a indiqué très explicitement qu'il n'était pas en mesure de confirmer si le pont serait ou non à haubans, le nombre de piles, leur emplacement précis, les coûts, la part gouvernementale... Il ne s'agit pas là de détails... En référence à un document publié par ce ministère sur le cheminement d'un projet à réaliser en PPP, il a été clairement établi que nous en étions à la première étape du cheminement. La conception même du projet relèvera du seul partenaire privé à la dernière étape de ce cheminement qui en compte 7, loin des regards du public.

Imaginons des audiences publiques du BAPE sur un projet de pont en PPP reliant les deux rives du Saguenay à son embouchure. Il est fort à parier qu'on y discuterait très peu de GES et d'alternatives via les transports en commun. Les audiences publiques du BAPE porteraient sur ce

qui fait normalement l'objet de telles audiences à savoir : la durée et la période de réalisation des travaux, les travaux à réaliser en rives, leurs impacts sur les populations riveraines, sur la faune, le volume des remblais, les déblais et leur utilisation, les caractéristiques du pont, le nombre de piliers, leur localisation précise, les impacts de cette localisation sur les courants, la hauteur des haubans, les méthodes de dragage, enfin, et surtout, sur les diverses mesures de mitigation envisagées par le promoteur, etc.

Imaginons maintenant que la population, les intervenants se fassent systématiquement répondre par le ministère des Transports qu'il n'a pas la réponse à ces questions, que dans le cadre de la formule retenue de PPP c'est le partenaire privé, une fois retenu, lors d'une étape ultérieure aux audiences publiques, qui aura la liberté de soumettre ses solutions précises à ce questionnaire pourtant élémentaire lors des audiences du BAPE. Et bien, c'est exactement ce qui s'est passé lors des premières audiences sur le projet de la 25. D'ailleurs les représentants du ministère de l'Environnement ont clairement exposé leur malaise devant ce précédent. De telles audiences ne doivent pas porter sur des objectifs à atteindre mais bien plutôt sur un projet précis, sur les actions concrètes envisagées par le promoteur, leurs impacts et les mesures de mitigation prévues.

Le public a pu assister un peu sidéré à une joute entre les représentants du ministère des Transport et ceux de l'Environnement pour savoir qui, comme véritable promoteur, du ministère des Transports ou de son futur partenaire privé, devra obtenir le certificat d'autorisation requis.

Cela rend à toute fin pratique vide de sens toute l'étape de consultation publique sur les impacts environnementaux du projet envisagé. Il s'agit d'un déni de droits acquis. La Protectrice des citoyens ne s'y est pas trompée. **Le BAPE a, croyons-nous, la responsabilité et l'obligation morale de défendre l'intégrité de sa loi. Il ne peut rester muet dans les circonstances et se faire le complice d'un tel travestissement de la loi.**

Un partenariat public-privé à risque

Au Nouveau-Brunswick, la construction de l'autoroute Moncton-Fredericton avait été confiée à un consortium dont la multinationale Suez Lyonnaise des Eaux. En plus du dépassement des coûts prévus pour la construction de 584 millions de dollars à 726 millions de dollars, le consortium imposa des coûts de péage prohibitifs qui provoquèrent la colère des citoyens. Le gouvernement fut alors contraint d'ouvrir le contrat pour abolir le péage.

Sur le plan des finances publiques, le gouvernement dut payer au consortium propriétaire 1,84 milliard de dollars à raison de 70,8 millions de dollars par an pendant 26 ans, correspondant aux années restant à courir au contrat PPP, sans compter une pénalité de 32 millions de dollars pour la seule réouverture dudit contrat. Ces deniers publics dilapidés ne le libèrent pas de son obligation de racheter l'autoroute à sa valeur marchande au terme du contrat et ne tiennent pas compte des frais d'entretien et de conservation de l'autoroute qui font partie de contrats distincts.

En Ontario, la construction de l'autoroute 407 avait été confiée en partenariat avec un consortium international dont fait partie SNC-Lavalin. Cette construction devait permettre de décongestionner le trafic dans la région de Toronto et le gouvernement de Mike Harris avait assuré les contribuables que les augmentations tarifaires ne dépasseraient jamais 2 % au-delà de l'inflation. Or, en 5 ans, les droits de péage ont augmenté de 200 %. Face au mécontentement des automobilistes, un nouveau gouvernement ontarien intervint en essayant de régler le différend par la négociation, sans succès. Sur le plan juridique, la Cour supérieure confirma le droit du consortium à augmenter les prix sans l'autorisation du gouvernement. Les problèmes de congestion de Toronto ne sont toujours pas réglés!

