



**LE PONT DANS L'EST :
UNE VOIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE
POUR LAVAL ET LE GRAND MONTRÉAL**

**MÉMOIRE DE LA RÉGION DE LAVAL CONCERNANT
LE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25
ENTRE L'AUTOROUTE 440 ET LE BOULEVARD HENRI-BOURASSA**

PRÉSENTÉ DANS LE CADRE DES AUDIENCES DU BAPE

PAR

**LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE LAVAL
ET
LA COMMISSION RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT DE LAVAL**

JUIN 2005

PRÉSENTATION DE LA CRÉ DE LAVAL

Le présent mémoire est réalisé par la Conférence régionale des élus de Laval (CRÉ de LAVAL) en collaboration avec la Commission régionale de développement de Laval (CRDL), instance consultative à la CRÉ de LAVAL en matière de développement régional.

Mission de la Conférence régionale des élus de Laval (CRÉ de LAVAL)

La Conférence régionale des élus de Laval a été instituée dans le cadre de la Loi sur le ministère du développement économique et régional et de la Recherche (MDERR). Elle est, pour la région de Laval, l'interlocuteur privilégié du gouvernement en matière de développement régional. Chaque conférence régionale des élus a principalement pour mandat de favoriser la concertation des partenaires de sa région, d'établir un plan quinquennal de développement et de donner, le cas échéant, des avis au ministre sur le développement de la région.

La Conférence régionale des élus peut conclure également avec les ministères ou organismes du gouvernement et, le cas échéant, avec d'autres partenaires, des ententes spécifiques pour l'exercice des pouvoirs et des responsabilités découlant de l'entente conclue entre le ministre et la Conférence régionale des élus.

Défini dans le cadre de la Loi, le conseil d'administration de la Conférence régionale des élus de la région administrative de Laval est composé de tous les membres du conseil municipal de la Ville de Laval ; les députés de l'Assemblée nationale issus des circonscriptions de Laval peuvent participer, sans droit de vote, aux délibérations de la Conférence.

Mandat de la Commission régionale de développement de Laval

Conformément à une disposition de la Loi sur le MDERR, la Conférence régionale des élus de Laval s'est dotée d'un mécanisme de concertation par la création de la Commission régionale de développement de Laval. Constituant un forum permanent d'échanges intersectoriels permanent sur les grandes orientations régionales dans tous les secteurs d'activités, ce comité a pour mandat de contribuer aux travaux de la CRÉ de LAVAL en regard de ses différents mandats, notamment dans le cadre de toute consultation régionale, pour tout dossier d'intérêt régional et dans le cadre de l'élaboration du plan quinquennal de développement de la région.

La Commission regroupe 24 personnes, dont les 7 membres du comité exécutif de la CRÉ de LAVAL, les 5 députés lavallois siégeant à l'Assemblée nationale et 12 personnes issues des regroupements sectoriels accrédités par la CRÉ de LAVAL. Cette Commission réunit les acteurs du développement économique, social, environnemental et culturel de Laval ainsi que les leaders politiques de la région.

Eu égard à leurs mandats et à l'importance que revêt ce projet pour la collectivité lavalloise, c'est avec un grand intérêt que les principaux acteurs du développement économique et régional de Laval désirent exprimer leur point de vue dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute A-25 et de la construction du Pont dans l'Est.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4
SECTION 1 - L'approche de développement durable	
1.1 Objectifs	5
1.2 Cadre d'analyse du projet	6
SECTION 2 – Le parachèvement de l'autoroute A-25 par la construction du pont sur la Rivière-des-Prairies	
2.1 Description du projet	7
SECTION 3 – L'analyse du projet en fonction des dimensions viable, vivable et supportable du développement durable	
3.1 Le projet du Pont dans l'Est peut-il être considéré comme un un développement viable et à cet égard, constitue-t-il un apport durable dans le développement économique de Laval et de la grande région métropolitaine de Montréal?	9
3.2 Le projet du Pont dans l'Est peut-il être considéré comme un développement vivable pour les individus et les collectivités et à cet égard, constitue-t-il un apport durable dans le développement social de Laval et de la grande région métropolitaine de Montréal?	16
3.3 Le projet du Pont dans l'Est peut-il être considéré comme un développement supportable pour l'environnement et à cet égard, constitue-t-il un apport durable dans le développement environnemental de Laval et de la grande région métropolitaine de Montréal?	20
RECOMMANDATIONS DE LA CRÉ DE LAVAL	23
ANNEXES	

INTRODUCTION

En prévision des consultations publiques qui seront tenues par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en mai et juin 2005, relativement à la réalisation du projet de parachèvement de l'autoroute A-25 par la construction d'un pont sur la rivière des Prairies, la Conférence régionale des élus (CRÉ) de Laval a procédé à l'analyse du projet et à sa compatibilité avec les objectifs de développement durable étant donné que la vision qui la guide est basée sur le développement durable alliant à la fois croissance économique et préoccupations environnementale, culturelle et sociale, de qualité de vie et d'équité, d'un développement au bénéfice de tous les citoyens tant de Laval que de la grande région métropolitaine.

La présente analyse a notamment fait l'objet d'une consultation des membres de la Commission régionale de développement de Laval, instance consultative de la CRÉ de Laval. Les données retenues pour l'analyse ont été celles du projet présenté au BAPE par le ministère des Transports du Québec.

Le présent mémoire constitue donc le résultat à la fois de l'analyse faite par l'équipe de la CRÉ de LAVAL et de la consultation des intervenants lavallois.

SECTION 1 — L'APPROCHE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Pour le milieu lavallois, cette approche suppose une adhésion aux valeurs et aux grands principes de développement durable, ce qui nécessite une meilleure compréhension des dimensions économique, environnementale et sociale qui le composent et de la nécessaire interaction entre ces trois dimensions. Il est donc utile de revenir brièvement sur ces éléments pour expliquer comment l'analyse a été menée.

1.1 Objectifs

L'approche de développement durable consiste, en substance, à répondre aux besoins essentiels du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs¹. De façon plus détaillée, cette « capacité » se décline en trois dimensions : **économique, sociale et environnementale.**

Il est intéressant d'observer que si le concept de développement durable est apparu d'abord à la suite de préoccupations relatives à la dégradation de l'environnement physique qui constituait trop souvent le prix à payer pour la réalisation de divers projets de développement² (construction d'usines, mise en production de complexes liés à l'exploitation de ressources naturelles, projets de génie civil, expansion du domaine habité, etc.), il a évolué rapidement pour inclure dans ses objectifs l'harmonisation de deux autres dimensions essentielles au bien-être collectif, les dimensions économique et sociale qui, aux dires de l'OCDE, sont d'une égale importance pour le bien-être des générations actuelles et futures³.

C'est pourquoi aujourd'hui on accepte assez généralement la définition du développement durable comme étant l'équilibre à favoriser entre des intérêts parfois divergents liés aux trois pôles constitués par les domaines économique, social et environnemental. C'est ce qui constitue l'objectif fondamental d'une approche basée sur le développement durable.

¹ Ministère de l'Environnement du Québec, *Guide de réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement*, section 3 de l'introduction (version du 20 avril 2004).

² « Évolution conceptuelle et historique du développement durable », rapport de recherche produit pour le Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ), mai 1998.

³ Organisation de coopération et de développement économique (OCDE), « The OECD Initiative on sustainable development, progress report, 2000, pp.3-4 ».

