



# **Regroupement pour le pont de la 25**

**Mémoire présenté à la Commission du BAPE  
sur le projet de prolongement de l'autoroute 25  
entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa  
par le ministère des Transports**

**3 juin 2005**

## **TABLE DES MATIÈRES**

|   |    |
|---|----|
| PRÉSENTATION DU REGROUPEMENT POUR LE PONT DE LA 25 .....  | 1  |
| INTRODUCTION .....  | 2  |
| SECTION 1 – Des conséquences économiques et sociales très positives et attendues depuis longtemps par la population ..... | 3  |
| SECTION 2 – Des conséquences environnementales localisées mais globalement positives .....                                | 7  |
| SECTION 3 – Pour en finir avec le présumé étalement urbain qu’engendrerait ce projet .....                                | 12 |
| SECTION 4 – Une population en attente de solutions .....  | 14 |
| CONCLUSION ET RECOMMANDATION .....  | 15 |

## PRÉSENTATION DU REGROUPEMENT POUR LE PONT DE LA 25

Le Regroupement pour le pont de la 25 est composé des 18 municipalités et arrondissements dont les noms paraissent au bas de cette page<sup>1</sup>. Ensemble, ils représentent près de 850,000 habitants de l'est de la région métropolitaine de Montréal.

Pour adhérer au Regroupement, les municipalités ont été invitées à adopter une résolution d'adhésion qui se lit comme suit :

### ATTENDU QUE :

- la construction d'un pont reliant les deux tronçons existants de l'autoroute 25 permettra de compléter le réseau de voies de contournement et d'améliorer la fluidité du réseau routier de la grande région métropolitaine;
- ce projet permettra de consolider le tissu économique de l'est de la région métropolitaine;
- les citoyens de la partie est de la région métropolitaine réclament depuis près de 40 ans la réalisation de ce projet;
- ce parachèvement de l'autoroute 25 répond entièrement aux préoccupations de la population et du gouvernement en faveur d'un développement durable;
- le secteur privé est prêt à participer au financement du projet et à son succès à long terme,

Nous confirmons que \_\_\_\_\_ (Nom de l'organisme) \_\_\_\_\_ adhère au

Regroupement pour le pont de la 25.

<sup>1</sup> Arrondissement de Montréal-Nord, arrondissement d'Anjou, Ville de Terrebonne, Ville de Laval, Ville de Blainville, Ville de Sainte-Thérèse, Ville de Boisbriand, Ville de Repentigny, Ville de Charlemagne, Ville de Mascouche, Ville de Bois-des-Filion, Ville de Lorraine, Ville de Rosemère, Ville de Saint-Eustache, Ville de Sainte-Anne-des-Plaines, Ville de Mirabel, Ville de Deux-Montagnes, Ville de L'Assomption.

## INTRODUCTION

Les membres du Regroupement pour le pont de la 25 portent un intérêt particulier à ce projet pour plusieurs raisons.

D'abord, ce projet constitue dans les faits un « parachèvement » d'autoroute urbaine plutôt qu'un « prolongement », malgré le titre du projet soumis à la Commission. Sa réalisation facilitera dans un premier temps l'aménagement d'un territoire situé presque au centre de l'agglomération métropolitaine, et qui a souffert d'une mauvaise desserte routière qui l'a nettement désavantagé dans la dynamique de développement des dernières décennies, au profit de territoires souvent plus éloignés du centre. Dans un deuxième temps, ce projet va permettre, en le désenclavant, de revitaliser et de diversifier le type de développement industriel, commercial et résidentiel que connaît l'est de l'île de Montréal.

Ensuite, les membres du Regroupement estiment que la concrétisation d'une approche métropolitaine au développement urbain doit permettre de compléter la grille routière supérieure planifiée depuis longtemps, afin de combler un désavantage historique vis-à-vis des autres grandes agglomérations nord-américaines : le fait de pouvoir disposer d'une rocade autoroutière, permettant le contournement efficace de l'île de Montréal pour tous les déplacements (à la fois de personnes et de marchandises) qui ne devraient pas s'y retrouver.