On peut douter plus encore de la viabilité d'un projet qui prévoit un seul pont à péage, concurrencé par d'autres ponts non payants à quelques minutes à peine de distance. **En Montérégie**, la Coalition *La 30 sans péage* mobilise déjà et mène une vaste campagne contre la construction en partenariat public-privé du prolongement de l'autoroute 30. Gageons, sans trop de risque de se tromper, que les tenants actuels de la construction du pont sur la 25 seront les premiers demain à dénoncer l'iniquité de la situation.

Nous ignorons tout du coût réel du projet (on ignore toujours si le coût d'acquisition actualisé des emprises a été intégré au coût global ou s'il s'agira d'un cadeau au promoteur privé, le ministère n'ayant toujours pas répondu à la question qui lui a été posée), du niveau de participation des fonds publics, des conditions de non-concurrence qui pourraient être posées par le partenaire privé, des garanties d'achalandage que devra ou non donner le gouvernement. Car le projet est pour le moins paradoxal : on construit un pont, soi-disant pour désengorger les autres, mais, on ne veut pas que le projet fonctionne à pleine capacité; car, s'il devait fonctionner à pleine capacité, il s'autodétruirait en quelque sorte. Tout l'exposé du ministère d'une politique de tarifs qui encourage suffisamment l'utilisation du pont pour rendre le projet rentable tout en décourageant le trop grand nombre de l'utiliser pour ne pas nuire à cette même rentabilité n'est pas très convaincant. Une approche pour le moins étonnante si, ce que l'on recherche, c'est vraiment de décongestionner les autres routes. Un seul pont payant constitue une approche totalement

irréaliste dans ces circonstances. Les contribuables se retrouveront sans doute avec une facture supplémentaire en prime.

Un projet qui entraînera une augmentation significative de la circulation automobile

Le ministère soutient que son projet n'entraînera aucune augmentation du trafic routier mais simplement une réorganisation des trajets pour un peu plus de 4,000 conducteurs en période de pointe du matin. Il ne prévoit aucun effet d'étalement urbain alors même que la Ville de Laval a un plan d'urbanisme qui prévoit le développement d'un parc industriel et d'unités de logement pour plus de 16,000 personnes aux intersections projetées. Il maintient que les impacts sur la rue Notre-Dame seront pratiquement nuls. Il a dû reconnaître toutefois que le modèle de prévisions qu'il a utilisé ne comporte aucune variable qui prenne en compte les effets induits d'une telle augmentation de l'offre et de la capacité du réseau autoroutier montréalais, augmentation peu banale puisqu'elle représente, à terme, une offre supplémentaire pour près de 150,000 véhicules par jour, soit l'équivalent des autoroutes 15 ou 13.

Le ministère n'est pas crédible quand il avance de tels chiffres. Ceux-ci vont à l'encontre de toutes les expériences vécues, ici à Montréal, et dans les grandes villes du monde

Depuis plusieurs années, la région métropolitaine de Montréal, comme plusieurs agglomérations nord-américaines, connaît une augmentation de l'utilisation de la voiture et par conséquent du nombre de véhicules sur les routes. Cette situation engendre d'importants problèmes de congestion routière. Au fil des ans, les autorités ont préconisé la construction de nouvelles infrastructures routières comme des autoroutes, des ponts ou l'élargissement de voies existantes, afin de pallier à la congestion et assurer une fluidité du trafic. Or, plusieurs recherches démontrent que la construction de nouvelles infrastructures en transport pour régler la congestion n'est pas la solution appropriée. Au contraire, la construction de nouvelles infrastructures routières favorise l'augmentation de l'utilisation de l'automobile causée par la demande induite.