1.2 Cadre d'analyse du projet

En matière de développement durable, le modèle retenu par la CRÉ de LAVAL est fondé sur le fait qu'il faut « penser et agir localement et globalement » et que le développement d'une société est d'assurer sa pérennité tout en procurant à ses membres une bonne qualité de vie. Qualité de vie qui ne veut pas nécessairement dire quantité de biens, mais santé, emploi, sécurité, éducation, culture, loisirs, joie de vivre!

En conséquence, pour la CRÉ de LAVAL, le développement durable est compris comme un développement à la fois :

- **Viable**, autosuffisant à long terme, c'est-à-dire fondé sur des ressources renouvelables et autorisant une croissance économique riche en emplois, notamment là où les besoins essentiels ne sont pas couverts (dimension économique);
- **Vivable pour les individus et les collectivités**, donc orienté vers la cohésion sociale et l'accès pour tous à une haute qualité de vie (dimension sociale);
- **Supportable pour l'environnement** dans lesquels nous vivons, donc économe en ressources naturelles et aussi « propre » que possible (dimension environnementale);

Dans cette optique, le développement durable suppose qu'il intègre à la prise de décision des préoccupations non seulement environnementales, ce qui a bien souvent été le cas, mais aussi économiques et sociales.

En somme, dans une démarche de développement durable, il faut s'interroger sur la capacité du projet à satisfaire des besoins dans chacune des dimensions sans perdre de vue les autres dimensions.

Dans cette perspective, nous analyserons si le Pont dans l'Est sera un projet viable, c'est-à-dire nécessaire à l'essor économique tant sur les plans local, régional que métropolitain; nous examinerons ensuite si le projet sera viable, c'est-à-dire en mesure d'avoir des impacts positifs pour les individus et les collectivités concernés. Enfin nous étudierons la dimension supportable du projet, c'est-à-dire s'il sera en mesure de générer des impacts positifs sur le plan environnemental. Il importe de souligner que l'analyse sera effectuée avec, en toile de fond, les éléments fondamentaux du développement durable, soit l'équilibre et l'interaction entre les trois dimensions qui le composent.

SECTION 2 - LE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE A-25 PAR LA CONSTRUCTION DU PONT SUR LA RIVIÈRE DES-PRAIRIES

2.1 Description du projet

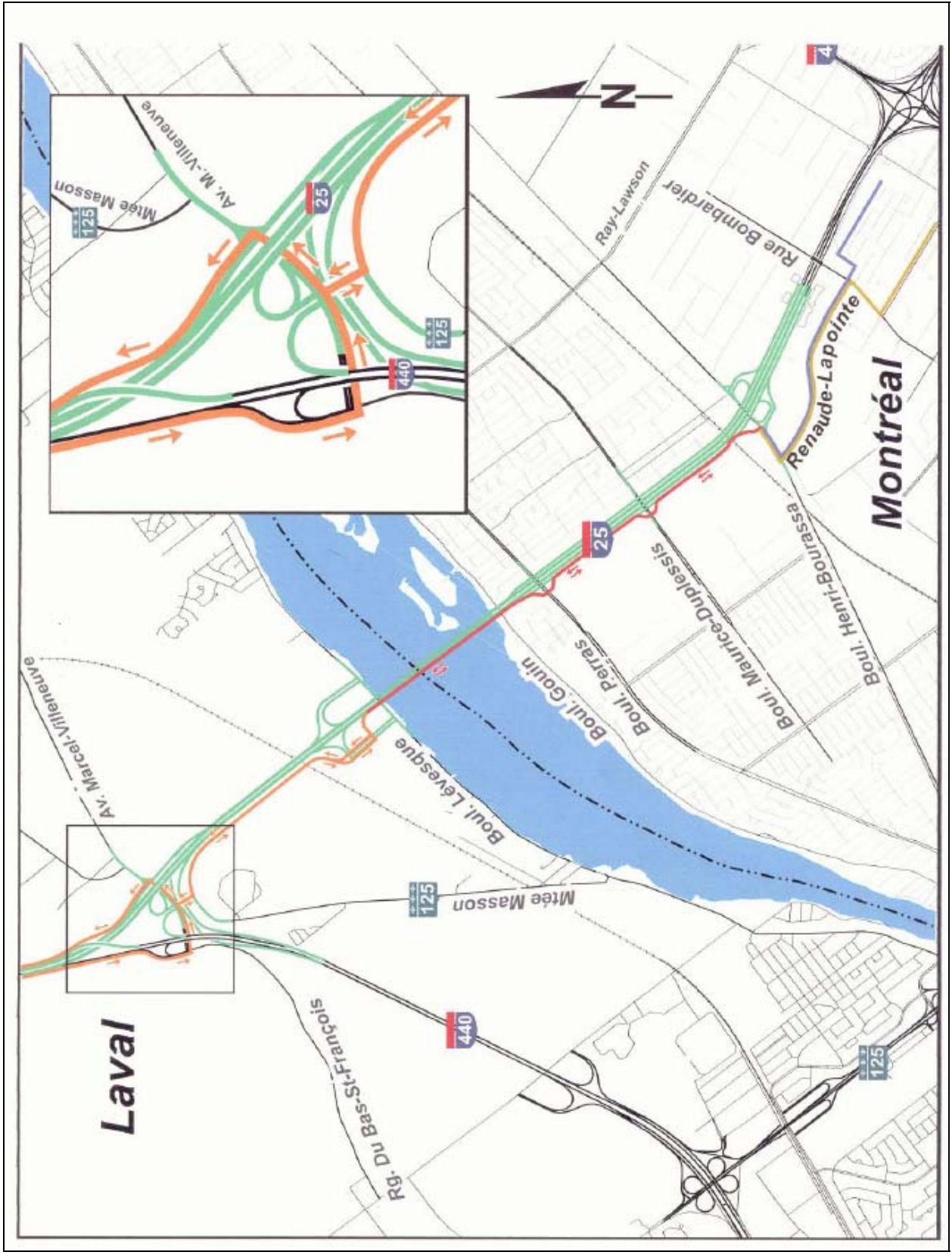
Le projet est constitué d'une route de 7,2 km, dont un pont d'environ 1 km sur la Rivière-des-Prairies, entre d'une part, la jonction de l'autoroute A-25 et de l'avenue Marcel-Villeneuve à Laval et d'autre part, celle du boulevard Henri-Bourassa et de l'autoroute A-25 à Montréal.

Dans une première étape, il s'agira d'une autoroute à quatre voies séparées et d'un pont de 1 km à six voies. Il y aura une voie réservée pour autobus en site propre à Laval et à Montréal. Cependant, sur le pont, les autobus circuleront dans les voies régulières.

À Laval, la route sera une autoroute à quatre voies au niveau du sol sans voie de service, alors qu'à Montréal, la route aura quatre voies encaissées avec des chemins de service.

Il est probable que ce projet soit réalisé par le biais d'un partenariat public privé (PPP), afin d'en accélérer la réalisation.

L'achalandage projeté (en 2016) se situerait entre 41 000 véh./jour et 68 500 véh./jour, en fonction du tarif de passage qui sera exigé (données non publiées). Avec le maintien du péage, il est prévu que la circulation demeurerait fluide sur cet axe bien au-delà de 2016. C'est donc le coût du passage qui contrôlera l'achalandage. Ce coût devrait être contrôlé par l'État de manière à préserver les effets positifs attendus du projet sur la décongestion des axes avoisinants.