Les membres du Regroupement estiment enfin disposer d'une légitimité essentielle qui fait défaut aux autres intervenants qui semblent depuis quelques mois mener une lutte de principe plus que de pertinence face à ce projet. Ils sont des représentants dûment élus par la population pour exercer un mandat de gestion de leur territoire. La participation à un processus d'audiences publiques pour souligner les bons aspects d'un projet et tenter d'améliorer les autres aspects est donc une étape qui était attendue par les membres du Regroupement, qui espèrent que la Commission ne verra pas son mandat handicapé par divers recours judiciaires pour l'empêcher de faire son travail.

## **SECTION 1 – Des conséquences économiques et sociales très positives et attendues depuis longtemps par la population**

Le Regroupement a tenté de mettre en exergue, dans les quelques paragraphes qui suivent, les nombreux avantages économiques et sociaux découlant de la réalisation du projet de prolongement de l'autoroute 25.

- 1.1) Le projet serait un antidote puissant à la congestion qui affecte le réseau routier métropolitain, qui n'a pas évolué à la même vitesse que les autres composantes économiques de la région métropolitaine, dont la circulation n'est qu'un reflet parmi d'autres. Ainsi, selon le MTQ, les temps de parcours auraient plus que doublé entre 1989 et 1998 et les files d'attente s'étendaient sur plus de 20 km.
  
- 1.2) Nombre d'entreprises hésitent aujourd'hui avant de s'installer dans le secteur est de la région métropolitaine en sachant qu'aucune alternative sérieuse et pratique n'existe à l'autoroute 40 (Métropolitaine) et redoutent les coûts (exprimés en délais accrus de livraison et en retards avec pénalités à la clef) de cette situation. Et pour les entreprises déjà établies, quelles stratégies ne sont pas déployées par les camionneurs qui en partent ou s'y rendent pour éviter le tronçon de l'autoroute métropolitaine en empruntant des boulevards urbains non prévus pour accueillir cette circulation de transit. Les boulevards Henri-Bourassa, Pie-IX, Maurice-Duplessis, Perras, Bombardier, Langelier et Papineau sont particulièrement affectés par ce mouvement de véhicules lourds, bruyants et polluants, à toute heure du jour ou de la nuit.

## SECTION 1 (SUITE)

- 1.3) La diminution de la congestion routière s'accompagnera, dans le présent cas, d'une diminution de nombreux trajets « artificiellement » prolongés du fait du manque de continuité du réseau routier supérieur actuel. Ces trajets sont le fait d'automobiles bien sûr, mais également d'autobus et de camions. Les données du MTQ établissent clairement que le besoin pour cette infrastructure existe déjà et vise à répondre à une demande importante de déplacements de l'est vers l'est, inutilement détournés plus à l'ouest, matin et soir. À titre d'exemple, l'est de l'île de Montréal et de la rive sud est ainsi, à l'horizon 2016, le point de destination d'une majorité claire de déplacements en provenance du nord (automobile : plus de 70 %; camions : plus de 55 %)<sup>2</sup>.
- 1.4) Pour la population de l'est de la région métropolitaine, la réalisation du lien routier se traduira de diverses façons. Pour certains, la diminution du temps consacré au mouvement pendulaire lié au travail rendra disponible un certain « budget-temps » qui pourra être mieux utilisé, notamment dans des activités familiales ou de loisirs. Pour d'autres, l'accessibilité à des emplois situés dans l'est de la métropole sera facilitée. À coup sûr, les résidents des principaux axes routiers locaux seront des bénéficiaires non-usagers et retrouveront une qualité de vie qui leur fait défaut actuellement, du fait de la présence d'un important trafic « détourné » sur leurs artères. La qualité de l'air sera accrue, le bruit et les odeurs associés à la circulation lente et ponctuée d'arrêts fréquents diminueront sensiblement. Aucune étude n'a encore, à la connaissance du Regroupement, été produite pour documenter cette situation, mais les déductions basées sur l'expérience de la gestion urbaine sont ici permises et devraient valoir au moins autant que les nombreuses appréhensions rapportées quant à une augmentation de la pollution sonore ou atmosphérique aux abords immédiats de l'autoroute...