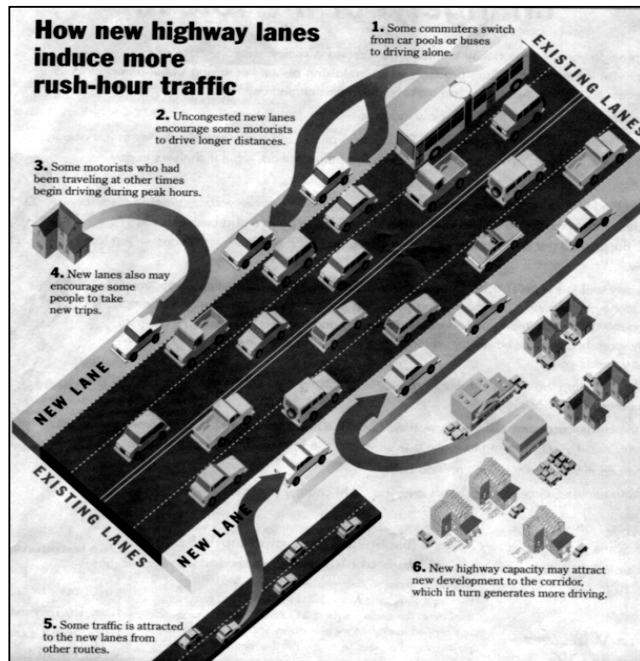
La **demande induite** est la demande qui est « *créée ou générée par un accroissement de capacité qui permet d'accommoder de nouveaux automobilistes qui autrement auraient adopté des comportements différents* ». La demande induite provient principalement de 3 sources :

- ❑ **L'aménagement du territoire** : la nouvelle demande automobile vient du fait que les nouvelles infrastructures routières comme une autoroute permettent à des gens de s'installer plus loin en périphérie tout en respectant un temps de déplacement jugé adéquat.
- ❑ **Le transfert modal** : certaines personnes qui utilisaient auparavant le transport en commun décident d'utiliser leur voiture puisque la circulation en automobile devient plus facile, plus rapide et plus fiable. *Selon les simulations du MTQ, se sont près de 1 500 usagers du transport en commun qui reprendront leur voiture pour utiliser le nouveau pont de la 25.*
- ❑ **Le changement d'itinéraire ou d'horaire** : lorsque la congestion routière est importante, plusieurs personnes choisissent de modifier leur itinéraire ou l'horaire pour éviter l'heure de pointe. Avec de nouvelles infrastructures, ces automobilistes reviendront à leurs anciennes habitudes.

Par conséquent, la congestion ne sera résolue que pour une courte période de temps malgré les investissements massifs que nécessitent des infrastructures lourdes comme un pont ou un tunnel.

Portion de la capacité routière additionnelle utilisée par la circulation induite

AUTEURS	COURT TERME (MOINS DE TROIS ANS)	LONG TERME (PLUS DE TROIS ANS)
SACTRA		50-100 %
Goodwin	28 %	57%
Jonhson and Ceerla		60-90 %
Hansen and Huang		90%
Fulton et al	10-40%	50-80%
Marshall		76-85%
Noland	20-50%	70-100%



Le diagnostic soutenant que l'augmentation de la capacité routière pour soulager la congestion à long terme s'avère peu efficace, est aussi partagé par des organismes internationaux importants. Un document publié en 1995 par la Commission européenne des ministres du transport (CEMT) en collaboration avec l'OCDE soutient que la création de nouvelles infrastructures routières donne peu de résultats.

" La construction d'un nombre croissant de voies routières dans les

ville et les grandes agglomérations a permis à un plus grand nombre de se déplacer en voiture, mais n'a pas réduit notablement l'ampleur des encombrements aux heures de pointe. Dès qu'une nouvelle voie est ouverte dans une grande ville elle est vite saturée. Même les régions urbaines possédant les plus vastes réseaux routiers connaissent des taux considérables d'encombrements" ¹

Même du côté de l'administration Bush on semble reconnaître que la construction de nouvelles infrastructures est une solution dépassée pour remédier à des problèmes de congestion :

