

## TRANSPORT 2000 QUÉBEC

### Mémoire concernant le prolongement de l'autoroute 25 Entre Laval et Montréal

#### *Observations sur le projet et recommandations au BAPE*

##### 1. Mission de l'organisme et orientations générales

L'association Transport 2000 Québec a été fondée en 1977 et sa mission consiste à assurer la représentation des intérêts des usagers du transport collectif au Québec, de même que la promotion de l'intégration des systèmes de transport. Ses principales valeurs reposent sur l'accessibilité aux moyens de transport, leur efficacité dans le contexte d'un usage efficace des ressources.

Ses grandes réalisations sont les suivantes : sauvegarde d'un réseau ferroviaire de base pour le Québec, avènement de la modernisation des services régionaux de trains Montréal-Deux-Montagnes et Montréal-Rigaud, création de la campagne de sensibilisation Journée de l'air pur, soutien à la formation du groupe Transport 2000 Côte d'Ivoire en Afrique.

##### 2. Contexte et problématique

La construction d'un nouveau lien routier rapide entre les îles de Laval et de Montréal est présentement à l'étude afin d'augmenter la capacité du réseau de la Région métropolitaine dans le secteur est de l'archipel. Toute cette effervescence s'inscrit dans le contexte d'une insatisfaction voire d'une grande frustration parmi les automobilistes de Laval et de la couronne nord, qui voient s'ajouter des temps de déplacement considérables pour accéder à l'île de Montréal. Pendant longtemps, on a crû qu'une meilleure fluidité des déplacements permettait d'améliorer la mobilité de la population en général. On sait par ailleurs que les infrastructures de transport et la mobilité qu'elles entraînent contribuent à la fluidité des échanges et à la croissance économique.

Cependant, la faiblesse actuelle des indicateurs de performance ne permettent pas d'évaluer clairement la retombée des investissements publics respectifs. Mais une conclusion s'impose tout de même. Malgré un mythe fort répandu au Canada et en Grande-Bretagne jusqu'à récemment, les transports ne sont pas rentables financièrement et les gouvernements devront continuer d'y investir des sommes importantes afin que l'économie demeure concurrentielle vis-à-vis des partenaires commerciaux avec qui nous avons la plus grande pénétration des marchés, soit en termes d'accès soit en termes de mobilité de main-d'œuvre. Il en va autant des réseaux routiers que des systèmes de transport collectif, où l'État exerce un levier essentiel. Même les États-Unis, qui reposent sur des marchés décentralisés, continuent de subventionner massivement les transports.

Cela dit, les gouvernements sont confrontés à une rareté des ressources financières qui a pour effet de retarder à la fois l'entretien des infrastructures et la réalisation de certains autres projets stratégiques au niveau de la mobilité. Aussi, les besoins de mitigation des impacts pour le milieu urbain en rehaussent les coûts de réalisation. Quoiqu'il en soit, le gouvernement du Québec semble vouloir accélérer la construction d'un pont sur la rivière des Prairies pour relier l'autoroute 25 et la 440 à Laval. En confiant la réalisation de ce projet à un partenaire privé, il escompte alors une contribution des usagers pour assumer au moins partiellement les coûts d'investissement afférents. Cette situation constituerait certes un précédent, compte tenu de l'abolition du péage sur les voies rapides de la Région métropolitaine de Montréal en 1985.

Par contre, étant donné la précipitation apparente dans ce dossier, il est difficile d'établir le de gré d'urgence par rapport à d'autres projets similaires dans la Région métropolitaine. Cette question devient importante pour les commissaires, non seulement en raison des impacts environnementaux mais également de cette dimension pour l'ensemble du système de transport dans la Région et compte tenu des ressources budgétaires éminemment limitées dont dispose le ministère des Transports du Québec, qui doit composer avec une rationalisation des dépenses depuis une vingtaine d'années. Bref, c'est là une question incontournable que seul un plan de transport pourrait résoudre à l'échelle de la Région.

