



Conseil régional
de l'environnement
de Montréal

215

DC8

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

Laval-Montréal

6211-06-080

Montréal, le 2 août 2005

Monsieur Michel Germain
Président de la Commission sur le prolongement de l'autoroute 25
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Objet : Commentaires sur les remarques du MTQ concernant le mémoire du Conseil régional de l'environnement de Montréal lors des audiences publiques sur le dossier de l'autoroute 25

Bonjour,

Nous avons pris connaissance des remarques du MTQ relatives au mémoire que le Conseil régional de l'environnement de Montréal a déposé devant votre commission. Il nous semble utile de porter à votre attention les précisions suivantes :

Induction de la demande

Le MTQ soutient avoir démontré lors des audiences que la modélisation qu'il a retenue quant au calcul des effets d'induction de la demande générée en PAM par son projet est conforme aux règles de l'art en ces matières. Nous n'avons malheureusement pas les moyens techniques et financiers pour refaire ces études. Nous ne disposons pas non plus, le temps consacré à cette question lors des audiences publiques ne permettant pas d'aller à ce niveau de détail, des différentes hypothèses retenues pour alimenter le modèle. Nous ne pouvons toutefois que demeurer fort sceptiques devant un tel résultat. Toutes les tendances indiquent une augmentation de la population dans la partie nord-est de l'agglomération montréalaise et une augmentation de la motorisation qui accompagne ce type de développement ; toutes les analyses et tous les commentateurs des projets similaires de développement autoroutier en milieu urbain, au Canada, aux USA, en Europe, et même ici à Montréal, démentent les résultats des projections du MTQ.

Portion de la capacité routière supplémentaire utilisée par la circulation induite¹

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

De plus, le MTQ semble maintenir une ambiguïté entre la demande générée par le prolongement de l'autoroute et la demande induite. Comme le mentionne Todd Litman dans son étude *Evaluating Impacts Of Increasing Roadway Capacity To The Island of Montreal*:

¹ Litman, Todd, *Generated Traffic and Induced Travel Implications for Transport Planning*, mai 2005, page 8.

Generated traffic refers to additional peak period travel on a particular roadway resulting from capacity expansions. A portion of generated traffic consists of travel shifted from other times and routes. *Induced travel* refers to an increase in total vehicle travel resulting from a roadway improvement due to shifts from other modes, and longer and more frequent trips."

Or, selon le document même du MTQ (DA9), les nouveaux déplacements (composante F du tableau) ne sont pas considérés dans les projections de circulation du MTQ, pas plus que le prolongement des déplacements ou l'augmentation de la fréquence des déplacements. Nous maintenons donc que le ministère des Transports ne tient pas compte de la demande induite dans ses projections. De plus, nous maintenons que le projet favorisera l'accroissement de l'utilisation de la voiture dans un secteur de la Métropole qui connaît une forte croissance des déplacements automobiles. Selon l'enquête O-D 2003, la croissance des déplacements automobiles dans la Couronne Nord et à Laval, est respectivement de 11 % et 5 % entre 1998 et 2003.

L'expérience du Nouveau-Brunswick

Des précisions apportées par le MTQ aux résultats de l'expérience du Nouveau-Brunswick, nous retenons que ce seront finalement les contribuables du Nouveau-Brunswick qui assumeront, contrairement aux prétentions initiales du gouvernement, les coûts de l'infrastructure et les indemnités versées au partenaire privé.

Le scénario alternatif

Le plus intéressant, sinon le plus révélateur, des remarques du MTQ concernent le scénario alternatif que nous avons présenté lors des audiences et les tableaux qui l'accompagnent. Nous attendions avec impatience de voir en quoi et où nous avons erré puisque notre proposition calquait celle avancée par l'AMT, une agence du gouvernement du Québec. Le MTQ confirme à toute fin pratique la justesse de notre proposition. Le MTQ abonde et même vient bonifier les prévisions d'achalandage et de transfert modal dans le cas du prolongement de la voie réservée sur Pie IX; il confirme l'achalandage prévu du train de banlieue Montréal/Repentigny; il sous-évalue l'achalandage prévu sur la ligne de Mascouche en se référant à des études, déjà dépassées, réalisées en 1998 et 1999. En ce qui a trait aux transferts modaux prévisibles, il aurait pu, s'il l'avait voulu, s'informer auprès de l'AMT de la méthode utilisée par cette agence gouvernementale pour prévoir de tels transferts modaux et projeter en conséquence, comme nous l'avons fait, les résultats à envisager.

Quant aux **coûts**, soulignons que le MTQ confirme nos chiffres en ce qui concerne les travaux envisagés pour le prolongement de la voie réservée sur Pie IX vers Laval. Certains coûts, certes, sont à envisager à Montréal; mais il faudrait alors, pour être juste, inclure dans les prévisions d'achalandage et de transfert modal les passagers montréalais. Or tel n'était pas le but de notre comparaison.

