

**MÉMOIRE DÉPOSÉ DEVANT LE BUREAU D'AUDIENCE
PUBLIQUE EN ENVIRONNEMENT**

**PROJET DE CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU PONT DANS
L'AXE DE L'AUTOROUTE 25 ENTRE LAVAL ET MONTRÉAL**



LE MERCREDI 1^{er} JUIN 2005

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

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Introduction.....	3
Développement du réseau routier (historique).....	3 - 4
Aspect politique.....	4
Bulletin de circulation.....	5
L'étalement urbain.....	6 - 7
Financement du projet	
- Retour sur le péage.....	8 - 9
- Partenariat public-privé (PPP).....	9 - 10
Développement économique.....	10 - 11
Création d'emplois.....	12
Coûts du projet.....	12
Protection de l'environnement.....	13 - 14
Santé et sécurité publique.....	14 - 15
Toponyme.....	16
Conclusion.....	16
Notes personnelles concernant l'auteur du mémoire.....	17

INTRODUCTION

C'est en ma qualité de résidant de l'agglomération de Montréal, d'usager 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 un projet qui a fait couler jusqu'ici plus d'encre que d'eau sous la structure projetée.

D'entrée de jeu, **je suis favorable à la construction d'un nouveau lien inter-rives entre Laval et Montréal** et ce, pour des raisons historiques, économiques, de santé et de sécurité pour la population, et même environnementales. J'apporte également une réflexion sur le mode de financement de ce projet ainsi que sur une forme de partenariat public-privé pour la réalisation d'un tel ouvrage. Je termine en proposant deux toponymes pour la structure projetée.

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER (HISTORIQUE)

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. Même à cette époque, on avait cette préoccupation pour le transport collectif.

Que serait devenue par exemple Boucherville qui était strictement à vocation agricole avant la construction du pont-tunnel LaFontaine ? 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...

ASPECT POLITIQUE

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 permettre le déplacement de plus de gens, et pas seulement celui de plus de véhicules. Notons à cet effet que le taux d'occupation d'un véhicule au Québec est d'environ 1,5 personne, un des plus bas en Amérique du Nord. Il faut donc cinq véhicules pour déplacer six personnes...

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.

BULLETIN DE CIRCULATION

Plus d'un million de véhicules automobiles empruntent quotidiennement l'un ou l'autre des 26 ponts dans la région immédiate de Montréal. Ce nombre a connu une progression constante sauf en période de crise énergétique au début des années 1980 alors que le prix de l'essence connaissait une hausse fulgurante.

Il y a 25 ans, les chroniqueurs de circulation dans les médias parlaient d'heure de pointe matinale. Graduellement, ils introduisirent dans leur langage les notions de pointe du matin ET de l'après-midi, de période de pointe, puis de congestion récurrente. Si le langage évolue avec l'achalandage, le réseau routier, lui, n'a pas évolué.

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.

Un nouveau pont ne réglerait pas tout cependant. Si ce projet n'est pas intégré dans un plan d'ensemble au niveau de la région métropolitaine, ses effets bénéfiques seront amoindris en raison de l'incapacité du réseau routier environnant à supporter tout trafic additionnel.

Par exemple, le fait d'amener plus rapidement un plus grand nombre de véhicules routiers sur l'Île de Montréal à la hauteur de l'arrondissement Anjou risque de provoquer une congestion sur des axes routiers tels l'autoroute Métropolitaine à l'est de Pie-IX, l'autoroute 25 en direction sud et surtout sur le boulevard Notre-Dame vers l'ouest via la rue Souigny. La modernisation de la rue Notre-Dame est un incontournable pour améliorer la fluidité du trafic et offrir une alternative valable lors de la reconstruction éventuelle de l'autoroute Métropolitaine.

La construction du pont de l'autoroute 25 est indissociable du réaménagement de la rue Notre-Dame dans l'est afin d'éviter de simplement déplacer un problème de congestion.