SECTION 3 — L'ANALYSE DU PROJET EN FONCTION DES TROIS DIMENSIONS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE : VIABLE, VIVABLE ET SUPPORTABLE

3.1 Le projet du Pont dans l'Est peut-il être considéré comme un **développement viable** et à cet égard, constitue-t-il un apport durable dans le développement économique de Laval et de la grande région métropolitaine de Montréal?

Un développement viable doit, entre autres, autoriser une croissance économique et réfère à la satisfaction des besoins matériels des personnes, des communautés et du marché, tant local, régional que suprarégional.

Au cours des 10 dernières années, de nombreux travaux de planification stratégique ont été réalisés par les principales organisations mandatées par le gouvernement du Québec en matière de planification économique du territoire métropolitain et des régions qui le composent. Plus spécifiquement, la Communauté métropolitaine de Montréal (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.

Les Conseils régionaux de développement (CRD), au nombre de cinq sur le territoire métropolitain, ont, quant à eux, réalisé, conformément aux rôles et mandats qui leur ont été dévolus, des exercices de planification stratégique en matière de développement économique à l'échelle de leur territoire. En 2003, les CRD ont été transformés en Conférence régionale des élus (CRÉ). Ces nouvelles structures ont également pour mandat de réaliser un plan quinquennal de développement de leur territoire en tenant compte notamment « *des grands enjeux de développement économique adoptés par la communauté métropolitaine de son territoire* »⁴.

Afin d'examiner si le projet du Pont dans l'Est peut être considéré comme un apport durable dans le développement économique de Laval et de la grande région métropolitaine de Montréal, nous nous sommes, entre autres, référés à la littérature produite par les organisations mandatées en matière de planification et de développement pour ces territoires.

⁴ Loi sur le ministère du Développement économique et régional et de la Recherche, article 99, paragraphe 3

En prémisses, il importe de souligner qu'un pont est plus qu'un moyen de transport; il représente aussi un outil d'essor économique majeur lorsque celui-ci s'inscrit dans une perspective cohérente et consensuelle de développement tant à l'échelle locale, régionale que métropolitaine. Un pont peut aussi contribuer à d'autres retombées économiques. En conséquence, dans une démarche de développement durable, il importe de se poser les questions suivantes :

3.1.1 Le projet du Pont dans l'Est a-t-il fait l'objet d'un consensus quant à sa pertinence pour le développement économique de la grande région métropolitaine de Montréal?

Préoccupations de développement économique de la CMM

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), laquelle regroupe 63 municipalités et près de la moitié de la population du Québec et laquelle a notamment la responsabilité de planifier l'aménagement et le développement de son territoire sur les plans économique, social et environnemental, s'est dotée d'une « Vision 2025 » pour mieux guider les actions structurantes dans le développement de la région métropolitaine de Montréal.

Dans sa vision, intitulée « Cap sur le monde » (septembre 2003), on peut lire notamment qu'en 2025, la communauté métropolitaine de Montréal vise à être l'un des principaux centres intermodaux de transport d'Amérique du Nord grâce à l'interconnexion des modes routier, aérien, maritime et ferroviaire. Elle vise à ce que « *ces réseaux soient reconnus comme étant sécuritaires, fiables et fluides* ». Elle ajoute que « *par-dessus tout, la communauté a pris le virage du transport collectif en développant un réseau accessible, rapide, attrayant et flexible qui a diminué significativement l'usage de l'automobile* ». De plus, elle anticipe « *figurer en tête de liste des régions métropolitaines les plus performantes en matière de contrôle de la production des gaz à effet de serre* »⁵.

En toute cohérence avec cet énoncé de vision, la CMM s'est dotée d'un plan de développement économique où on peut constater qu'« *en plus d'être le point de convergence de la plupart des principaux axes routiers du Québec, la région métropolitaine de Montréal est également une plaque tournante des échanges commerciaux avec le cœur industriel de l'Amérique du Nord* »⁶. Le nouvel environnement économique, caractérisé par la libéralisation et la croissance des échanges internationaux et la déréglementation des transports, est perçu comme une opportunité qui ouvre de nouvelles perspectives à la région métropolitaine. La CMM conclut en la nécessité « *d'améliorer les infrastructures routières, ferroviaires, maritimes et aériennes et d'investir davantage pour maximiser la fluidité et l'intermodalité de ces réseaux* »⁷; entre autres, il y est noté que « *le réseau routier doit, quant à lui, être complété pour assurer la mobilité des marchandises et permettre une*

⁵ Cap sur le monde : Pour une région métropolitaine de Montréal attractive – Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement – CMM – p. 74 al.-3025

⁶ Cap sur le monde : Pour une région métropolitaine de Montréal compétitive – Plan de développement économique – CMM – Février 2005 - p.86

⁷ Ibid

meilleure fluidité de la circulation. En l'absence de liens continus et performants sur le territoire et vers l'extérieur du territoire, la mobilité des déplacements interurbains, tant des marchandises que des personnes, est sérieusement compromise et les avantages concurrentiels de la région sont menacés ». Dans ce contexte, « il faut compléter le bouclage autoroutier de la région métropolitaine »⁸.

Cette orientation est d'ailleurs réitérée dans le « Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement » qui fait présentement l'objet d'une démarche de consultation publique; de fait, on peut y lire que « *la finalisation de la rocade autoroutière métropolitaine, par le raccordement de l'autoroute A-25 et le raccordement de l'autoroute A-30 avec l'autoroute A-20, est favorisée comme facteur d'accroissement de la compétitivité et comme facteur d'attractivité. En effet, la réalisation de ces interventions facilitera la mobilité des marchandises sur le réseau ainsi que la desserte des centres et des noyaux d'emplois.* »⁹

Préoccupations de développement économique de la région de Laval

Créé en 1993, le CRD-Laval, devenu depuis la CRÉ de LAVAL, s'était doté, conformément aux prérogatives prescrites dans la Loi, d'un premier plan stratégique quinquennal de développement, lequel fut adopté par son Conseil en 1995. Dans ce plan, réalisé suite à des consultations auprès des leaders lavallois, on peut lire, parmi les priorités identifiées, la nécessité « *d'intégrer la planification des transports à la gestion du territoire et à la stratégie de développement économique à l'échelle de la grande région métropolitaine de Montréal* »¹⁰. À ce chapitre, la région devait voir au parachèvement des réseaux autoroutiers interrégionaux structurants pour l'économie de la grande région métropolitaine de Montréal, dont le prolongement de l'autoroute 25 à Montréal pour rejoindre l'autoroute 440 à Laval, incluant un pont sur la Rivière-des-Prairies.