---

<sup>2</sup> Présentation du projet devant la Commission du BAPE par le MTQ, 16 mai 2005.

## SECTION 1 (SUITE)

- 1.5) Les bénéfices découlant de la réalisation du projet ne se traduiront pas uniquement en termes de qualité de vie, mais tout autant de manière budgétaire pour tous les utilisateurs. Ainsi, il est facile d'estimer le bénéfice aux usagers en établissant une moyenne du kilométrage économisé (entre 7 et 11 km, selon les options, soit 9 kilomètres pour le trafic provenant de la rive nord, et au moins la moitié – 5 km, par hypothèse - pour le trafic en provenance de l'est de Laval). Si chaque composante de cet ensemble représente la moitié du trafic qui économisera une distance de déplacement, et que le coût d'utilisation d'un véhicule est établi, conformément aux analyses effectuées par CAA-Québec, à environ 0,45 \$ par km<sup>3</sup>, on arrive à estimer le bénéfice (en économie réalisée par rapport à l'alternative actuelle) à 3,15 \$ par trajet. Cette donnée vient immédiatement contrebalancer les craintes reliées à la possibilité qu'un péage (qu'on établit arbitrairement à 1 ou 2 \$ par traversée du pont) soit, dans les faits, un frein à l'utilisation de l'infrastructure.
- 1.6) En matière d'aménagement du territoire, la réalisation du projet permettra là aussi de bénéficier de certaines économies dues à la présence d'infrastructures ou d'équipements communautaires qui ne sont pas pleinement utilisées. Les parcs, écoles de quartier, cliniques ou hôpitaux actuels bénéficieront soit d'une clientèle nouvelle, soit d'un accès amélioré. Une circulation plus rapide et facile vers le centre de l'agglomération est un facteur reconnu de succès dans le maintien de la vitalité d'une agglomération. À ce chapitre, Montréal figure en bonne place dans la comparaison établie par l'étude publiée par la CMM en 2002<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> CAA-Québec, coûts d'utilisation d'une automobile, édition 2004

<sup>4</sup> Communauté métropolitaine de Montréal, Vision stratégique : document déclencheur (tome 1), octobre 2002

## SECTION 1 (SUITE)

1.7) Au-delà des économies liées à une certaine densification de l'occupation du territoire métropolitain (l'est de Laval et de Montréal recèle l'essentiel du potentiel de développement résiduel de ces deux secteurs, soit respectivement environ 2000 hectares « bruts » et 2200 hectares « bruts »)<sup>5</sup>, il importe de souligner que le développement ou la consolidation de l'utilisation des infrastructures de transport en commun sera favorisée par la réalisation du projet. Cette considération est importante dans la mesure où les équipements et infrastructures de transport en commun actuels sont pratiquement à pleine capacité et qu'il faudra, à grands frais, en développer d'autres pour continuer à offrir une alternative valable à l'automobile. Le transport en commun est très bien implanté dans l'agglomération métropolitaine (il n'est dépassé que par New-York à l'échelle de l'Amérique du Nord), mais il ne saurait constituer une alternative de même niveau que le transport routier dès qu'on ne se situe plus à proximité immédiate du réseau de métro. En d'autres termes, le transport en commun, même s'il doublait ses parts de marché en dehors de l'île de Montréal, ne saurait remplacer un pont.

---

<sup>5</sup> Espaces vacants en zone blanche de la CMM, janvier 2005, CMM



## **SECTION 2 – Des conséquences environnementales localisées mais globalement positives**

Tout projet de génie civil ou de développement urbain comporte son lot de conséquences quant à l'environnement bio-physique dans lequel il s'inscrit. C'est le débat originel de l'habitat humain que d'aménager son environnement, au risque de modifier certains équilibres déjà établis.

Les membres du Regroupement sont très conscients de ces questions. À titre d'élus locaux, ils sont dépositaires d'un mandat large, qui leur a été attribué par la population qui, tout autant que tous les intervenants entendus par la Commission, souhaite contribuer à régler les problèmes environnementaux.

Il y a deux niveaux de problématiques à aborder dans ce dossier, ce qui sera fait dans les paragraphes qui suivent.

