

**PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25 ENTRE L'AUTOROUTE 440 ET
LE BOULEVARD HENRI-BOURASSA**

**Addenda au mémoire DM38 présenté par
CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL**

Addenda au mémoire du Conseil régional de l'environnement de Montréal dans le cadre des audiences publiques du BAPE sur le projet de prolongement de l'autoroute 25 vers Laval

Le présent document vise à préciser les références des différentes données, citations et statistiques contenues dans le mémoire du CRE-Montréal. Vous trouverez ci-dessous la page dans laquelle vous trouverez les différentes affirmations, citations et statistiques ainsi que leurs références.

- *Page 5 : « En référence à un document publié par ce ministère sur le cheminement d'un projet à réaliser en PPP » Pour ce document, la référence est la suivante :*

Ministère des Transports du Québec, Le partenariat public-privé au ministère des transports, page 4, 2004.

- *Page 6 : « Au Nouveau-Brunswick, la construction de l'autoroute Moncton-Fredericton¹ avait été confiée à un consortium dont la multinationale Suez Lyonnaise des Eaux. En plus du dépassement des coûts prévus pour la construction de 584 millions de dollars à 726 millions de dollars, le consortium imposa des coûts de péage prohibitifs qui provoquèrent la colère des citoyens. Le gouvernement fut alors contraint d'ouvrir le contrat pour abolir le péage. Sur le plan des finances publiques, le gouvernement dut payer au consortium propriétaire 1,84 milliard de dollars à raison de 70,8 millions de dollars par an pendant 26 ans, correspondant aux années restant à courir au contrat PPP, sans compter une pénalité de 32 millions de dollars pour la seule réouverture dudit contrat ». Pour cette affirmation, la référence est la suivante :*

Gilles Fiset, Des échecs au Nouveau-Brunswick, La Tribune, 20 mai 2004, page A5.

- *Page 7 : « En Ontario, la construction de l'autoroute 407² avait été confiée en partenariat avec un consortium international dont fait partie SNC-Lavalin. Cette construction devait permettre de décongestionner le trafic dans la région de Toronto et le gouvernement de Mike Harris avait assuré les contribuables que les augmentations tarifaires ne dépasseraient jamais 2 % au-delà de l'inflation. Or, en 5 ans, les droits de péage ont augmenté de 200 % ». Pour cette affirmation, la référence est la suivante ::*

« Bras de fer entre McGuinty et les exploitants de l'autoroute 407 », Nouvelles de Radio-Canada (Ontario), 29 janvier 2004 (<http://www.radio-canada.ca/regions/ontario/>).

¹ Gilles Fiset, Des échecs au Nouveau-Brunswick, La Tribune, 20 mai 2004, page A5.

² « Bras de fer entre McGuinty et les exploitants de l'autoroute 407 », Nouvelles de Radio-Canada (Ontario), 29 janvier 2004 (<http://www.radio-canada.ca/regions/ontario/>).

- *Page 7 : « En Montérégie, la Coalition La 30 sans péage mobilise déjà et mène une vaste campagne contre la construction en partenariat public-privé du prolongement de l'autoroute -30 ». Pour cette affirmation, la référence est la suivante :*

Bisson, Bruno, « Des résidants de la Rive-Sud disent non au péage », La Presse, 4 mars 2005.

- *Page 8 : « Il ne prévoit aucun effet d'étalement urbain alors même que la Ville de Laval a un plan d'urbanisme qui prévoit le développement d'un parc industriel et d'unités de logement pour plus de 16,000 personnes aux intersections projetées ». Pour cette affirmation, la référence est la suivante :*

Ville de Laval, « propos du représentant de la Ville de Laval lors des audiences du BAPE sur la 25 », 2005.

- *Page 9 : « Tableau : Portion de la capacité routière additionnelle utilisée par la circulation induite ». Pour ce tableau, la référence est la suivante :*

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

- *Page 11 : « Ce qui est arrivé à la ligne de train de Deux-Montagnes est éloquent : ce que l'on doit retenir, c'est qu'en 1977, il y avait 34,3% moins d'usagers quotidien qu'en 1975, soit une moyenne journalière de 6000 usagers en moins par rapport à 1975 ». Pour cette affirmation, la référence est la suivante :*

Ministère des transports du Québec, Tableau Excel « Évolution des débits de circulation sur les ponts de la région de Montréal », 2004.