Dans le deuxième plan stratégique quinquennal (2000-2005) du CRD-Laval, les leaders lavallois ont affirmé à nouveau « *la nécessité de voir au désengorgement du transport routier et du transport de marchandises* ». À leurs dires, « *ce lien offrira une alternative essentielle au contournement de l'île de Montréal sur le tronçon de l'autoroute 40 (boulevard métropolitain) qui est le plus affecté par les problèmes de congestion et permettrait de jouer un rôle d'équilibre et de redistribution des flux nord/sud des différentes autoroutes et artères dans cet axe. Ce lien* » ajoute-t-il « *constituera un second lien vers le centre-ville par un accès à l'est, alors que tous les autres accès venant du nord arrivent au centre-ville du côté ouest. Par conséquent, l'autoroute 440 qui alimente fortement l'autoroute 15 pourrait redistribuer les volumes dans l'axe du nouveau pont dans l'est et ainsi soulager l'autoroute 15, entre l'autoroute 440 et Montréal, axe fortement utilisé par le camionnage. Le camionneur en provenance de l'est par l'autoroute 40 aurait tendance à emprunter cette voie de contournement pour entrer sur Montréal par un pont qui est plus près de sa destination finale* ». ¹¹

⁸ Ibid

⁹ Cap sur le monde – Projet de schéma métropolitain – p.90 al.5046 et 5047

¹⁰ Vers un carrefour de développement durable – planification stratégique 1995-2000 –CRD-Laval

¹¹ Plan stratégique 2000-2005 – CRD-Laval

Préoccupations de développement des leaders de l'industrie du transport

Le Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM) est un regroupement volontaire des leaders provenant du domaine du transport maritime, ferroviaire, routier et aéroportuaire, des gouvernements, des municipalités, des syndicats ainsi que des milieux d'affaires et de développement économique oeuvrant sur l'échiquier du Grand Montréal.

Porté par les Conseils régionaux de développement (CRD) de l'Île de Montréal, de Lanaudière, des Laurentides, de Laval et de la Montérégie, le CITM a vu le jour en 1999. Il a complété ses travaux en novembre 2000 avec l'adoption d'un plan d'action stratégique qui propose une vision d'avenir pour l'industrie du transport des marchandises dans la région métropolitaine. Ce plan d'action comporte une série d'actions à mettre en œuvre sur un horizon de cinq ans, soit de 2001 à 2006. Il a pour objectif fondamental de maximiser les retombées économiques de l'industrie du transport des marchandises pour le Grand Montréal.

Dans le cadre de la consultation de la ville de Montréal sur le plan d'urbanisme, le CITM a déposé un mémoire dans lequel on peut lire que : « *Le parachèvement des liens manquants du réseau autoroutier est une avenue privilégiée par les membres du CITM et fait partie de la recommandation 1 du Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises* »¹².

Le CITM constate également que « *l'absence d'un réseau complet d'autoroutes de contournement (beltway), habituellement présent dans les grandes agglomérations nord-américaines, constitue un handicap à la fluidité des marchandises et à la qualité de vie des Montréalais* »¹³

En conséquence, le CITM conclut également en la nécessité de « *compléter le réseau de voie de contournement sur l'île de Montréal dont la voie de contournement par le prolongement de l'A-30; la voie de contournement par le prolongement de l'A-25 et l'A-440 et la voie de contournement par le prolongement de l'A-640* »¹⁴.

Préoccupations du Syndicat de base de l'UPA de Laval¹⁵

Le Syndicat de base de l'UPA de Laval regroupe les producteurs(trices) de l'île de Montréal, de l'île Jésus et de l'île Bizard; environ 200 membres en font partie. Il est à noter qu'il est le seul Syndicat de base au Québec à avoir conclu une entente avec la MRC où il est situé; entente qui assure la pérennité de la zone agricole permanente. Depuis 17 ans, date de sa signature, Laval a respecté intégralement la zone agricole. Cet engagement est réitéré dans le schéma d'aménagement de 2004. Dans un tel contexte, il est prévisible qu'aucune terre agricole ne sera sacrifiée par la construction du Pont dans l'Est et les développements qui pourraient en découler.

¹² Mémoire du CITM – Consultation de la Ville de Montréal sur le Plan d'urbanisme – 18 mars 2004 – p.12

¹³ Ibid

¹⁴ Ibid

¹⁵ Source : Syndicat de base de l'UPA de Laval

Pour les producteurs agricoles lavallois, le projet du Pont dans l'Est est inscrit dans leur histoire. Si, dès 1970, les expropriations nécessaires ont été faites, aujourd'hui, l'Entente fera en sorte qu'aucune soustraction aux terres agricoles lavalloises ne sera faite.

Les producteurs(trices) agricoles ne manifestent aucune crainte quant à cette construction; au contraire, ce projet représente pour les membres du Syndicat de base de l'UPA de Laval une réponse à un réel besoin sur le plan économique. Ce projet leur permettra de se rapprocher du consommateur (axe prioritaire d'accroissement des revenus des producteurs) et se rapprocher des fournisseurs et des entreprises clientes (le temps étant un facteur critique de qualité). Pour le Syndicat de base de l'UPA de Laval, chaque heure épargnée par les camions de livraison représente un gain économique important pour les producteurs lavallois.

En bref, ces membres considèrent la construction du Pont dans l'Est comme bénéfique à l'agriculture lavalloise.

Préoccupations de développement de l'Association des citoyens de St-François (quartier Est de Laval)

Dans un mémoire déposé à la Conférence régionale des élus de Laval, dans le cadre du forum de consultation « Place aux citoyens », lequel s'est tenu à Laval le 15 mai 2004, l'Association des citoyens de St-François est venue témoigner de la nécessité de prolonger l'autoroute 25 jusqu'à l'autoroute 440. On peut y lire que l'infrastructure routière n'étant pas complétée, « *la population se sent parfois prisonnière de cette situation géographique particulière* ». Pour les citoyens de l'Est de Laval, ce projet est considéré « *majeur et incontournable, tant sur le plan de l'organisation du transport en commun que pour la mise en valeur du secteur Est de Laval* »¹⁶.

Au cours des dix dernières années, cette association s'est particulièrement impliquée dans le développement social, culturel et économique du secteur Est de Laval qui constitue, en pratique, le quart de la superficie de Ville de Laval.

L'analyse des divers travaux produits depuis les dix 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 en tant que facteur essentiel de développement économique de la grande région métropolitaine. Le prolongement de l'A-25 jusqu'à l'A-440, et, par conséquent, la construction du Pont dans l'Est, est nommément identifié comme étant essentiel au bouclage des réseaux autoroutiers de la grande région métropolitaine. Ce consensus est partagé par les leaders de l'industrie du transport, par le Syndicat de base de l'UPA de Laval et par les citoyens de l'Est de Laval.

¹⁶ Réflexions sur l'avenir de l'Est de Ville de Laval – Mémoire de l'Association des citoyens de St-François présenté au Forum « Place aux citoyens » à Laval – 15 mai 2004

3.1.2 Le projet du Pont dans l'Est peut-il 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 indépendante¹⁷ 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 2004¹⁸.

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 économies identifiées sont de quatre catégories :

- **De temps** (correspondant à la valeur du temps pour les usagers);
- **De coût d'utilisation des véhicules** (en tenant compte du type de véhicules et de leur occupation; par exemple, les coûts annuels d'utilisation d'une voiture, incluant les coûts de fonctionnement et du carburant ainsi que les coûts de propriété, pour un véhicule parcourant en moyenne 24 000 km par année);
- **De coût de pollution émise par les véhicules** (en référence à une valeur monétaire médiane accordée pour diverses émissions (CO₂, CO, HC, etc.) selon diverses études sur ce sujet);
- **De coût de congestion (en sus des retards)** : le fait de rouler à une vitesse inférieure au seuil de congestion implique des coûts supplémentaires, par rapport à la circulation à la vitesse d'écoulement libre : consommation plus grande de carburant, usure accélérée de la voiture, émission plus importante de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

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 221 M\$ (dollars de 2005) 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).

En conséquence on peut conclure que le projet de Pont dans l'Est engendrera d'autres bénéfices économiques reliés notamment à la diminution de la congestion routière dans le grand Montréal.

