

PRÉSENTATION DU MÉMOIRE DE LA CRÉ DE LAVAL SUR LE PONT DANS L'EST**1. INTRODUCTION**

~~Mesdames,~~ **messieurs les commissaires,**

Nous vous remercions de nous accueillir aujourd'hui pour vous présenter le mémoire de la Conférence régionale des élus de Laval et de la Commission régionale de développement de Laval que nous avons intitulé : Le Pont dans l'Est « Une voie de développement durable pour Laval et le grand Montréal »

D'emblée, permettez-moi de me présenter, je suis Manon Caron, directrice générale de la Conférence régionale des élus de Laval et je suis accompagnée de Madame Monique Hascoat, consultante à la CRÉ de LAVAL et qui est surtout une personne qui a mené beaucoup de réflexion au cours des 10 dernières années en matière de développement durable notamment avec la collaboration de l'Université du Québec à Chicoutimi. Cette collaboration a d'ailleurs tout récemment mené à la réalisation d'un premier guide pédagogique sur le développement durable destiné aux jeunes.

Comme vous avez pu le constater, nous avons inscrit notre Mémoire dans une démarche de développement durable – Pourquoi ?

- **Je vous rassure, ce n'est pas** parce que le ministre du développement durable est dans notre région;
- **Ce n'est pas non plus** parce que le développement durable est devenu « In » et que ça fait bien d'en parler;
- **Ce n'est pas non plus** parce qu'on voulait se donner bonne conscience;
- **C'est plutôt parce que** le développement durable à Laval fait partie de nos réflexions, depuis au moins 10 ans.

À Preuve, les partenaires socio-économiques de la région ont intitulé leur premier plan stratégique réalisé en 1995 « **Vers un carrefour de développement durable** ». Il faut dire alors que le développement durable était plutôt perçu sous l'angle de l'environnement naturel et urbain bien qu'on y abordait aussi certaines préoccupations reliées à la qualité de vie.

➤ **Document déclencheur (2000)**

En 1999, lors de la réalisation du deuxième plan quinquennal, les partenaires de la région ont ressenti le besoin d'aller plus loin dans leur réflexion afin de mieux cerner le concept de développement durable et d'en saisir les différentes applications.

Pour la première fois alors, la région s'est dotée d'un cadre conceptuel qui met en lumière les trois aspects du développement durable que sont le Viable, le Vivable et le Supportable, ou si vous préférez, le développement économique, le développement social et le développement environnemental.

Ce deuxième plan stratégique intitulé « **Cap sur le développement durable** » allait donc beaucoup plus loin dans la prise en compte des trois dimensions, notamment pour assurer un développement harmonieux et cohérent du territoire.

En conclusion, pour la région de Laval, le développement durable n'est pas une mode, mais bel et bien un concept susceptible de guider ses actions .

C'est en quelque sorte un développement logique, basé sur un processus d'analyse des besoins et des impacts, et un processus dynamique de développement qui, la plupart du temps, fait appel à des compromis pour assurer le développement optimum d'un territoire ou d'une communauté donnée.

En matière d'analyse, cette démarche peut mener à trois résultats :

- 1) Réalisation du projet tel quel
- 2) Rejet du projet
- 3) Réalisation avec des correctifs dans l'une ou l'autre des trois dimensions

En ce qui nous concerne, l'analyse du Pont dans l'Est nous amène à la troisième situation, c'est-à-dire que c'est un projet qui doit être réalisé avec des correctifs, notamment sur le plan environnemental.

À cet effet, je vous rappelle que, pour la région de Laval, le développement durable doit être vu comme un développement

- Qui autorise une croissance économique;
- Qui permet la satisfaction des besoins sociaux;
- Qui tient compte de la qualité de l'environnement

Dans ce contexte, le projet du Pont dans l'Est a été analysé, dimension par dimension, en lien avec les besoins des individus, des communautés et du marché tant local, régional que suprarégional.

2.1 L'aspect viable (économique) du projet

Plus particulièrement, sur le plan économique, nous avons regardé si le projet du Pont correspondait à un besoin de développement reconnu par les principales instances mandatées en matière de planification de développement économique de la région métropolitaine de Montréal.