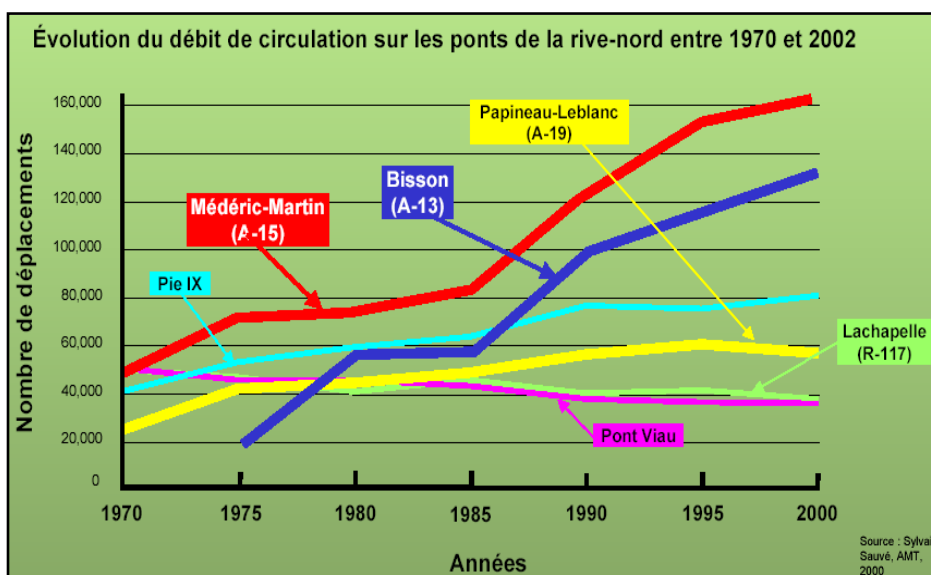
"Public transportation and high-tech control of roadways is a better solution to the nation's traffic problems than more road construction. The old solution of using most federal and state transportation budgets on roadway expansion is outdated"².

¹ CEMT et OCDE, Rapport du projet : Transport urbains et développement durable, 1995.

² Discours sur l'avenir du système de transport aux États-Unis prononcé devant le Congrès par Norman Y. Mineta, Secrétaire aux transports de l'administration Bush, le 5 avril 2001.

L'expérience de l'autoroute 13 dans la région de Montréal

Dans la région de Montréal, la construction du pont Bisson de l'autoroute 13 au milieu des années 70 n'a jamais permis de réduire la circulation automobile sur les ponts entre la Rive-Nord et Montréal. Bien au contraire, ce nouveau pont n'a permis qu'une augmentation plus importante de la circulation automobile entre Montréal et Laval. Bien plus, il a cannibalisé l'achalandage de la ligne du train de banlieue. Ce qui est arrivé à la ligne de train de Deux-Montagnes est éloquent : ce que l'on doit retenir, c'est qu'en 1977, il y avait 34,3% moins d'usagers quotidien qu'en 1975, soit une moyenne journalière de 6000 usagers en moins par rapport à 1975. Cette période correspond à l'ouverture de l'A13, presque parallèle à la ligne de train.. Il n'est donc pas surprenant de constater que la construction de l'autoroute 13 n'a jamais permis de réduire la circulation sur l'autoroute 15.



Un projet qui favorisera l'étalement urbain

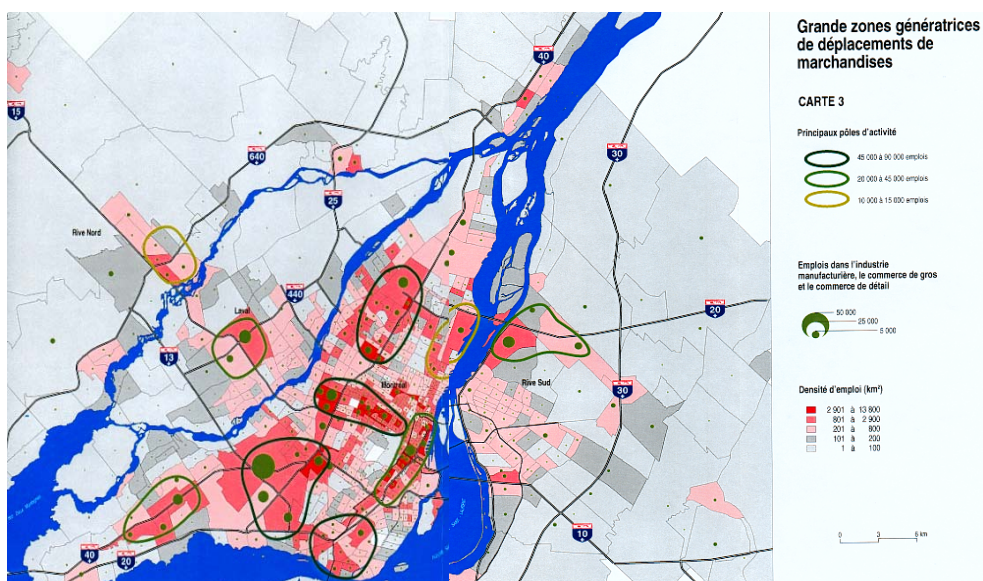
Au cours des vingt dernières années, l'étalement urbain a entraîné une augmentation de plus de 60% de l'espace construit sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal alors que la population n'augmentait que de 27% durant la même période. Pour développer un projet domiciliaire en banlieue on utilisait dans les années '70, selon une étude réalisée par l'Université McGill, 30 ha par 1,000 habitants, alors que les projets domiciliaires requièrent aujourd'hui plus de 70 ha, soit une augmentation de l'espace utilisé de plus de 130%. Pas étonnant dans ce contexte que l'on ait assisté, et que l'on assiste encore, à des pressions très fortes pour un dézonage sauvage des meilleures terres agricoles du Québec. On a fermé plus de quatorze écoles à Montréal, d'autres le seront bientôt, alors que l'on doit investir plus de 95% des nouvelles ressources budgétaires en banlieue pour de nouvelles écoles.