¹⁷ Évaluation du bénéfice économique associé au parachèvement de l'Autoroute 25, rapport d'analyse préparé par Zins Beuchesne et Associés, avril 2005

¹⁸ Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal, MTQ et ADEC Consultants, 2004

Le bénéfice lors de la première année de disponibilité de l'axe routier complété (prévu pour 2008 au plus tôt) serait probablement légèrement inférieur à cette estimation, mais la différence s'amenuiserait progressivement d'ici 2016 et croîtrait de façon importante par la suite. Cela est d'autant plus vrai que la mobilité des facteurs de production constitue un facteur fondamental dans la réussite économique des grandes agglomérations et que cette tendance ira en s'accroissant.

3.1.3 Le projet du Pont dans l'Est aura-t-il des retombées économiques directes ou des retombées fiscales?

Sur le plan économique, le projet engendrera des retombées de deux façons : d'une part, lors de la construction, il y aura injection dans l'économie régionale d'une somme équivalente au coût du projet (ressources humaines, matérielles, financement); fait intéressant, ce type de projet n'exporte généralement qu'une très faible partie de ses dépenses à l'extérieur de la région où il se réalise; d'autre part, les mécanismes habituels d'accélération de la croissance économique joueront en faveur de ce projet.

L'État, quant à lui, bénéficiera de retombées financières par le retour des taxes et impôts versés pendant la phase de construction (incluant les déductions sur les salaires versés), de même que l'imposition des revenus perçus sur l'opération de la concession et la taxe sur le capital, si le projet est maintenu dans une orientation de PPP.

Lorsque l'on considère que les principales organisations de planification et de développement, tant à l'échelle locale, régionale que métropolitaine, reconnaissent la nécessité économique de la construction du Pont dans l'Est; lorsque l'on considère également que les représentants de l'industrie du transport métropolitain et les représentants lavallois de l'industrie agricole témoignent aussi de cette nécessité; lorsque l'on prend en considération les bénéfices économiques identifiés au chapitre de la diminution de la congestion routière, tel que démontré dans l'étude de ZBA; lorsqu'on ajoute les retombées économiques directes, on peut conclure qu'en ce qui concerne l'analyse sous l'angle viable, le Pont dans l'Est constitue un outil d'essor économique majeur.

3.2 Le projet du Pont dans l'Est peut-il être considéré comme un **développement viable** pour les individus et les collectivités et à cet égard, constitue-t-il un apport durable dans le développement social de Laval et de la grande région métropolitaine de Montréal?

Un développement viable doit permettre, entre autres, l'accès pour tous à une haute qualité de vie et réfère à la satisfaction des besoins sociaux et aspirations individuelles, des besoins d'équité et de justice entre les personnes, les communautés et les générations.

3.2.1 Le projet du Pont dans l'Est permettra-t-il d'offrir aux lavallois, de l'Est de l'île en particulier, une plus haute qualité de vie par une meilleure accessibilité à des services de santé, d'éducation, d'emploi, de culture et de qualité de vie?

Il est connu qu'en matière d'organisation des services de santé, plusieurs services spécialisés et surspécialisés sont situés en territoire montréalais. À cet effet, soulignons qu'au seul chapitre des hospitalisations de courte durée et en chirurgie d'un jour, la population lavalloise consomme 54.6% de ses services à Montréal. Pour la population de St-François, Duvernay Est et St-Vincent-de-Paul, la consommation des services hors Laval, à ce même chapitre, atteint 44.3%.¹⁹

Au niveau scolaire, au-delà de 60% des élèves ayant complété leur cinquième secondaire dans les deux écoles secondaires de l'Est de Laval, soit l'école Georges-Vanier et le complexe Leblanc, iront poursuivre leurs études collégiales dans un Cegep de l'île de Montréal²⁰. Au niveau universitaire, c'est en grande majorité que les étudiants de l'Est de Laval doivent également recourir aux institutions montréalaises.

Au chapitre de l'emploi, 49% des lavallois de 15 ans et plus travaillent sur l'île de Montréal et 5% dans la couronne Nord²¹. En ce qui a trait à l'Est de Laval, on constate que 57,2% des emplois situés sur le territoire des Centres locaux d'emplois de l'Est de Laval sont occupés par des résidents de la région de Laval; une part non négligeable des emplois est donc occupée par des résidents de l'extérieur, 15% provenant de l'île de Montréal et 24% du reste de la zone métropolitaine de l'emploi; pour le territoire des Centres locaux d'emplois de l'Ouest de Laval, ce sont 16,2% des emplois qui sont occupés par les résidents de l'île de Montréal et 27,9% par des résidents du reste de la zone métropolitaine de l'emploi. Ces données démontrent bien que le marché de l'emploi est interconnecté dans la grande région

¹⁹ - Med écho 2003-2004 – Unité connaissance – surveillance – évaluation DSP (Agence de la santé et des services sociaux de Laval)

²⁰ Ministère de l'Éducation, Banque d'informations sur le collégial et SIPEEC, version avril 2005, Collège Montmorency, Direction des ressources informationnelles

²¹ Recherche sociosanitaire, Unité connaissance – surveillance – évaluation, Direction de la santé publique

métropolitaine²²; par conséquent, le bouclage du réseau autoroutier devient nécessaire pour permettre la fluidité des déplacements dans la grande région, tant pour les lavallois que pour les résidents de l'ensemble du territoire.

Enfin, au chapitre de la culture, rappelons que les principales infrastructures culturelles sont situées sur l'île de Montréal et qui plus est, la stratégie de développement économique de la CMM vise à renforcer le centre-ville comme pôle culturel du grand Montréal. La culture étant un facteur important de l'amélioration de la qualité de vie, il importe donc d'assurer la même accessibilité aux résidents de l'Est de Laval qu'à tous les résidents du grand Montréal.

De telles données mettent en lumière la nécessaire interconnection des réseaux routiers afin d'assurer une meilleure équité, dans l'accessibilité aux services, pour la population de l'Est de Laval. Il en est aussi vrai pour les résidents de la zone métropolitaines qui se déplacent vers Laval. Dans un mémoire écrit par l'Association des citoyens de St-François, on peut lire que ceux-ci « se considèrent depuis longtemps comme particulièrement isolés dans la pointe Est de l'île de Laval, en fait » disent-ils « 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! ».²³

Enfin, les enquêtes le démontrent : les gens prennent de plus en plus de temps pour se déplacer entre la maison et le travail. Selon l'Enquête sociale générale de 1998 de Statistique Canada, la durée moyenne par jour du temps de déplacement entre le domicile et le lieu de travail a augmenté au fil des années; elle était de 58 minutes en automobile et de 100 minutes en autobus ou en métro. On ajoutait 37 minutes si les personnes effectuaient des détours et des arrêts en chemin pour faire des courses, déposer ou aller chercher par exemple un enfant au service de garde. Pendant une journée type de la semaine, 41% des femmes et 28% des hommes faisaient au moins un arrêt en revenant du travail. C'était le cas de 66% des femmes qui avaient des enfants de moins de 5 ans, comparativement à environ 30% des hommes. Selon Statistique Canada, les deux tiers des québécois se sentent pressés par le temps, dont plus de 40% à tous les jours.