- 2.1) Le projet va engendrer, selon le MTQ, une légère diminution des émissions de gaz à effet de serre, en résultat direct de la baisse de la congestion qu'il va permettre. Selon la dernière en date des estimations du MTQ, cette réduction s'établirait à l'équivalent de ce qu'émettent des véhicules en parcourant 50 M de kilomètres. C'est également l'équivalent de ce que consomment en moyenne deux mille véhicules en une année. Le projet serait donc l'équivalent, en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre, du retrait d'un minimum de deux mille véhicules de la circulation (et encore, cette illustration ne tient-elle pas compte du fait que ces km/véhicules sont retirés au moment le plus « polluant » de la journée, à l'heure de pointe, ce qui multiplierait l'impact réel).

## SECTION 2 (SUITE)

- 2.2) Le Regroupement souhaite soumettre à la Commission qu'une telle estimation est tout à fait plausible et qu'elle dépasse une récente estimation produite pour le compte de la Conférence régionale des élus (CRÉ) de Laval<sup>6</sup>, qui établissait le bénéfice « net » à environ 33,5 M de kilomètres/véhicules économisés, sur un horizon 2016. Cette estimation était basée sur une actualisation, dans le cadre d'un seul projet, des estimations réalisées antérieurement par le MTQ sur la congestion qui affecte globalement la région métropolitaine de Montréal. En 2002, le MTQ estimait, sur la base de données datant de 1998 et non pas de 2003 (années de réalisation des enquêtes origine/destination) que le bénéfice du projet de pont de la 25 serait de 20 M de kilomètres/véhicules économisés. Au-delà de la différence significative de ces estimations, le Regroupement constate que la tendance du bénéfice environnemental lié à l'économie d'émissions de GES est à la hausse, et que ce projet constitue une solution plutôt qu'un problème à cet égard.
- 2.3) Quant à savoir si le parachèvement de ce lien routier va « induire » une circulation plus forte qu'elle ne l'aurait été sans le projet, il convient de rappeler que ce ne sont pas les ponts qui génèrent le trafic, mais bien les tendances lourdes de l'activité économique en milieu urbain : le taux de croissance du produit intérieur brut; le rythme d'enrichissement des ménages; l'évolution des méthodes de livraison et de fabrication, etc. Si les ponts engendraient véritablement la circulation automobile, ce sont les entreprises de fabrication automobile qui se seraient spécialisées dans ce domaine!

---

<sup>6</sup> « Évaluation du bénéfice économique associé au parachèvement de l'autoroute 25 : rapport d'analyse », présenté à la CRÉ de Laval par Zins Beausnesne et associés, 13 avril 2005.

## SECTION 2 (SUITE)

- 2.4) À l'inverse de l'argument précédent, il ne viendrait à l'esprit de personne de soutenir qu'un pont diminue la circulation. Si un pont inséré dans une trame autoroutière performante peut contribuer à rendre plus fluide la circulation et surtout, à retirer du réseau local de rues une portion du trafic qui s'y rabat à cause d'une discontinuité du réseau supérieur, il ne peut pas diminuer comme par magie la circulation globale. Une des avenues les plus prometteuses à cet égard est certes le « couplement » du transport en commun et de la circulation automobile dans le cadre de ce projet. Pour la première fois au Québec, un pont serait construit pour faciliter le transport des personnes et des marchandises en même temps qu'une voie réservée, en site propre, le serait pour l'autobus.
- 2.5) Contrairement à une vision « malthusienne » des déplacements, la question très importante du niveau d'émissions de GES par notre société va trouver sa réponse non pas d'une limitation imposée aux déplacements et à la performance économique d'une région métropolitaine, mais comme en maintes occasions dans le passé, d'une évolution des techniques de propulsion automobile et de celle de la gestion des réseaux de transport (infrastructures et équipements). Des voitures plus propres commencent à envahir le marché, d'abord par le biais d'une commercialisation accélérée de voitures à propulsion hybride (électricité/essence, surtout intéressante à basse vitesse, ce qui est caractéristique de la conduite urbaine), puis suivra la propulsion hybride électricité/diesel, la pile à combustible et enfin le moteur à hydrogène. Bien sûr, il faudra une génération pour passer par l'ensemble de ces stades, mais chacun d'eux fournira une amélioration sur la situation actuelle.