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-Hilaire¹;
- l'ajout d'une voie réservée aux autobus sur les ponts Champlain, Viau, Médéric-Martin, Mathieu et Lepage² ;
- 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).

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.

Il y a ensuite une question de **positionnement géographique**. La distance est plus courte pour un résident 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

¹ Cette ligne avait été précédemment abandonnée en raison du faible achalandage.

² Certaines peuvent être empruntées également par les taxis et les véhicules automobiles occupés par plus d'un ou deux passagers.

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 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 à Laval puisque l'étalement urbain dit *montréalais* va bien au-delà de l'Île Jésus. Même les jeunes couples de professionnels plus à l'aise financièrement préfèrent le condo au bungalow. Toute l'énergie est consacrée au boulot et ils ont peu de temps libre. Ils préfèrent les voyages à l'entretien d'une grande surface d'habitation ou à la tonte de pelouse. On privilégie les restos à l'épicerie. Pour toutes ces raisons, on assiste à une densification de la population entre le fleuve Saint-Laurent et la Rivière-des-Mille-Îles.

L'étalement urbain est un phénomène social dont les principales causes ne sont pas reliées exclusivement au développement des infrastructures routières.

FINANCEMENT DU PROJET

Retour sur le péage

Au milieu des années 1980, le gouvernement décida dans un premier temps de doubler les tarifs sur les quatre autoroutes à péage. Depuis 1957, les gouvernements avaient refusé toute hausse à l'Office des autoroutes du Québec, ce qui entraîna une perte de revenu important et une dette qui s'amplifia au fil des années. Et dire qu'en vertu de sa constitution, le péage ne devait durer que le temps de régler les frais de construction des voies rapides...

Cette hausse soudaine des frais d'utilisation pour l'utilisateur provoqua un remous important dans la population. Un mouvement anti-péage s'organisa avec, à sa tête, de nombreux élus de la scène municipale et provinciale. Le gouvernement fit volte-face et procéda à l'abolition du péage en fonction des principes suivants :

1. **ÉQUITÉ** : Il n'y avait pas d'autoroutes à péage dans les autres régions du Québec et même au Canada. Assez curieusement, d'autres provinces instaurèrent le péage par la suite...
2. **RENTABILITÉ** : La dette de l'Office des autoroutes du Québec augmentait chaque année. On ne réussissait pas à payer les intérêts de la dette accumulée depuis la construction.
3. **SÉCURITÉ** : Le fait de devoir effectuer un arrêt aux postes de péage représentait un danger pour la sécurité des automobilistes. Ce facteur de risque était encore plus présent durant la saison hivernale.
4. **ENVIRONNEMENT** : La pollution était constante aux abords des guérites en raison des arrêts et départs fréquents.

Le péage fut donc aboli, de même que l'Office des autoroutes du Québec. Par voie de conséquence, le trafic augmenta jusqu'à près de 30 % sur les autoroutes 10, 13, 15 et 40, ce qui permit de désengorger les axes parallèles et plus urbains parce que les usagers évitaient antérieurement les circuits tarifés. L'abolition du péage a entraîné une congestion récurrente aux portes d'entrée de Montréal, annihilant ainsi les bénéfices escomptés en terme de pollution et d'amélioration aux conditions de circulation.

De nos jours, on est à l'ère de l'utilisateur payeur. Le principe d'un pont à péage serait sans doute plus facile à accepter pour une majorité de la population dans d'autres régions qui ne profiteront pas directement d'une telle infrastructure. Toutefois, il faudrait évaluer les effets de la tarification sur son achalandage. Le ministère des Transports du Québec a évalué, durant les années 1990, que le pont de la 25 serait déjà occupé à plus de 70 % de sa capacité s'il était mis en service à ce moment. La tarification aura certainement un effet sur l'achalandage puisque les usagers auront le choix d'utiliser une voie payante ou non.