Les trois quarts des femmes de 25 à 40 ans, celles en âge d'avoir de jeunes enfants, sont sur le marché de travail à plein temps; le manque de temps représente un problème majeur pour deux tiers des parents sondés lors d'une recherche faite par la directrice de la recherche à la Télé-Université, madame Diane-Gabrielle Tremblay. Selon l'enquête révisée en 1992 du bureau de la statistique du Québec, les Québécois ont l'impression d'être de plus en plus occupés : le sentiment « d'être plus pressé qu'il y a 5 ans » est partagé par 48,9 % des hommes et 50,9 % des femmes; 14,3 % des hommes et 16,2 % des femmes subissent un stress élevé en relation avec la « Pression du temps »²⁴. Il est à noter que de plus en plus d'ouvrages traitent du « temps », il s'agit de se référer aux écrits de monsieur Jean-Louis Servan-Schreiber (Maîtriser son temps) et de madame Nicole Aubert (Le culte de l'urgence). De l'avis d'André Laurent, professeur émérite de psycho-sociologie des organisations à l'INSEAD, « le temps constitue désormais la denrée rare par excellence ». À cet effet, le gouvernement du Québec prévoit déposer une politique de conciliation travail/famille sous peu.

²² Portrait socioéconomique du territoire des CLE de l'Est et de l'Ouest de Laval – INRS – Emploi Québec – Mars 2004

²³ Réflexions sur l'avenir de l'Est de Ville de Laval, Mémoire présenté par l'Association des citoyens de St-François au Forum « Place aux citoyens » à Laval – 15 mai 2004, page 3

²⁴ Enquête révisée 1992, bureau de la statistique du Québec

Dans l'étude réalisée par 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 % (186 M\$), 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-étude, et par conséquent, influencera de façon notable la qualité de vie des familles de l'Est de Laval et du grand Montréal en général.

Le temps étant considéré comme une denrée rare, on ne saurait trop insister sur cet aspect dans l'analyse du projet du Pont dans l'Est.

3.2.2 Le projet du Pont dans l'Est permettra-t-il de développer des emplois de qualité et des services de proximité favorisant ainsi l'amélioration de la qualité de vie des résidents de l'Est de Laval et de la grande région métropolitaine ?

Dans le cadre de l'élaboration et de la confection de son plan de développement économique, la CMM a caractérisé l'économie de la région métropolitaine, à la fois sur le plan géographique et dans l'identification des grappes stratégiques de développement économique métropolitain²⁵.

Quatre grandes catégories de grappes ont été identifiées dont : les grappes de compétition, les grappes de rayonnement, les grappes de pointe et les grappes de production. Dans cette dernière catégorie, on retrouve particulièrement les grappes manufacturières génératrices de nombreux emplois; entre autres, l'industrie bioalimentaire, l'énergie, la pétrochimie et plasturgie, la métallurgie, les papiers et produits du bois se retrouvent dans ce secteur. Aux dires de la CMM, les grappes de production présentent un fort potentiel de croissance. Caractéristique particulière, les entreprises de ce secteur sont dispersées sur le territoire métropolitain. En conséquence, la CMM prévoit appuyer les planifications locales et régionales pour assurer le développement des grappes de production²⁶.

À Laval, le Pont dans l'Est constitue une stratégie majeure à l'essor de ce secteur de la production. De fait, dans l'Est de Laval, on retrouve deux parcs industriels en développement, soit le Parc St-Vincent-de-Paul et le Parc de l'autoroute 25. Dans ces deux parcs industriels, Laval compte un nombre important d'entreprises reliées aux grappes de production. Mentionnons, entre autres, des entreprises telles : Uniboard, Pélican, Hostess, Alimentation Couche-Tard, soit toutes des entreprises qui génèrent généralement des emplois stables et de qualité.

²⁵ Cap sur le monde : Plan de développement économique – CMM – Février 2005 – p.75

²⁶ Ibid - p.79-80

Pour assurer leur croissance, ces entreprises ont besoin d'un réseau de transport fluide. La construction d'un pont dans l'Est y est vu comme un facteur potentiel de développement des zones industrielles de ce secteur géographique et contribuera, par le fait même, au développement de l'emploi local et métropolitain. Fait à noter, le secteur économique relié à la « production » accueille une part importante des Montréalais travaillant à Laval.

À notre avis, la problématique de la congestion routière nécessite un ensemble d'interventions qui, à terme, concourent à diminuer les flux routiers. Ainsi, le fait qu'un pont dans l'Est puisse favoriser le potentiel de développement de la zone industrielle de l'Est de Laval doit aussi être vu comme un moyen de diminuer les besoins de déplacements dans le grand Montréal, par une meilleure adéquation entre l'offre et la demande en emploi à l'échelle locale. Étant donné que la majorité des déplacements sont générés par les besoins reliés à l'emploi, il faut donc aussi se préoccuper du développement de l'emploi à l'échelle locale pour réduire les déplacements, agissant sur la réduction des gaz à effet de serre.

Par ailleurs, l'amélioration du transport en commun dans l'Est de Laval est à la fois tributaire du développement économique local, de l'augmentation du nombre d'utilisateurs et de sa capacité à offrir des circuits correspondant aux besoins de la population environnante qui y travaille. Ainsi, le fait que le Pont dans l'Est puisse également avoir un impact sur la densification de la zone résidentielle de l'Est de Laval, laquelle pourrait accueillir, au fil des ans, environ 6000 habitations pouvant loger quelque 14 000 personnes²⁷, doit aussi être vu comme une stratégie susceptible de réduire la congestion routière sur les grandes artères métropolitaines.

De plus, dans un contexte où les services de proximité, lesquels sont un facteur important dans l'amélioration de la qualité de vie d'une communauté locale, dépendent aussi largement de la densité démographique, le Pont dans l'Est pourrait contribuer au développement de cette zone résidentielle située au centre de l'agglomération métropolitaine. Éviter l'étalement urbain c'est aussi développer ce qui est déjà urbanisé en vue d'assurer la pérennité des infrastructures publiques déjà existantes. L'apport d'une nouvelle population locale apte à consolider l'organisation des services de ce sous-territoire doit être considéré comme une approche de développement durable. Rappelons, à cet effet, que dans la vision stratégique de la CMM, on peut lire qu'en 2025 « ... les quartiers résidentiels des arrondissements et des municipalités de la communauté, réputés sécuritaires, offrent des services de proximité de qualité »²⁸.

Lorsque l'on considère l'impact du projet du Pont dans l'Est sur la diminution du temps consacré au transport pour les familles, sur l'accessibilité accrue aux services de santé, d'emploi et de culture sur l'île de Montréal, pour les résidents de Laval; lorsque l'on constate le potentiel de création d'emplois par une mise en valeur d'un secteur industriel déjà identifié et situé dans un rayon de 15 km du centre-ville; lorsque l'on constate également que 73% des emplois du grand Montréal sont situés dans un rayon de 15 km du centre-ville de Montréal²⁹ et que le marché de l'emploi est interconnecté dans le grand Montréal; lorsque l'on tient compte également que le développement industriel et résidentiel de l'Est de Laval peut concourir à consolider un milieu déjà urbanisé et diminuer les besoins de déplacements sur les grandes artères métropolitaines tout en consolidant le transport en commun de ce secteur, on peut conclure qu'en ce qui concerne l'analyse sous l'angle vivable pour les individus et les collectivités, le Pont dans l'Est constitue un apport durable dans le développement de la qualité de vie.