On nous fait valoir que les prévisions d'achalandage de la ligne de train vers Repentigny impliquent non pas quatre, mais plutôt cinq départs, augmentant ainsi la facture de 12 millions de dollars. On nous parle également d'investissements souhaitables pour démarrer la ligne de Mascouche d'un montant supérieur de 24 millions à celui initialement envisagé et pour lequel nous avons les données. Fort bien, même en ajoutant ces coûts, à supposer que ceux-ci soient tous nécessaires, à notre proposition initiale, notre proposition se retrouve toujours bien en deçà du projet gouvernemental. Quant aux autres chiffres avancés par le MTQ à partir de scénarios catastrophiques, comme l'absence de wagons usagés disponibles sur le marché nord-américain dans un horizon de dix ans, nous voulons juste rappeler que ce sont-là les arguments traditionnels du MTQ pour résister au développement du réseau de trains de banlieues à Montréal.

Enfin, il est paradoxal de voir le MTQ douter systématiquement des prévisions de coûts lorsqu'il s'agit d'investir dans les transports publics et se sentir si confortable dans ses propres prévisions des coûts envisagés pour son projet. Les médias faisaient écho récemment aux millions supplémentaires qui devront être investis pour pallier au bruit provoqué par une erreur flagrante de conception dans l'élargissement de l'autoroute 15 à Ste-Thérèse ; aujourd'hui même, les mêmes médias nous signalent que les prévisions des coûts de construction de l'échangeur Acadie auront finalement été dépassées du double sans que les bouchons n'aient vraiment diminué.

Complément d'explications

Dans son complément d'explications, le MTQ rappelle que les impacts mutuels des différents projets de transport en commun sont présentement évalués par l'Agence métropolitaine de Transport à la lumière de la récente enquête Origine-destination 2003. Selon le MTQ « Cette étude permettra de réévaluer les nombreux projets envisagés présentement dans cette partie de l'agglomération en ce qui a trait aux trains de banlieue de Mascouche et de Repentigny, ainsi qu'aux voies réservées (Pie IX, A-25, Viabus) et aussi d'évaluer l'opportunité de nouvelles interventions afin de choisir à bon escient la ou les meilleures interventions à mettre en œuvre dans ces deux corridors pour la desserte par transport collectif. » À notre avis, cette logique devrait s'appliquer non seulement aux projets de transport en commun, mais à l'ensemble des projets de transport dans ce secteur, incluant le prolongement de l'autoroute 25. C'est seulement à la lumière d'une étude comparative de l'ensemble des projets de transports basée sur les résultats de l'enquête OD 2003 et des résultats d'une véritable enquête OD sur le transport des marchandises que nous pourrions évaluer la pertinence de prolonger l'autoroute 25.

Comme le souligne Todd Litman concernant le projet de prolongement de l'autoroute 25: *"There are two questions to consider when evaluating the Autoroute 25 project. First is whether this project is cost effective, that is, its benefits exceed its costs. The second is whether it is more cost effective than other possible transportation improvement options. It is therefore important to consider a full range of alternative improvements and compare them with this project in terms of return on investment, benefit/cost ratios and net benefits. Although this project will affect a relatively small portion of total vehicle travel in the region (at best, by providing a shortcut it will shorten a small portion of regional trips) it represents a significant portion of transportation investments in the region. It is therefore important to ask whether this money could be used in other ways that better support overall regional transportation and land use planning objectives."*

En conclusion

Finalement, le MTQ reproche au CRE d'opposer le développement du transport en commun au développement du réseau autoroutier. Or, c'est le MTQ lui-même qui, en audiences, a clairement affirmé que sa proposition avait pour effet de cannibaliser le transport en commun et de réduire les avantages attendus d'un développement futur des trains de banlieue, soit une perte nette, après escompte des transferts modaux générés par la mise en place des trains de banlieue, de 1 830 usagers, soit selon nous 14 930 automobilistes de plus que notre proposition, sans compter les 55 millions de kilomètres parcourus en sus par ces mêmes automobilistes. Rappelons que la construction du pont de l'autoroute 13 en 1976 a entraîné la perte de 34,3 % des usagers du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes, soit une perte de 6 000 usagers du transport en commun quotidiennement (Transurb, *Évolution de l'achalandage du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes 1965-1987*, août 1987). Bref, nous maintenons que le MTQ ne s'est jamais donné vraiment la peine d'étudier des scénarios alternatifs et que notre proposition permet d'atteindre de biens meilleurs résultats et à moindres coûts.



Robert Perreault
Directeur général