Notons qu'au cours des 10 dernières années, de nombreux travaux de planification stratégique ont été réalisés. Plus spécifiquement, la CMM s'est vue confier le rôle de doter la région métropolitaine d'une vision de développement, d'un

plan de développement économique et d'un schéma métropolitain d'aménagement et de développement.

Voyons ce qu'en disent ces partenaires.

Tout d'abord la CMM, qui regroupe 63 municipalités et près de la moitié de la population du Québec. Dans sa vision, intitulé **Cap sur le monde**, la CMM veut devenir un des principaux centres intermodaux en Amérique du Nord, tout en prenant le virage transport collectif. La CMM considère que la région métropolitaine est une plaque tournante des échanges commerciaux avec le cœur industriel de l'Amérique du Nord, et que la croissance des échanges internationaux constitue une opportunité pour le grand Montréal, dans la mesure où on saisit cette opportunité en améliorant les infrastructures routières et en investissant davantage pour maximiser la fluidité dans nos réseaux de transport. Entre autres, selon la CMM, le réseau routier doit être complété pour assurer la mobilité des marchandises et permettre une meilleure fluidité de la circulation. Dans son projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement, elle a prévu la finalisation de la rocade autoroutière métropolitaine et le raccordement de l'autoroute 25.

À Laval, les deux exercices de planification stratégique, réalisés par l'ensemble des leaders de la région, ont fait valoir la nécessité de voir au désengorgement du transport routier et du transport des marchandises par le parachèvement de la 25 et de son raccordement à l'autoroute 440.

Au niveau de l'industrie, le Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM), lequel regroupe l'ensemble des intervenants du domaine du transport, conclut également en la nécessité de compléter le réseau de voies de contournement sur l'île de Montréal, dont la voie de contournement par le prolongement de l'A-25 et de l'A-440.

Au niveau des agriculteurs à Laval, même son de cloche, les producteurs agricoles ne manifestent aucune crainte envers cette construction, au contraire, ce projet représente pour les membres de l'UPA de LAVAL une réponse à un réel besoin sur le plan économique.

Bref, l'analyse des divers travaux produits depuis les 10 dernières années, par les instances mandatées en matière de planification de développement économique démontre qu'il existe un large consensus sur la nécessité de compléter les réseaux autoroutiers de la grande région métropolitaine, et notamment le prolongement de l'A-25 jusqu'à l'A-440.

Au-delà de ça, on s'est aussi demandé si le Pont dans l'Est pouvait contribuer à d'autres bénéfices économiques, notamment ceux reliés à la diminution de la congestion routière dans le grand Montréal.

De façon à apporter une contribution positive à l'analyse du projet, la CRÉ de LAVAL a fait réaliser une étude indépendante portant sur l'actualisation, dans le cadre du projet en question, de l'étude sur les coûts de la congestion routière dans la région métropolitaine de Montréal, publiée par le ministère du Transport du Québec (MTQ) en 2004.

En utilisant la même méthodologie que le MTQ, l'étude de Zins Beuchesne et Associés (ZBA) en arrive à estimer le bénéfice économique global lié au projet et à éclater en diverses composantes ce bénéfice.

Les bénéfices socio-économiques identifiés sont de trois catégories :

- De temps
- De coût d'utilisation des véhicules
- De coût d'émission polluante émise par les véhicules

Ainsi, selon l'étude de ZBA, l'ensemble des coûts évités par la réalisation du projet du Pont dans l'Est génère un bénéfice dû à l'économie d'heures hors congestion, un bénéfice causé par la diminution de la congestion et un bénéfice lié à la réduction du nombre de kilomètres parcourus estimé à un total de 211 M\$ par année, à l'horizon 2016 (en fonction des projections de déplacements du MTQ dans son plan de transport de la région métropolitaine de Montréal publié en 2001).

L'étude fait donc ressortir que le Pont de l'A-25 permettra de réduire la congestion routière actuellement observée entre Montréal et la Rive Nord. Cette réduction s'avère particulièrement importante si l'on considère qu'elle constitue plus de 25% de l'ensemble de la congestion routière de la grande région de Montréal qui était évaluée à 800M\$ dans une étude réalisée par le Ministère des Transports du Québec en 2004.