## SECTION 2 (SUITE)

- 2.6) Les autres questions environnementales soulevées par le projet de pont de la 25, qui ne sont pas « globales » par nature, sont également importantes et doivent être prises en compte dans l'analyse du projet. Ainsi, la préservation d'espaces naturels ou d'habitats uniques devrait être favorisée. C'est ce que visent les mesures de mitigation déjà prévues à la version actuelle du projet. La Commission pourra peut-être préciser les mesures à prendre, suite aux informations qu'elle aura recueillies en cours d'audiences. Les membres du Regroupement seraient satisfaits par ailleurs d'un engagement à reboiser, au besoin, les abords du corridor du côté lavallois, ce qui favoriserait un certain isolement du corridor par rapport aux zones qui seront graduellement urbanisées, tant au plan visuel que sonore. Du côté montréalais, les membres du Regroupement soulignent que le concept d'autoroute enclavée et les autres mesures prévues par le MTQ apparaissent suffisants pour l'aspect visuel et sonore.

## SECTION 2 (SUITE)

2.7) En particulier, l'empiètement prévu sur le corridor de la coulée verte du ruisseau de Montigny devrait idéalement être minimisé, sinon évité. Encore convient-il de faire remarquer à la Commission que la protection éventuelle qui serait accordée à ce territoire par la Ville de Montréal en vertu de sa politique de protection des « écoterritoires » ne garantit en rien leur préservation entière du développement. À titre d'exemple de l'application d'une telle politique, dans un autre « écoterritoire » situé dans la partie ouest de l'île de Montréal<sup>7</sup>, la Ville a obtenu que le promoteur d'un projet résidentiel conserve une portion du territoire et le rende accessible aux promeneurs, tout en pouvant construire l'essentiel du projet qu'il envisageait, ce qui détruira une certaine partie de cet « écoterritoire ». Les « écoterritoires » montréalais ne seront pas intégralement protégés. Ce n'est d'ailleurs pas l'intention affichée par la Ville de Montréal dans sa politique : elle souligne plutôt la « (...) nécessité du compromis entre deux visions : d'une part, la conservation intégrale et totale des milieux naturels et d'autre part, le développement du territoire sans égard à la protection et la mise en valeur des milieux naturels de grande valeur écologique »<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup> Projet de construction Grilli à l'Anse-à-l'Orme, boulevard Antoine-Faucon (80 maisons seront construites sur le territoire et le promoteur a cédé 57,000 m<sup>2</sup> de terrain à la Ville).

<sup>8</sup> « Montréal...naturellement » : Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de la Ville de Montréal, 28 octobre 2004, p. 10

### **SECTION 3 – Pour en finir avec le présumé étalement urbain qu’engendrerait ce projet**

Plusieurs intervenants ont fait état, lors de la première partie des audiences de la Commission, et même en marge de celle-ci, d’appréhensions relatives à l’étalement urbain qu’engendrerait le projet. En cette matière, le Regroupement ne partage pas ces appréhensions et soumet plutôt à la Commission les arguments suivants.

- 3.1) Le projet de parachèvement de l’autoroute 25 se situe, géographiquement, à une distance du centre-ville de Montréal en tout point comparable à celles de centres d’emploi importants de l’agglomération métropolitaine de Laval-Centre, l’aéroport P.E. Trudeau et la zone de raffinerie de Montréal-Est.
- 3.2) Il vise à doter l’agglomération d’une voie de contournement par le nord, qui lui fait cruellement défaut actuellement, et qui ferait sentir encore plus lourdement son absence si elle ne devait pas être complétée lors des travaux de réfection importants de l’autoroute métropolitaine, qui doivent débiter sous peu et qui sont planifiés sur une période de dix ans.
- 3.3) Tout en fournissant une voie de contournement du centre de l’agglomération par le nord, le projet rendrait possible une revitalisation de toute la portion est de l’île de Montréal, défavorisée au plan de la desserte en transport routier. Le même phénomène se ferait sentir dans l’est de Laval, qui serait désenclavé et pourrait attirer une portion du développement urbain.