### *Population et aménagement du territoire*

En ce qui concerne la démographie de la couronne nord, il va sans dire que c'est un secteur de la Métropole qui draine la plus forte croissance relative de sa population, de même qu'une hausse vigoureuse de la motorisation. Or, cette situation est vraisemblablement attribuable à la faiblesse des liens par transport en commun. Le réseau routier n'est certainement pas sous-développé et les liens terrestres à cet égard peuvent probablement se comparer avec ce qui existe entre Montréal et sa rive sud, laquelle a déjà fait l'objet d'une commission ad hoc en 2001-2002, pour une population pourtant supérieure.

Plusieurs allégueront à cet égard que la construction d'un pont stimulera l'étalement urbain. L'établissement d'une causalité en cette matière est hasardeuse. Une infrastructure lourde de transport en elle-même est structurante pour l'aménagement du territoire, qu'il s'agisse d'un métro à grande capacité, d'une autoroute à grande capacité à longs intervalles ou d'un train rapide. En revanche, de nombreux facteurs sont susceptibles d'influencer les choix de localisation des activités (résidences, industrie, commerce). Au premier chef, l'exclusion d'espaces dévolus au zonage agricole ou à des espaces naturels apparaissent fondamentaux, avant même d'examiner la question des infrastructures de transport. Ainsi, une ceinture verte autour des axes de développement actuels de la Métropole procurerait davantage de bénéfices en matière de contrôle de l'étalement urbain que les projets de transport.

### 3. Solution proposée et appréciation

La construction d'un pont, bien qu'elle suscite la controverse, ne représente pas en soi un mauvais projet, si sa réalisation devait entraîner une amélioration de la mobilité des personnes dans la Région métropolitaine. Cependant, nous n'avons pas d'autre proposition que celle qui est soumise à l'attention du BAPE. En situation moins urgente, il eut été possible de dresser un inventaire des solutions disponibles. Mais nous ne sommes en présence que d'un seul projet pour ce secteur de la Métropole. Hors, toutes choses égales par ailleurs, l'amélioration de la desserte routière risque de provoquer un déclin de la compétitivité du système de transport en commun dans la dynamique des déplacements.

Dans notre esprit, peu importe qu'il y ait ou non un partenaire privé, il importe de placer sur un pied d'égalité l'accroissement de l'offre en transport collectif et en transport routier. Nous posons cette démarche dans l'hypothèse où il serait reconnu qu'il y a un sous-développement des équipements de transport en général dans ce secteur. En d'autres termes, si le transport collectif s'avère une option marginale dans la planification du projet, il y a de fortes chances que la réalisation du projet donne lieu à une hausse marquée des déplacements en automobile. Est-ce là ce que la collectivité souhaite ? Est-ce le souhait du Gouvernement ? La réponse est encore moins claire, car nous n'avons pas d'énoncé de politique dans cette optique.

Si les effets ne sont pas clairs au chapitre de l'étalement urbain, c'est surtout du côté d'une hausse anticipée de la motorisation des ménages et des déplacements motorisés qu'il faut se tourner pour anticiper les tendances découlant de la réalisation du projet routier. C'est pourquoi une planification intégrée seule pourrait répondre à ces questions. La phase d'information complétée en 2002 et la période des questions au promoteur n'aura pas aidé à clarifier ces interrogations, en l'absence d'une politique gouvernementale à cet effet. Les autorités et centres de recherche américains et anglais ont commencé à s'intéresser à ces effets induits et une approche nationale est même nécessaire.<sup>1</sup>

Dans le même ordre d'idées, il y a tout lieu de croire que l'ouverture d'un axe de transport routier rapide – en l'absence d'amélioration significative de la desserte en transport collectif – risque d'aspirer une part non négligeable de la fréquentation des réseaux existants dans son sillage. À titre d'exemple, l'ouverture de l'autoroute 13 dans l'ouest en 1976 s'est effectuée parallèlement à une réduction de 34,3 % de la fréquentation du train Montréal-Deux-Montagnes (taux de variation du nombre de passagers quotidiens entre 1975 et 1977 (Transurb, août 1987).