²⁷ Source : Ville de Laval

²⁸ Cap sur le monde : Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement – CMM – p.74 al.3025

²⁹ Évaluation du bénéfice économique associé au parachèvement de l'autoroute 25 – Zins Beauchesne et associé – CRÉ de LAVAL – 18 avril 2005

3.3 Le projet du Pont dans l'Est peut-il être considéré comme un **développement supportable** pour l'environnement et à cet égard, constitue-t-il un apport durable dans le développement environnemental de Laval et de la grande région métropolitaine de Montréal?

Un développement supportable concerne les enjeux liés à la qualité environnementale et conséquemment implique une conservation équitable des ressources et leur pérennité. Confrontés aux buts économiques et sociaux, les objectifs liés à la qualité environnementale doivent permettre la possibilité d'une intégration harmonieuse des trois dimensions du développement durable.

3.3.1 **Le projet du Pont dans l'Est permettra-t-il de conserver équitablement les ressources, de protéger l'environnement et de réduire la consommation des ressources liées au transport ?**

D'entrée de jeu, soulignons 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. Ajoutons que tous les terrains nécessaires à la construction du Pont dans l'Est ont été planifiés et que ce projet ne nécessitera aucune expropriation en territoire lavallois. Bien sûr, il serait illusoire de penser qu'un projet d'une telle envergure ne puisse avoir aucun effet sur l'environnement naturel.

À ce chapitre, rappelons que le projet a été modifié depuis sa première présentation au BAPE en septembre 2002 pour tenir compte et réduire (ou même annuler, selon le cas) les impacts sur les milieux naturels ainsi que sur l'environnement urbain. Les améliorations apportées au projet par le MTQ, permettraient, particulièrement du côté lavallois, de diminuer les impacts notamment sur le marais et sur les ruisseaux De Montigny, Corbeil et St-François. Si, de par sa nature même, un tel projet n'a pas d'impact positif sur la biodiversité locale et qu'il risque plutôt d'avoir de légers effets négatifs, au même titre que tout aménagement de terrains en friche dans les zones urbaines, qui dérangent les habitudes de certaines espèces animales et d'une partie de la flore, il aura le mérite d'avoir connu des modifications qui lui permettront d'amoindrir la portée de ces effets.

En ce qui a trait à d'autres impacts, il est à noter que si pendant la phase de construction, il est à prévoir que le projet va générer des gaz à effet de serre, une fois construit, le projet réduira légèrement les émissions de GES et autres polluants atmosphériques en diminuant la consommation d'essence (l'ajout d'un axe routier alternatif plus court) pour des milliers de déplacements quotidiens, de même que par la baisse de la congestion routière que le projet permettra d'atteindre. Cet élément doit être pris en considération en contrepartie des pertes qui pourront être générées sur la biodiversité.

3.3.2 Dans un contexte de développement durable, le projet du Pont dans l'Est pourra-t-il contribuer au développement du transport collectif en développant un réseau accessible susceptible de diminuer l'usage de l'automobile?

Dans la stratégie de développement économique de la CMM, on peut lire que : « *Les réseaux de transport ont pour fonction première d'assurer la mobilité. Cette mobilité, c'est celle des personnes qui se déplacent quotidiennement pour le travail et le retour à la maison, et en diverses occasions pour des liens interrégionaux ou suprarégionaux. Cette mobilité, c'est aussi celle des biens qui doivent être exportés ou distribués. Ces deux types de mobilité empruntent souvent les mêmes infrastructures malgré des modes différents.* »

Soulignons qu'en matière de transport, un projet de développement durable est souvent vu comme une intervention visant à réduire le nombre de déplacements reliés à l'automobile et par conséquent, une intervention favorisant l'accroissement de l'utilisation de modes de transports collectifs et alternatifs à l'automobile; ceci, bien sûr, dans une optique de réduire l'émission de gaz à effet de serre. Or, le réseau de transport en commun utilise souvent les mêmes voies routières que celles dédiées aux automobiles et au transport des marchandises. Par conséquent, le Pont dans l'Est doit être vu comme une opportunité d'améliorer l'efficacité et l'efficacéité du transport en commun dans l'Est de Laval et de Montréal, ce qui est nécessaire pour en augmenter le nombre d'usagers.

À cet égard, le projet prévoit l'aménagement d'un corridor en site propre pour les autobus qui utiliseront le pont en y accédant directement, sans qu'il soit nécessaire, aux dires du MTQ, d'y établir une voie réservée comme telle. Notons que ce projet servira de levier au transport en commun dans les corridors de l'Est, par la voie réservée aux autobus. De fait, il est primordial, dans un contexte de développement durable, que le projet de pont s'intègre dans une planification de développement de l'offre du transport collectif. Bien que le projet présenté par le MTQ accorde une place importante au transport en commun, cette place pourrait être bonifiée par l'aménagement d'un parc de stationnement incitatif destiné au covoiturage et au transport par autobus.

De plus, en contexte de développement durable, la réalisation du Pont dans l'Est doit nécessairement prévoir la mise en place d'une piste multifonctionnelle. Une telle alternative permettra de diminuer l'utilisation de l'automobile, en rendant accessible le réseau cyclable de Montréal pour les résidents de l'Est de Laval. Or, il appert que la piste multifonctionnelle est retirée du projet initial. Nous croyons qu'une solution de cet ordre doit être mise en place pour desservir l'Est de Laval et de Montréal par souci d'équité en matière d'accès au réseau cyclable du grand Montréal et pour favoriser le développement de modes de transport alternatif.

De fait, les quartiers situés au centre et à l'ouest de Laval bénéficient d'une accessibilité au réseau cyclable de Montréal en empruntant notamment le Pont de l'Île-Bizard, le Pont-Viau et le Pont de l'Île-Perry. Or, pour les résidents de l'Est de Laval, il n'existe aucune possibilité de traverser la rivière et, par conséquent, d'utiliser de manière efficiente des transports légers tels le vélo, la marche et le patin à roues alignées.

Lorsque l'on considère l'impact du Pont dans l'Est sur l'environnement, il appert que les modifications apportées au projet initial par le MTQ sont venues réduire substantiellement et, dans certains cas, annuler les effets négatifs sur la biodiversité. Lorsque l'on considère les effets positifs sur l'environnement que peut aussi engendrer la construction du Pont dans l'Est, dont la réduction de la congestion routière et des gaz à effet de serre; lorsque l'on considère que le Pont dans l'Est représente une opportunité d'améliorer l'efficacité et la desserte du transport en commun pour les résidents de l'Est de Laval et du Nord-Est de Montréal, le transport en commun empruntant souvent les mêmes voies que celles dédiées aux automobiles et au transport des marchandises; si on ajoute au projet la réalisation d'une piste multifonctionnelle, on peut conclure que le projet de Pont dans l'Est favorise une conservation équitable des ressources et rend possible l'intégration harmonieuse des trois dimensions du développement durable.

RECOMMANDATIONS DE LA CRÉ DE LAVAL

Selon Claude Villeneuve, responsable de la Chaire en Éco-Conseil à l'Université de Québec à Chicoutimi, « le développement durable nécessite que l'on s'intéresse aux besoins humains et à leur justification; il faut ainsi chercher à avoir une vision large et intégrée des problèmes tout en favorisant l'adaptabilité des solutions ».