Dans le cadre du présent projet, le ministère des Transports a justement évalué l'achalandage en fonction du taux de péage. Le MTQ estime qu'il y aurait un débit de 4140 véhicules par heure durant la pointe du matin avec péage à 1 \$. En doublant le tarif, il y aurait perte d'achalandage de plus de 30 %. Incidemment, le MTQ n'a pas de données sur l'achalandage projeté en l'absence de péage. Qu'en serait-il de la tarification pour les camions et les autobus ? Est-ce qu'il y aurait versement d'une contribution de l'AMT dans ce projet pour l'utilisation de l'infrastructure routière par les circuits régionaux d'autobus ? Est-il de l'intention du gouvernement d'instaurer le péage à tout autre projet semblable au Québec ? Au prolongement des autoroutes 30 et 50 par exemple ? Si la réponse est oui, le principe de l'équité vaut; sinon, cela devient une mesure discriminatoire.

Partenariat public-privé (PPP)

Les PPP font partie de la solution envisagée par les gouvernements afin de réduire l'impact financier de tels projets d'infrastructures sur les finances publiques et pour ainsi accélérer leur réalisation. La construction de l'autoroute 407 au nord de Toronto est un exemple contemporain de partenariat public-privé.

Cette voie rapide construite par le gouvernement de l'Ontario vers la fin des années 1990 au coût de 1,6 milliards \$ s'étend sur 108 km au nord de Toronto. Le consortium 407 ETR (Express Toll Route) s'en est porté acquéreur en 1999 pour 3,1 milliards \$. Le gouvernement a donc réalisé un profit substantiel. L'entreprise privée voit à tout, de l'entretien à la perception des revenus, du remorquage des véhicules accidentés ou en panne à la surveillance policière. Sur ce dernier point, elle verse un montant à l'Ontario Provincial Police pour effectuer la patrouille de « son réseau ». Le gouvernement a dû adopter des amendements législatifs afin de permettre l'application du Code de la sécurité routière sur une route dont la gestion relève du privé.

Concernant sa rentabilité, l'entreprise 407 ETR est déficitaire (86 M\$ en 2004). Aux dires même d'un nouvel actionnaire, la 407 représente cependant un bon investissement. En effet, l'achalandage est à la hausse et l'investisseur peut réaliser des gains importants en cas de revente de ses parts. Notons que la firme québécoise SNC-Lavalin figure sur la liste des actionnaires de la première heure.

À propos de la tarification, les coûts pour un automobiliste sont de 15 c/km. La tarification est modulée selon le moment de la journée et le type de véhicule. On paie plus aux heures de pointe. Pour effectuer la perception de façon électronique – à moins de vouloir retourner au principe désuet et peu efficace du système de guérites - il faut mettre en place plusieurs équipements tant sur la route qu'à bord des véhicules routiers. Le tout s'accompagne d'un système de télésurveillance qui photographie les véhicules qui ne disposent pas de transpondeurs sur le tableau de bord ou dont les droits n'ont pas été acquittés.

Par ailleurs, notons qu'un litige s'est présenté lorsque la société a décidé unilatéralement d'augmenter la tarification sans demander l'autorisation au gouvernement. Le gouvernement s'est objecté mais a perdu en arbitrage.

Je m'interroge donc sur la rentabilité à court terme d'un tel projet pour le gouvernement car il est de l'intention de celui-ci de tout confier au privé dès le départ. Il n'y a donc pas de gain à réaliser lors de la revente comme ce fut le cas en Ontario. Par ailleurs, les ententes de partenariat public-privé sont généralement d'une durée de 25 ans, suite à quoi l'infrastructure pourrait retourner au gouvernement. En tenant compte que les ouvrages du type d'un pont, d'un viaduc ou d'une route nécessite une reconstruction quasi complète après 25 ans, on peut se douter qu'il incombera au gouvernement de réinvestir massivement dans la remise en état des infrastructures, comme ce fut le cas lorsque l'Office des autoroutes du Québec fut abolie 28 ans après sa création.