Pourtant, Montréal, selon les données du dernier plan d'urbanisme, dispose toujours sur son territoire des espaces suffisants pour y construire plus de 130,000 nouveaux logements, soit davantage que les besoins estimés pour toute la région pour les dix prochaines années. Lorsqu'on compare le prix des terrains industriels et résidentiels dans la couronne nord de l'île avec ceux de l'Est de Montréal, on comprend mieux la nature des intérêts défendus par les élus locaux. Le prix de vente d'un terrain industriel à Blainville est de 0,60\$ le pied carré; il est de 0,55\$ en moyenne dans la MRC Des-Moulins où l'on retrouve les villes de Terrebonne et de Mascouche. **Le même pied carré industriel se vend dix fois et même vingt fois plus cher dans le secteur est de Montréal, sans parler du coût de décontamination de certains de ces terrains qui peuvent faire grimper les prix.** Le même écart existe pour les terrains résidentiels. Ces chiffres parlent d'eux-mêmes; le développement ira en banlieue et les maires veulent le pont parce qu'il favorisera le développement de leurs municipalités. Un tel modèle de développement est contraire aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire et au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

Secteurs	Prix	Disponibilité
Parc Lachenaie	0.55 \$ le pied carré avec service	sur 136 hectares
Parc Laplaine	0.55 \$ le pied carré avec service	sur 72 hectares
Parc 640 Est de Terrebonne	0.55 \$ le pied carré avec service	sur 220 hectares
Parc 640 Ouest de Terrebonne	0.55 \$ le pied carré avec service	Sur 10 millions de pieds carrés
Parc industriel Léveillé		Sur 20 hectares
Parc de Mascouche	0.50 \$ le pied carré avec service	sur 200 hectares
Parc de la Seigneurie	0.60 \$ le pied carré avec service	10 367 280 sur 10 890 000 de pieds carrés

Un projet non justifié du point de vue du transport des marchandises

Le ministère soutient que son projet soulagera également certaines voies de circulation d'une partie du camionnage mais il ne peut déposer aucune étude Origine/Destination à l'appui de ses prétentions. À cet effet, force est de constater qu'il n'y a pratiquement pas de mouvements de camions entre l'Est de Montréal et la partie est de Laval actuellement, que les besoins en termes de desserte industrielle sont ailleurs, que les attentes d'une voie de contournement de Montréal, notamment pour soulager la Métropolitaine, seraient comblés par la 30, dans l'axe Est/Ouest, et non par la 25. Le projet ne vise donc pas à répondre à un besoin pressant, réel et actuel.



Un projet qui entraînera une perte importante de terres agricoles

L'agriculture est très présente sur le territoire de la CMM, avec ses quelque 2 000 fermes, en raison notamment de la très grande qualité des terres, d'un climat exceptionnel et de la proximité des marchés. Pourtant, la superficie cultivée a diminué de 15% depuis 30 ans, soit 32 000 hectares en moins. D'ailleurs, les terres visées pour exclusion sur le territoire de la CMM au cours de la dernière année représentent des demandes deux fois plus importantes que la somme de celles reçues au cours des 15 années précédentes!