C'est dans cette optique et à travers le prisme des trois dimensions du développement durable que nous avons analysé le projet du Pont dans l'Est:

Développement Viable : Lorsque l'on considère que les principales organisations de planification et de développement, tant à l'échelle locale, régionale que métropolitaine, reconnaissent la nécessité économique de la construction du Pont dans l'Est; lorsque l'on considère également que les représentants de l'industrie du transport métropolitain et les représentants lavallois de l'industrie agricole témoignent aussi de cette nécessité; lorsque l'on prend en considération les bénéfices économiques identifiés au chapitre de la diminution de la congestion routière, tel que démontré dans l'étude de ZBA; lorsqu'on ajoute les retombées économiques directes, on peut conclure qu'en ce qui concerne l'analyse sous l'angle viable, le Pont dans l'Est constitue un outil d'essor économique majeur.

Développement Vivable : Lorsque l'on considère l'impact du projet du Pont dans l'Est sur la diminution du temps consacré au transport pour les familles, sur l'accessibilité accrue aux services de santé, d'emploi et de culture sur l'île de Montréal, pour les résidents de Laval; lorsque l'on constate le potentiel de création d'emplois par une mise en valeur d'un secteur industriel déjà identifié et situé dans un rayon de 15 km du centre-ville; lorsque l'on constate également que 73% des emplois du grand Montréal sont situés dans un rayon de 15 km du centre-ville de Montréal³⁰ et que le marché de l'emploi est interconnecté dans le grand Montréal; lorsque l'on tient compte également que le développement industriel et résidentiel de l'Est de Laval peut concourir à consolider un milieu déjà urbanisé et diminuer les besoins de déplacements sur les grandes artères métropolitaines tout en consolidant le transport en commun de ce secteur, on peut conclure qu'en ce qui concerne l'analyse sous l'angle viable pour les individus et les collectivités, le Pont dans l'Est constitue un apport durable dans le développement de la qualité de vie.

³⁰ Évaluation du bénéfice économique associé au parachèvement de l'autoroute 25 – Zins Beauséne et associé – CRÉ de LAVAL – 18 avril 2005

Développement Supportable : Lorsque l'on considère l'impact du Pont dans l'Est sur l'environnement, il appert que les modifications apportées au projet initial par le MTQ sont venues réduire substantiellement et, dans certains cas, annuler les effets négatifs sur la biodiversité. Lorsque l'on considère les effets positifs sur l'environnement que peut aussi engendrer la construction du Pont dans l'Est, dont la réduction de la congestion routière et des gaz à effet de serre; lorsque l'on considère que le Pont dans l'Est représente une opportunité d'améliorer l'efficacité et la desserte du transport en commun pour les résidents de l'Est de Laval et du Nord-Est de Montréal, le transport en commun empruntant souvent les mêmes voies que celles dédiées aux automobiles et au transport des marchandises; si on ajoute au projet la réalisation d'une piste multifonctionnelle, on peut conclure que le projet de Pont dans l'Est favorise une conservation équitable des ressources et rend possible l'intégration harmonieuse des trois dimensions du développement durable.

Plus qu'une théorie, le développement durable est un processus qui nécessite la concertation de l'ensemble des acteurs du développement afin que soit pris en compte, dans la réalisation d'un projet, l'ensemble des besoins d'une communauté. En matière de développement durable, il ne saurait y avoir une dimension plus importante que l'autre, puisque sa finalité, c'est d'assurer la qualité de vie des générations actuelles sans compromettre celle des générations futures, et que la qualité de vie doit aussi intégrer les dimensions économiques et sociales, en harmonie avec l'environnement.

Quoique que l'analyse du projet nous démontre que celui-ci est supportable pour l'environnement, nous considérons qu'il est encore possible de le bonifier, conformément à toute démarche de développement durable, et à cet effet la CRÉ de LAVAL recommande que :

- **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;**
- **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.**

ANNEXES



CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE LAVAL

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION DE L'EXÉCUTIF TENUE À LAVAL, LE 2
JUN 2005

RÉSOLUTION

RÉSOLUTION CE/2005.06.02-051-03

Sur proposition dûment appuyée, il est résolu d'adopter le mémoire régional portant sur le parachèvement de l'autoroute 25, entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, tel que recommandé par la Commission régionale de développement de Laval.

Adoptée à l'unanimité

CERTIFICAT

JE, soussigné, Norman Girard, secrétaire-trésorier de la CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE LAVAL certifie que ce qui précède est une copie conforme et véridique d'un extrait d'une résolution d'une réunion de l'exécutif de la CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE LAVAL, datée du 23 avril 2004.

ET J'AI SIGNÉ À LAVAL

NORMAN GIRARD
secrétaire-trésorier

COMMISSION RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT DE LAVAL

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DE LA COMMISSION RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT DE LAVAL, TENUE À LAVAL, LE 24 MAI 2005

Étaient présents :

Bédard , Jean-Louis	Président, Tourisme Laval
Bilodeau , Nathalie	Présidente, Chambre de Commerce et d'industrie de Laval
Boileau , André	Vice-président du comité exécutif, CRÉ de LAVAL
Bussière , Louise	Vice-présidente, Laval Technopole
Charbonneau , Francine	Présidente, Commission scolaire de Laval
Girard , Norman	Secrétaire-trésorier, CRÉ de LAVAL
Guertin , Jocelyne	Vice-présidente du comité exécutif, CRÉ de LAVAL
Lacroix , Gilles	Président, Table agroalimentaire de Laval
Légaré , Francine	Membre du comité exécutif, CRÉ de LAVAL
Ménard , Mireille	Membre, Conseil régional des partenaires du marché du travail de Laval
Pagé , Carole	Membre, Corporation de développement communautaire de Laval
Pichette , Christiane	Présidente, Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux de Laval
Tremblay , Yves	Membre, Conseil de la Culture
Vaillancourt , Gilles	Maire et Président de la CRÉ de LAVAL

RÉSOLUTION

RÉSOLUTION CE/2005.05.24-03

Sur proposition dûment appuyée, il est résolu de recommander à l'exécutif de la CRÉ de LAVAL, l'adoption du mémoire régional portant sur le parachèvement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa.

Adoptée à l'unanimité.



Norman Girard
Secrétaire-Trésorier



Forum Jeunesse CRÉ DE LAVAL

EXTRAIT DU COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU FORUM JEUNESSE LAVAL TENUE À LAVAL LE 6 JUIN 2005

RÉSOLUTION

FORUM JEUNESSE LAVAL – APPUI AU MÉMOIRE DE LA RÉGION DE LAVAL
CONCERNANT LE PARACHÈVEMENT DE L’AUTOROUTE 25 ENTRE L’AUTOROUTE 440
ET LE BOULEVARD HENRI-BOURASSA

RÉSOLUTION FJL/2005.06.06-6.4.1

Sur proposition dûment appuyée, il est résolu d’appuyer le Mémoire de la CRÉ de LAVAL et de la Commission de développement régional de Laval concernant le parachèvement de l’autoroute 25 entre l’autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa. Le Forum jeunesse Laval émettra, à qui de droit, sa préoccupation en matière d’accessibilité pour les jeunes à des logements à prix abordables advenant un impact sur le développement résidentiel dans l’Est de Laval.

JE, soussignée, Catherine Champagne, vice-présidente du Forum jeunesse Laval, confirme que ce qui précède est une copie conforme et véridique d’un extrait de résolutions d’une réunion du Forum jeunesse Laval, datée du 6 juillet 2004.

ET J’AI SIGNÉ À LAVAL

Catherine Champagne
Vice-présidente