En définitive, il m'apparaît qu'un tel projet pourrait être rentable à court terme pour le gouvernement en adoptant la formule développée par son vis-à-vis ontarien. On peut également considérer la rentabilité sur le fait que le gouvernement n'aurait pas à supporter financièrement tout le projet. De plus, il faudrait en évaluer les conséquences à plus long terme. Ensuite, le péage électronique sur cette seule voie de circulation constitue un mode de financement difficile à gérer et aurait certainement un impact sur l'achalandage si l'on se fie à l'expérience du passé. Les mesures à assumer pour la perception des revenus seraient un système très lourd à mettre en place sur une aussi infime partie du réseau. On aurait plutôt avantage à tirer les revenus à partir de l'immatriculation automobile ou même de la taxe sur l'essence dans la grande région de Montréal. On pourrait procéder de même pour réaliser d'autres projets routiers dans plusieurs régions du Québec.

La construction en vertu d'un partenariat public-privé est une solution à envisager à condition de trouver des investisseurs privés et non pas seulement de simples gestionnaires. Le financement à même des revenus de péage est plus complexe à implanter et opérer, moins efficace et possiblement moins rentable qu'une forme de taxation qui aurait l'avantage de ne pas faire supporter ce projet régional par l'ensemble des contribuables. Une formule combinant des revenus provenant des usagers et une forme de taxation régionale pourrait représenter une avenue intéressante.

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

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 récemment : « Il faut améliorer la fluidité des déplacements des personnes et des marchandises afin de stimuler l'économie de l'ensemble du territoire »³.

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.⁴

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, mentionnait récemment que le « développement économique crée la prospérité et permet le financement des services de santé et d'éducation si chers à la population »⁵

La santé économique de Laval, comme celle 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.

³ Cahier spécial Les Affaires, 28 mai 2005

⁴ Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement – Complément d'information, MTQ, Mai 2005.

⁵ Les Affaires, 28 mai 2005, p.14

CRÉATION D'EMPLOI

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. Par exemple, la « défunte » Office des autoroutes qui gérait autrefois les quatre autoroutes à péage, employait à une certaine époque plus de 300 personnes.

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

COÛTS DU PROJET

Qu'on le veuille ou non, l'évaluation préliminaire des coûts de réalisation d'un tel projet a connu une forte inflation à travers les décennies. On parle maintenant d'un projet évalué à 383 M \$. Ce montant correspond environ au coût de modernisation de la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes. Ce qui est certain, c'est que tout retard dans la mise en œuvre de ce projet se répercutera sur la facture à payer un jour ou l'autre par l'ensemble des contribuables et/ou par l'utilisateur payeur.

Concernant d'éventuels dépassements de coûts, ils sont plus fréquents dans les projets de réfection ou de reconstruction. Il y a rarement de tels dépassements lors de la construction de nouveaux ponts et viaducs à moins de modifier le projet en cours de route. De plus, les terrains sont déjà expropriés en très bonne partie, ce qui a permis à Hydro-Québec de faire traverser une ligne à haute tension entre les postes Duvernay et Anjou afin de renforcer son réseau et de le rendre moins fragile en cas de panne majeure comme ce fut le cas durant la crise du verglas. Des coûts supplémentaires pourraient tout de même survenir pour la mise en place de mesures d'atténuation des impacts sur l'environnement en fonction des besoins du milieu.

Tout retard augmente la facture en plus de nuire au développement économique de la région.

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Cela peut sembler paradoxal mais la construction d'un nouveau lien inter-rives entre Laval et Montréal contribuerait à protéger l'environnement.

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 ». ⁶

De plus, les bénéfices en terme de fluidité du trafic de l'autoroute 25 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.