En bref, le Pont dans l'Est n'est pas une lubie des lavallois, mais, une nécessité reconnue pour le développement économique de la grande région métropolitaine par les acteurs chargés du développement métropolitain.

2.2 L'aspect vivable (social) du projet

Sur le plan social on s'est demandé si le projet du Pont dans l'Est pouvait constituer un apport dans l'amélioration de la qualité de vie des résidents de l'Est de Laval et du Grand Montréal.

Nous avons constaté plusieurs choses...

Que ce soit au niveau des services de santé, que ce soit au niveau de la formation, ou que ce soit au niveau de l'emploi, plus de 50% de la population de St-Francois, de Duvernay Est et de St. Vincent-de-Paul consomment leurs services hors Laval et principalement sur l'île de Montréal.

À titre d'exemple, au niveau scolaire, au-delà de 60% des élèves ayant complété leur cinquième secondaire dans les écoles de l'Est de Laval iront poursuivre leurs études collégiales dans un CEGEP de l'île de Montréal, au niveau universitaire, pas besoin de vous dire que c'est en grande majorité que les étudiants de l'Est de Laval doivent se rendre sur l'île de Montréal.

Au niveau de l'Emploi, 50% des emplois dans le grand Montréal sont situés à l'extérieur de l'île de Montréal et sont disséminés partout en périphérie, autant à l'Est

qu'à l'Ouest. Par ailleurs, c'est au-delà de 50% des travailleurs des régions autres que la région de Montréal qui quittent leurs régions pour aller travailler. **Il est clair que le marché de l'emploi est interconnecté dans le grand Montréal et c'est en toute logique que le réseau autoroutier devrait aussi être interconnecté.**

Plus particulièrement, dans l'Est de Laval, une récente étude de l'organisation spatiale des déplacements domicile-travail, publiée par la Table métropolitaine de Montréal, démontre que la population de l'Est de Laval se dirige majoritairement vers l'Est de Montréal et vers la Montérégie pour leur travail. De la même façon ceux qui travaillent dans l'Est de Laval arrivent principalement de la Montérégie et de l'Est de Montréal. Aussi, ce n'est pas étonnant de lire dans un mémoire écrit par l'Association des citoyens de St-François que **« Ceux-ci se considèrent depuis longtemps comme particulièrement isolés dans la pointe Est de l'île de Laval, en fait dans un genre de ghetto géographique accentué par les aléas de la circulation automobile et par un transport en commun trop local, fermé aux débouchés plus rapides et adaptés à la grande région. Ainsi, il faut prévoir 45 minutes en automobile pour se rendre dans l'Est de Montréal, alors qu'avec un pont ce serait 10 minutes et seulement 21 minutes pour se rendre sur la Rive-Sud. »**

Écoutez, la conciliation travail-famille on en parle beaucoup en ce moment, le temps est devenu une denrée rare et en conséquence il est évident que d'améliorer le transport dans l'Est de Laval c'est d'améliorer la qualité de vie des résidents de ce secteur.

Je vous rappelle à cet effet que dans l'étude de ZBA, pour le compte de la CRÉ de LAVAL, on peut constater que l'essentiel de l'économie générée au chapitre de la congestion par la construction du Pont dans l'Est, soit 88% (186M\$), découle d'une économie de temps réalisée par les usagers du réseau routier. Cela signifie qu'au-delà de sa valeur économique, le temps « récupéré » par les usagers permet une meilleure conciliation travail-famille-études, et par conséquent, influencera de façon notoire la qualité de vie des familles de l'Est de Laval et du grand Montréal en général.