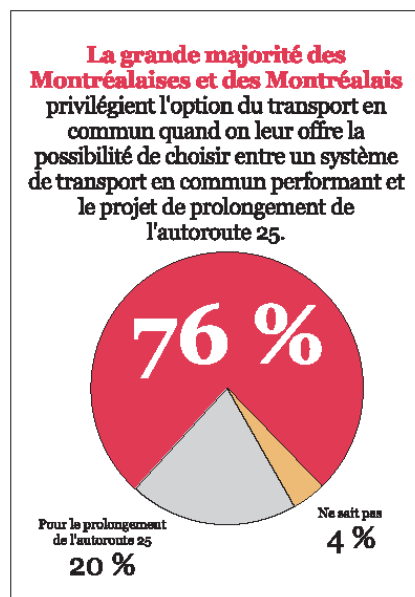
L'exemple de l'autoroute 25 est d'ailleurs tout à fait éloquent. La construction d'un pont reliant Laval à Montréal, puis le prolongement de l'autoroute 25 vers le nord-est risquent de causer des impacts fort négatifs : perte des 700 hectares de terres encore cultivées là où passerait le tronçon projeté, terres non protégées après un dézonage consenti il y a une vingtaine d'année. Ce qui inquiète par-dessus tout, c'est la pression accrue de l'étalement urbain. Ainsi, on craint la vague inexorable de demande d'exclusion de la zone verte qui déferlera sur le nord de la Métropole, à l'instar de ce qu'on a malheureusement pu constater à chaque projet de construction d'autoroute au Québec depuis les 30 dernières années. Cette région, très dynamique sur le plan agricole, se trouvera dès lors fragilisée. Ainsi, la Couronne Nord de la CMM (excluant Laval) qui compte 1 029 fermes, réparties sur 8 074 hectares en culture (données de 2001) aura-t-elle la même allure dans 10 ans ? Dans 20 ans ? On a tout lieu de s'inquiéter.

Les Montréalais préfèrent le développement du transport en commun au prolongement d'autoroutes

Questionnés, 63% des répondants veulent plus d'investissement dans les transports en commun ou les transport actifs alors que seulement 35% des répondants veulent plus d'investissement dans les transports routiers.

Sondage Baromètre commandé par la Ville de Montréal en mars 2005 (marge d'erreur maximale de 3,16 points de pourcentage, 19 fois sur 20.)

Pour solutionner les problèmes de mobilité dans l'Est de l'île, 76 % des Montréalais privilégient le développement des transports en commun plutôt que le prolongement de l'autoroute 25 et la construction d'un pont vers Laval.



Sondage Léger Marketing commandé par la Coalition contre la 25 en février 2005 (marge d'erreur maximale de 4 points de pourcentage, 19 fois sur 20.)

La préférence des Montréalais pour des investissements dans les transports publics est partagée par l'administration municipale de la Ville de Montréal. La Ville de Montréal a pris plusieurs engagements à ce sujet :

Plan d'urbanisme :

« **L'accès à Montréal à partir de Laval, de Longueuil et des territoires des couronnes nord et sud doit davantage être axé sur l'utilisation du transport collectif.** Dans cette optique, la Ville de Montréal favorise un usage optimal des corridors ferroviaires existants. » (Plan d'urbanisme, page 36)

« La **Ville de Montréal prend résolument position en faveur du transport collectif** et le reconnaît comme le mode de transport de l'avenir pour Montréal. » (Plan d'urbanisme, page 33)

« En souscrivant au Protocole de Kyoto, la Ville de Montréal a formulé l'engagement ferme de participer à la réduction des gaz à effet de serre. Deux sources importantes d'émission de polluants atmosphériques contribuent à la formation d'ozone et de gaz à effet de serre : les véhicules motorisés et certains types d'industries. Conséquemment, **la Ville entend réduire l'utilisation de l'automobile sur son territoire ...**»(Plan d'urbanisme, page 176)

Vision du plan de transport de Montréal :

«La vision assurera les besoins de mobilité de tous les Montréalais en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, **Montréal veut réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs.** » page 2.

Un projet alternatif : Miser sur le potentiel du transport collectif

Que nous propose le ministère des Transports ? Un projet de 383 millions\$ dont les objectifs se résument à permettre à plus ou moins 4,000 conducteurs en pointe du matin (PAM), du moins selon les chiffres du ministère, d'éviter un détour. Il ne poursuit, nous dit-il, aucune augmentation de la capacité réelle du réseau autoroutier. Tout au plus, il estime que certains axes plus à l'ouest seront libérés par cette réorganisation des déplacements. Mais son projet implique une perte d'utilisateurs pour les transports publics, à l'encontre du bon sens, des enjeux environnementaux et de toutes les orientations et bonnes intentions annoncées par les divers paliers des pouvoirs publics.