Il faut aussi avoir une préoccupation environnementale dans l'élaboration même du projet. La technologie permet de limiter le nombre de piliers dans la rivière afin de préserver l'habitat d'espèces de poisson tel l'esturgeon jaune. Il est question d'avoir une structure haubanée dont la hauteur sera légèrement inférieure à celle des pylônes électriques empruntant le même corridor, ce qui minimiserait l'impact visuel dans le secteur. Ensuite, durant la construction des piles dans la rivière, il faudra éviter d'intervenir durant la remontée de l'alose au printemps.

Pour sa part, la partie terrestre du projet à Laval emprunte un corridor qui suscite également des interrogations sur le plan environnemental. D'autres projets routiers d'envergure se sont réalisés malgré un impact environnemental qui

⁶ Compte-rendu du Sommet du lundi 25 mars 2002.

s'avérait être difficile dans la phase d'évaluation préliminaire. Par exemple, on a réussi à faire passer sans impact majeur l'autoroute 50 dans le secteur de Mirabel au-dessus d'une nappe d'eau souterraine où l'on puise l'eau embouteillée. D'autres projets furent beaucoup moins soucieux de l'environnement et même de la population, telle l'autoroute Dufferin sur les battures de Beauport à Québec ou même l'aménagement de la rue Notre-Dame à l'est du pont Jacques-Cartier dans les années 1970. À cette époque révolue, on expropriait, un point c'est tout. Autres temps, autres mœurs, et fort heureusement d'ailleurs. La version modifiée du projet tient compte maintenant des préoccupations exprimées par le public lors d'audiences précédentes.

Enfin, 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 (VTOE) comme c'est le cas plus au nord, soit au niveau des ponts Mathieu et Lepage. Ensuite, on 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. 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. Il s'agit, en somme, d'intégrer des moyens de transport non polluants dans le projet et de favoriser le covoiturage car il serait impossible d'établir un mode de perception des revenus de péage tenant compte du taux d'occupation des véhicules. J'estime cependant que dans le cadre du plan présenté, il serait peu sécuritaire de faire partager la voie réversible aux autobus par les véhicules à taux d'occupation élevé et même les taxis.

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.

SANTÉ ET SÉCURITÉ PUBLIQUE

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.

Sécurité publique

On a vu durant la crise du verglas en 1998 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. Seul le pont-tunnel LaFontaine est demeuré ouvert en tout temps. Du côté de Laval, le pont Papineau-Leblanc a été fermé pour des raisons de sécurité. Compte tenu des changements climatiques, il faut concevoir une structure qui tiendra compte de telles situations, surtout si elle incorpore des haubans.

Par ailleurs, 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.

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. 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.⁷ Enfin, en cas de déversement accidentel ou de déflagration, il faudrait évacuer de nombreuses résidences sans oublier les victimes que ces accidents pourraient occasionner.

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.

⁷ Compte-rendu du Sommet d'arrondissement de Montréal-Nord du lundi 25 mars 2002.

TOPONYME

Voici deux suggestions de toponyme pour la structure projetée au-dessus de la Rivière-des-Prairies :

- Pont Robert Bourassa

Le gouvernement cherche à accoler le nom de cet ancien Premier ministre du Québec à une infrastructure d'importance. M. Robert Bourassa ayant été très impliqué dans le développement de l'hydroélectricité au Québec, je trouverais pertinent d'affubler son nom à une structure surplombant un cours d'eau dans un corridor comprenant déjà une ligne électrique à haute tension.

- Pont Pietro Rizutto

Il a déjà été question de rebaptiser le pont Papineau-Leblanc en celui de cet ancien sénateur. Il pourrait être intéressant d'attribuer son nom au pont projeté, d'autant plus qu'il fut le fondateur d'une grande entreprise de construction de routes au début des années 1960 et que la structure projetée rejoint un arrondissement de Montréal comptant un nombre élevé de familles italiennes. Ce toponyme ferait ressortir le côté multiculturel et multiethnique de l'agglomération.

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).

Enfin, ce projet doit être considéré dans un plan d'ensemble qui doit tenir compte des schémas d'aménagement des MRC.

Le projet de la 25 n'est pas seulement un besoin, mais une nécessité