### **SECTION 3 (SUITE)**

- 3.4) Le développement urbain en soi n'est pas un facteur négatif, puisqu'il contribue à offrir une diversité de solutions de localisation aux ménages et aux entreprises. Il s'agit tout autant d'une manifestation du dynamisme économique d'une région urbaine, que d'un mécanisme d'enrichissement des ménages qui peuvent ainsi accéder à la propriété plus facilement que s'ils se voyaient contraints à habiter le centre, où le coût de l'habitat est plus élevé et où certaines contraintes existent pour différentes catégories de personnes.
- 3.5) Les effets négatifs du développement urbain doivent cependant être gérés, afin de limiter leurs impacts. C'est notamment le cas en matière de consommation effrénée de certains territoires dont la valeur est particulièrement appréciée, soit à cause de leur rareté, soit à cause de leur caractère exceptionnel : patrimoine historique, écosystèmes exceptionnels, etc. Le Regroupement estime que le projet sous examen par la Commission est doté d'un ensemble de mesures de mitigation suffisantes à préserver ces parcelles de territoire.
- 3.6) Le projet de pont de l'autoroute 25 respecte de plus intégralement le territoire agricole métropolitain. Aucune parcelle située en zone agricole permanente ne sera sacrifiée pour sa réalisation, ce qui n'est pas fréquent pour un tel projet et mérite d'être souligné. Si on considère que le territoire de la région métropolitaine de Montréal (CMM) est composé de 54 % de territoire agricole protégé, cela aide à comprendre que le projet se situe géographiquement près du centre et n'engendrera pas de consommation effrénée de territoire ou de sols agricoles.

## **SECTION 4 – Une population en attente de solutions**

La population du territoire couvert par les municipalités ayant adhéré au Regroupement est en attente d'une solution durable aux problèmes découlant de la discontinuité du réseau artériel métropolitain. Elle est également très sensible aux bénéfices qu'elle tirerait, dans son quotidien, de la présence d'une autoroute urbaine complétée.

En février 2005, le Regroupement a commandé un sondage d'opinion auprès de 1001 citoyens de ces territoires. Le sondage, réalisé par la firme Baromètre<sup>9</sup>, respecte les normes habituelles de ce type de consultation (taux de réponse de 53,9 %; erreur maximale de 3,1 points de pourcentage, 19 fois sur 20).

Il ressort de ce sondage que 84 % de la population souhaite la réalisation d'un tel projet. Fait intéressant, la population qui se déclare favorable au projet est autant située à Montréal (83 %) qu'à Laval ou sur la Couronne Nord (86 %). Le développement du transport en commun est aussi très populaire chez les citoyens, puisque 70 % l'appuient (ce qui sera rendu possible grâce au projet de pont de la 25).

Par ailleurs, la population signale que c'est pour faciliter la conciliation travail-famille qu'elle est le plus favorable au projet (89 %). Suivent dans l'ordre les arguments suivants : faciliter le déplacement plus rapide de véhicules d'urgence (en cas de sinistre dans l'est de la région métropolitaine, par exemple, 88 %); favoriser la création d'emplois dans l'est de la région (81%); diminuer le volume de la circulation dans les rues résidentielles du nord et de l'est de Montréal (76 %).

Interrogée sur les problèmes de mobilité sur ce territoire, la population mentionne trois fois plus souvent les problèmes de congestion qu'une déficience de service du transport en commun.

---

<sup>9</sup> Sondage sur le parachèvement de la 25, Baromètre, Recherche marketing et sondages d'opinion, février 2005.



## CONCLUSION ET RECOMMANDATION

Au terme de l'ensemble de ces considérations relatives au projet de parachèvement de l'autoroute 25 par la construction d'un pont enjambant la rivière des Prairies, le Regroupement recommande à la Commission du BAPE chargée d'analyser ce projet de rendre un avis favorable à sa réalisation, selon les paramètres présentés par le MTQ. Cet avis serait conforme à une analyse effectuée en vertu des principes de développement durable, qui stipulent l'équilibre à privilégier entre les trois grands pôles de préoccupations que sont l'économique, le social et l'environnemental.