- *Page 12 : « Au cours des vingt dernières années, l'étalement urbain a entraîné une augmentation de plus de 60% de l'espace construit sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal alors que la population n'augmentait que de 27% durant la même période ». Pour cette affirmation, la référence est la suivante :*

Union des producteurs agricoles, Étalement urbain et pression sur la zone agricole, 2004, page 1.

- *Page 12 : « On a fermé plus de quatorze écoles à Montréal, d'autres le seront bientôt, alors que l'on doit investir plus de 95% des nouvelles ressources budgétaires en banlieue pour de nouvelles écoles ». Pour cette affirmation, la référence est la suivante :*

Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, 2001, page 50.

- *Page 12 : « Lorsqu'on compare le prix des terrains industriels et résidentiels dans la couronne nord de l'île avec ceux de l'Est de Montréal, on comprend mieux la nature des intérêts défendus par les élus locaux. Le prix de vente d'un terrain industriel à Blainville est de 0,60\$ le pied carré; il est de 0,55\$ en moyenne dans la MRC Des-Moulins où l'on retrouve les villes de Terrebonne et de Mascouche. ». Pour cette affirmation, la référence est la suivante :*

« Identification des parcs industriels » CLDEM Terrebonne-Mascouche, www.cldem.com.

- *Page 13 : « Carte : Grande zones génératrices de déplacement des marchandises » Pour cette carte, la référence est la suivante :*

Comité interrégional pour le transport des marchandises, La congestion routière et le transport des marchandises, 1999.

- *Page 14 : « Pourtant, la superficie cultivée a diminué de 15% depuis 30 ans, soit 32 000 hectares en moins ». Pour cette affirmation, la référence est la suivante :*

Union des producteurs agricoles, Étalement urbain et pression sur la zone agricole, 2004, page 1.

- *Page 14 : « La construction d'un pont reliant Laval à Montréal, puis le prolongement de l'autoroute 25 vers le nord-est risquent de causer des impacts fort négatifs : perte des 700 hectares de terres encore cultivées là où passerait le tronçon projeté, terres non protégées après un dézonage consenti il y a une vingtaine d'année », Pour cette affirmation, la référence est la suivante :*

Union des producteurs agricoles, « L'agriculture sur le territoire de la Communauté Métropolitaine de Montréal et les impacts de la prolongation de l'autoroute 25 », 2005, page 3.

- *Page 14 : « Cette région, très dynamique sur le plan agricole, se trouvera dès lors fragilisée. Ainsi, la Couronne Nord de la CMM (excluant Laval) qui compte 1 029 fermes, réparties sur 8 074 hectares en culture (données de 2001) aura-t-elle la même allure dans 10 ans ? ». Pour cette affirmation, la référence est la suivante :*

Union des producteurs agricoles, « L'agriculture sur le territoire de la Communauté Métropolitaine de Montréal et les impacts de la prolongation de l'autoroute 25 », 2005, page 3.

- *Page 18 : « Description des projets de transport en commun ». Pour ce tableau, la référence est la suivante :*

Agence métropolitaine de transport, PTI 2005-2006-2007, 2004, page 54-59

➤ Page 19 : Proposition alternative : transport en commun

Noouvelles infrastructures	Achalandage PAM 2016	Transfert modal (auto vers le TC)	Coûts estimés
Voie réservée prolongée sur le Pont Pie IX (1)	+2 200 usagers	1 200	15 millions \$
Train de banlieue de l'Est de Montréal/l'Assomption (2)	8 600 usagers	5 000 *	80 millions \$
Train de banlieue de Mascouche (3)	5 600 usagers	3 500	50 millions \$
Sous total	16 400 usagers	9 600	145 millions \$
Métro de Laval	18 000 usagers	3 400**	Complété
Voie réservées sur Papineau	ND	ND	ND
Total	34 400 usagers	13 100	145 millions \$

*Extrapolation faite par Mme. Junca-Adenot selon la méthode de l'AMT
 **Sans aucun effort de maximisation du potentiel de développement urbain

Pour ce tableau, les références sont les suivantes :

- (1)- Agence métropolitaine de transport, « Étude sur le prolongement de la voie réservée pour autobus sur la rue Pie-IX vers Laval », 2005.
- (2)- Agence métropolitaine de transport, « Développement du transport collectif dans l'Est de Montréal », 2004, 18.
- (3)- Agence métropolitaine de transport, « Projets à l'étude pour la desserte pour le transport en commun », 1999, page 14.