Nous croyons qu'il y a d'autres façons plus efficaces, moins chères, plus conformes aux préoccupations environnementales, aux orientations en matière d'aménagement du territoire, de répondre aux besoins de mobilité entre les diverses parties du nord-est de l'agglomération métropolitaine.

- Un projet alternatif conforme aux orientations de la Ville de Montréal
- Un projet alternatif qui reprend les propositions de l'Agence métropolitaine de transport
- Un projet alternatif qui dessert les populations des banlieues du Nord Est, mais aussi, les Montréalais de Pointe-aux-Trembles, Rivières-des-Prairies et Montréal Nord (gain de temps de plus de 30 minutes pour se rendre au centre-ville)
- Un projet alternatif qui favorise un transfert modal de l'automobile vers les transports publics

Proposition alternative : Transport en commun

Nous pensons que si le ministère des Transports avait pris la peine d'analyser des scénarios alternatifs pour faciliter la mobilité des personnes dans cette partie de l'agglomération plutôt que de proposer un projet dépassé, il aurait eu à sa disposition un scénario alternatif beaucoup plus performant, sur la base des diverses études réalisées à ce jour par l'AMT. Nous proposons donc que soit développé en priorité une proposition alternative qui mise sur le transport en commun, notamment sur le développement du réseau des trains de banlieue, la mise en place de voies de

covoiturage sur certains des ponts existants, l'attente des résultats de l'ouverture du métro à Laval, et plus encore, la maximisation du potentiel d'achalandage généré par cette ouverture et le développement urbain conséquent aux têtes des stations de métro. Nos chiffres sont ceux de l'AMT. Dans un cas, nous avons fait appel à l'ex-PDG de l'AMT pour extrapoler l'achalandage prévu en utilisant les méthodes utilisées par l'Agence pour ce faire.

Description des projets (Source : AMT)

Trains Laval/Terrebonne/Mascouche

Ce projet consiste à mettre en place un service de trains de banlieue entre Laval et Mascouche sous forme d'une expérience pilote (service de 3 départs le matin et 3 retours le soir). Ce service desservirait les municipalités du CIT des Moulins et l'est de Laval. Ce projet nécessite les travaux suivants :

- l'acquisition et la remise en état de marche de 20 voitures usagées à deux étages (voitures Métra) ;
- l'aménagement de gares avec stationnements à Laval, Terrebonne et Mascouche ;
- l'amélioration des infrastructures ferroviaires ;
- l'aménagement d'un site de garage en bout de ligne.

Ligne de trains Montréal-Nord/Rivière-des-Prairies/Repentigny

Le service de trains de banlieue entre Montréal et Repentigny (via la voie ferrée du CN passant par le nord-est de Montréal et rejoignant la ligne Deux-Montagnes) permettra de desservir une nouvelle clientèle attirée par le transport en commun. Le projet consiste à offrir un service de 4 départs le matin et 4 retours le soir et comporterait des gares à L'Assomption, Legardeur, Charlemagne, Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies, Lacordaire, Pie IX (Montréal-Nord), Sauvé. La gare terminale serait la Gare Centrale au centre-ville de Montréal via la ligne Deux-Montagnes (jonction au sud de la gare Montpellier).

- l'acquisition et la remise en état de marche de 27 voitures usagées à un étage (pour assurer le passage dans le tunnel)

Prolongement de la voie réservée Pie-IX – Laval

À la lumière de l'étude de planification présentement en cours dans ce corridor, le projet de prolongement de la voie réservée Pie-IX sur le territoire de Laval est développé en collaboration avec le MTQ et tous les partenaires concernés, soit la Ville de Montréal, la STM, la Ville de Laval et la STL. L'aménagement d'une telle infrastructure permettra d'offrir un service efficace de transport collectif, de favoriser le transfert modal et de réduire la circulation routière dans le corridor du boulevard Pie-IX. Il est proposé de prolonger la voie réservée jusqu'à la jonction des autoroutes 25-440. Une révision de la desserte en transport collectif du territoire de Laval et de Montréal dans le corridor Pie-IX, du métro Pie-IX à l'autoroute 440, sera évaluée, considérant la localisation actuelle des arrêts et l'intégration avec les services locaux desservant Montréal-Nord, entre les boulevards Pie-IX et Albert-Hudon.