Il n'est pas inutile de rappeler que développer une agglomération urbaine de la taille de la CMM autour d'un archipel représente des défis singuliers, le moindre n'étant pas d'échapper à la tentation de croire que la construction de ponts signifie automatiquement l'encouragement à un étalement urbain incontrôlé. Le Regroupement a eu l'occasion de signaler que la zone de construction du projet se situait à égale distance du centre-ville de Montréal que ne l'est l'aéroport P.E. Trudeau. Il ne s'agit nullement ici de privilégier le défrichage d'une zone encore vierge, située à la périphérie du territoire de la CMM. Au contraire, l'enjeu est de redonner une capacité d'attraction à la zone est de l'île de Montréal et de Laval, pour leur permettre de mieux jouer leur rôle dans le développement urbain à venir.

L'absence de construction significative de liens routiers au cours des trente dernières années dans le centre du territoire métropolitain (la dernière en date étant l'aménagement de l'autoroute 13, vers 1974) n'a pas empêché la population qui le souhaitait d'élire domicile dans les municipalités de la couronne sud ou nord. Les membres du Regroupement croient que cette capacité à faire des choix devrait être préservée, d'autant plus que les citoyens qui font ce choix en assument pleinement les conséquences, que ce soit au plan fiscal, des déboursés, du temps requis pour se déplacer vers le centre, etc.

## **CONCLUSION ET RECOMMANDATION (SUITE)**

Clairement à l'heure actuelle, un « goulot » d'étranglement empoisonne la vie au centre de l'agglomération en y faisant transiter du trafic qui ne devrait pas s'y retrouver, faute de voie de contournement.

La « croisade » que certains voudraient mener contre un projet de parachèvement d'autoroute urbaine devrait céder le pas à une compréhension mieux appuyée des tenants et aboutissants de la croissance économique et des choix individuels que les individus sont appelés à faire à différentes phases de leur vie. Qui s'élèvera contre la décision de Bombardier, ardemment souhaitée par la communauté montréalaise, de construire ses futurs avions à Mirabel plutôt qu'à Cartierville, décision qui entraînera inévitablement un boom immobilier dans ce secteur de la région métropolitaine? Qui remettra en cause le bien-fondé de la fabrication « just in time » qui permet aux entreprises manufacturières, lorsque les biens sont livrés à temps malgré la congestion croissante du réseau actuel, d'abaisser les coûts de la production et de maintenir des centaines de milliers d'emplois aux quatre coins de la région métropolitaine? Et qui voudrait enlever à Montréal son rôle de plaque tournante des transports où s'effectue quotidiennement un transbordement important de marchandises entre les navires, les trains et les camions, malgré le trafic accru qui y est associé? Les membres du Regroupement pour le pont de la 25 croient que ce sont là diverses considérations qui doivent être connues et prises en compte avant de se prononcer sur un projet de parachèvement d'une autoroute urbaine.

## **CONCLUSION ET RECOMMANDATION (SUITE)**

Enfin, il convient de mentionner que, pour le Regroupement, le fait que le parachèvement de l'autoroute 25 soit ou non réalisé par la voie d'un partenariat public-privé (PPP) ne change absolument rien au fait que c'est le gouvernement du Québec qui demeure le responsable ultime de la fourniture d'alternatives de déplacements pour les personnes et les biens sur le réseau supérieur. En aucun cas, le recours à un partenariat avec un consortium privé pour réaliser le projet ne saurait équivaloir à une abdication de cette responsabilité majeure. L'ouverture manifestée par le Regroupement face à la possibilité d'un PPP est directement liée à la possibilité de réaliser le projet plus rapidement. S'il devenait évident que le recours à une telle formule de réalisation du projet risquait de retarder la décision, le Regroupement n'hésiterait pas une seconde à rappeler au gouvernement ses nombreux engagements à cet égard.

Les membres du Regroupement espèrent que les considérations évoquées dans ce mémoire sauront convaincre la Commission de l'importance absolue de réaliser le projet tel que présenté par le MTQ ou, s'il est possible de le faire, en lui adjoignant certaines modifications susceptibles de le bonifier.