Montréal est une région de destination que ce soit pour la santé, les études, la culture, l'emploi et en conséquence tout le monde devrait pouvoir en toute équité s'y rendre, que l'on provienne de l'Est ou que l'on provienne de l'Ouest du territoire et actuellement l'est de Laval est enclavé. Pour ceux qui objectent que le Pont dans l'Est pourrait permettre un développement à la fois résidentiel et industriel de l'Est de Laval, nous on répond à cela que c'est tant mieux. Parce que l'Est de Laval est quand même dans le noyau de l'agglomération métropolitaine et ça correspond à la volonté des intervenants montréalais, d'une certaine façon, de développer de façon prioritaire les endroits qui bénéficient déjà d'infrastructures de services. Consolider l'Est de Laval c'est consolider un secteur qui est déjà développé et ce n'est pas de l'étalement urbain il s'agit plutôt de densifier un secteur qui est déjà développé pour permettre de rentabiliser les structures existantes.

2.3 L'aspect supportable (environnemental) du projet

Au niveau de l'environnement, dimension aussi importante que les précédentes en matière de développement durable.

D'entrée de jeu, on sait que le projet du Pont dans l'Est ne touche à aucun des écosystèmes forestiers exceptionnels identifiés par le Ministère des ressources naturelles en territoire lavallois et qu'il ne nécessitera aucune expropriation ou dézonage agricole.

Bien sûr, il serait illusoire de penser qu'un projet d'une telle envergure ne puisse avoir aucun effet sur l'environnement naturel, on sait que les milieux humides sont susceptibles d'être touchés, mais en même temps on sait qu'il y aura aussi des effets positifs sur l'environnement qui vont être générés par le Pont par la réduction de la congestion routière. Mais plus important, on sait en plus que le transport en commun *utilise les mêmes voies que le transport des marchandises*. Pour nous, le pont dans l'Est peut donc être vu aussi comme une opportunité d'améliorer l'efficacité et l'efficacité du transport en commun dans l'Est de Laval et de Montréal.

Mais plus important encore, le Pont dans l'Est devrait être une opportunité d'asseoir autour d'une table à la fois les acteurs du développement économique et le milieu de l'environnement pour trouver des solutions novatrices pour minimiser au maximum, voire éliminer les impacts sur l'environnement parce que c'est ça un processus de développement durable, c'est un processus constructif qui vise à bonifier les projets quand on considère que ces projets sont importants pour l'amélioration de la qualité de vie et qu'ils répondent à un véritable *besoin de développement de la communauté*. Et on ne peut pas faire fi des besoins économiques parce que c'est ce qui assure la survie d'une communauté, et à cet effet nous avons quelques recommandations entre autres :

- Que les préoccupations, émises par les participants lors des séances d'information, soient prises en compte et qu'à cette fin les modifications, proposées par le ministère des Transports pour atténuer les impacts sur le milieu naturel soient apportées;
- Que la piste multifonctionnelle soit maintenue tel que prévu au projet initial, ou qu'une solution alternative soit proposée pour relier l'Est de Laval à Montréal, par souci d'équité entre les divers secteurs de Laval, et pour favoriser le développement de modes de déplacement alternatifs au transport automobile;
- Que l'aménagement des échangeurs s'intègre dans le projet de naturalisation des bretelles d'autoroute initié par la Ville de Laval;
- Que le promoteur qui assumerait l'exploitation de ce projet mette en place des mesures d'atténuation du bruit en vue d'atteindre les seuils prescrits par le ministère des Transports.
- Que soit aménagé un parc de stationnement incitatif afin de bonifier le volet *environnemental du projet*;

- Que des experts du domaine environnemental soient invités à contribuer à la bonification de l'aspect environnemental du projet.

Voilà donc nos recommandations afin d'assurer que ce projet soit véritablement un projet de développement durable.

Conclusion :

- Si Montréal se veut une région de destination (Santé-Études-Culture-Emploi) il faut pouvoir s'y rendre ;
- Si Montréal vise à devenir la plaque tournant en Amérique du Nord, elle ne peut s'isoler ;
- Si les grappes de production veulent se développer – tout ne peut se faire à Montréal;
- Il faut reconnaître que parmi les régions en croissance démographique, il faut nommer Laval, Laurentides et Lanaudière;
- Il faut également reconnaître que le développement de l'emploi local peut mener à une décongestion et une densification et que l'étalement urbain – c'est déjà fait;
- En bref : le développement du grand Montréal ne veut pas dire le développement de l'île de Montréal uniquement.