Nouvelles infrastructures	Achalandage PAM 2016	Transfert modal (auto vers le TC)	Coûts estimés
Voie réservée prolongée sur le Pont Pie IX	+2 200 usagers	1 200	15 millions \$
Train de banlieue de l'Est de Montréal/l'Assomption	8 600 usagers	5 000 *	80 millions \$
Train de banlieue de Mascouche	5 600 usagers	3 500	50 millions \$
Sous total	16 400 usagers	9 600	145 millions \$
Métro de Laval	18 000 usagers	3 400**	Complété
Voies réservées sur Papineau	ND	ND	ND
Total	34 400 usagers	13 100	145 millions \$

Sources : PTI 2005-2006-2007, Agence métropolitaine de transport
Présentation de M. Joel Gauthier, Chambre de commerce de l'Est de Montréal
*Extrapolation faite par Mme. Junca-Adenot selon la méthode de l'AMT
**Sans aucun effort de maximisation du potentiel de développement urbain

De plus, d'un strict point de vue environnemental, notre proposition alternative ne porte aucune atteinte aux milieux physiques et naturels puisqu'il s'agit de n'utiliser que des emprises déjà existantes. Si on la compare avec celle du ministère du point de vue de la réduction des kilomètres/automobiles parcourus et donc des GES en moins, notre proposition implique un transfert modal net en faveur du transport en commun de près de 13,000 conducteurs. La proposition du ministère entraîne au contraire une augmentation nette de près de 2,000 automobilistes en PAM. Si l'on considère que chacun des 13,000 automobilistes en moins sur le réseau en PAM, selon notre proposition, parcourt en moyenne 15 kilomètres, matin et soir, 240 jours par année, ce sont plus de 90 millions de kilomètres-automobiles épargnés, comparativement aux 45 millions annoncés par le ministère. **Bref, avec la proposition du gouvernement, on s'éloigne plutôt que l'on se rapproche de l'atteinte des objectifs de Kyoto.**

Comparaisons des deux projets

Impacts des projets comparés	Proposition : Transport en commun	Proposition MTQ : Autoroute 25	Variation
Achalandage	34 400 usagers TC	4 140 automobilistes 1 000 usagers TC Total : 5 140	14930 automobilistes supplémentaires pour la proposition MTQ
Transfert modal	Gain TC de 13 100	Perte TC de 1 830	
Coûts estimés	145 millions	383 millions	
Kilométrage	- 93 millions	-48 millions	

Les avantages de la proposition alternative : Transport en commun

- **Réduction du nombre d'automobilistes** sur le réseau routier de près de 13,000
- **Diminution réelle des émissions de gaz à effet de serre : l'équivalent de 93 millions de kilomètres parcourus en moins chaque année.**
- **Amélioration de la qualité de l'air** dans l'est de Montréal
- **Amélioration de l'accès à l'Est** de la métropole, le train desservirait non seulement Repentigny mais aussi les arrondissements du nord-est de l'île comme Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies, Montréal-Nord. Une réduction de près de trente minutes du temps de parcours vers le centre-ville pour des milliers de Montréalais actuellement mal desservis.
- **Solution qui n'encourage pas l'étalement urbain et la disparition des terres agricoles**
- **Solution cohérente avec les orientations et objectifs du Plan d'urbanisme, le Cadre d'aménagement de la CMM, le plan stratégique de développement durable de la Ville de Montréal**
- **Aucun impact négatif sur les milieux naturels** (emprises déjà existantes)
- **Réduction de plus de 50 % des coûts estimés**

Conclusion

Nous recommandons au BAPE :

1. De rejeter le projet du ministère.
2. D'envoyer un signal fort à l'effet que l'on ne peut plus comme collectivité retenir des solutions qui ont pour effet de nous éloigner plutôt que de nous rapprocher de nos obligations en matière de réduction des GES; que le gouvernement doit à l'avenir tenir compte des inquiétudes réelles de la communauté scientifique et de la population à cet égard.
3. De privilégier en conséquence le transport public pour assurer une meilleure mobilité dans l'est de l'agglomération montréalaise.
4. De recommander que soit examiné par le ministère la proposition ci-énoncée comme scénario alternatif privilégié au projet gouvernemental .
5. D'exiger du gouvernement et des divers ministères le respect intégral de l'esprit et de la lettre de la loi sur les études publiques d'impacts environnementaux .
6. De demander en conséquence au ministère des Transports de revoir la séquence des échéanciers d'approbation de projets impliquant des PPP de telle sorte que le projet réel et le véritable promoteur soient connus et présents lors des audiences publiques du BAPE.