---

<sup>1</sup> *Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment (SACTRA)* pour la Grande-Bretagne et *Transportation Research Board* pour les États-Unis

#### 4. Conclusions et recommandations

Dans les conditions actuelles où le projet est présenté, on ne peut que conclure à une proposition qui favorise la mobilité individuelle. Bien plus, la collectivité continuerait à subventionner les déplacements motorisés individuels, tandis que le Gouvernement soutient qu'il n'en a plus les moyens. Nous ne sommes pas du tout étonnés d'apprendre que cette infrastructure ne sera pas rentable. En effet, les déficits d'exploitation seraient épongés à même une contribution financière des autorités gouvernementales<sup>2</sup>. Avec moins de 50 000 usagers par jour, les données disponibles révèlent une surcapacité. En présence de trois voies par direction, le pont pourrait accueillir au moins le double. Mais il est à parier que le potentiel de croissance permettra d'assurer un volume de 100 000 véhicules à plus ou moins brève échéance.

Cela dit, une incertitude persiste devant l'imminence d'une hausse permanente des prix du carburant et ses effets sur la compétitivité de l'économie québécoise. De plus, les effets économiques de ce projet ne sont pas établis, hormis l'amélioration de la qualité de vie des automobilistes par de meilleurs temps de déplacement. Contrairement au projet de l'autoroute 30, la justification du projet comme voie de contournement n'a pas vraiment été démontrée de manière rigoureuse, du moins quant à ses retombées pour le commerce extérieur.

Enfin, nous sommes d'avis que le scénario proposé de construction du pont et de prolongement de l'A-25 risque d'affaiblir davantage la part de marché du transport en commun dans l'ensemble des déplacements. Nous avons choisi ici de nous en tenir à quelques éléments-clés qui puissent être vérifiables, notamment en nous limitant aux questions de mobilité, de finances publiques et de concurrence entre les modes – automobile et transport en commun. En conséquence, nous proposons au BAPE de recommander la mise en place d'un plan de contingence qui aurait pour effet de repousser à plus tard la réalisation de ce projet. Si ce projet est susceptible de représenter un intérêt pour certaines clientèles, nous croyons qu'il doit être débattu d'abord en fonction de sa contribution à l'économie métropolitaine et à la mobilité des personnes dans son acception la plus large. Les problèmes identifiés seraient mieux résolus par une meilleure utilisation des infrastructures actuelles :

- 1) rétablissement de la voie réservée du boulevard Pie-IX
- 2) extension du train Blainville-Montréal jusqu'à Mascouche via Laval
- 3) plan de transport métropolitain multimodal

Quoiqu'il en soit, si le projet proposé devait être en bout de piste retenu tout de même par le Gouvernement, nous présentons comme condition :

---

<sup>2</sup> BISSON, Bruno (2005). *Autoroute 25 : le péage ne suffira pas*, La Presse, 7 juin, p. A-15

- 1) mise en place d'une voie réservée au transport en commun et au covoiturage au centre du pont de l'A-25<sup>3</sup>
- 2) plan de transport métropolitain multimodal qui donne une place égale au transport collectif et aux autres modes de transport non motorisés vis-à-vis des transports routiers conventionnels (automobile et camionnage)

Dans l'anticipation d'une présentation de ce document, nous espérons contribuer à une meilleure compréhension des enjeux par les commissaires et le grand public intéressé par ces questions. Essentiellement, ce projet constitue-t-il une solution à une problématique réelle ou bien une fuite en avant ? C'est la question préalable à laquelle nous avons tenté de répondre.

Présentation : Jean Léveillé, président du Conseil

Rédaction : Normand Parisien, B.Sc., M.A.P., directeur général

Collaboration : Luc Côté et Pierre E. Lachapelle

Montréal, le 9 juin 2005

---

<sup>3</sup> Étant donné qu'il est admis que le projet ne sera pas rentable de toute manière et qu'il fera l'objet d'investissements publics