

215

Mtl DM47

Projet de prolongement de l'autoroute 25
entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-
Bourassa

Laval-Montréal

6211-06-080

MEMOIRE SOUMIS AU BAPE DANS LE CADRE DES
AUDIENCES SUR LE PROJET DE L'AUTOROUTE 25

POUR UN PROJET LOCAL AVEC UNE VISION GLOBALE

PAR FRANCOIS CHARTIER

Le projet de construction d'un pont dans l'axe de l'autoroute 25 au-dessus de la Rivière des Prairies constitue le premier lien routier à être entrepris entre Montréal et Laval depuis près de trente ans. La dernière réalisation étant la construction d'un second tablier au pont Lachapelle en 1976.

Le caractère rarissime de tels ouvrages oblige un examen approfondi, non seulement du projet en tant que tel mais également de son insertion dans le réseau actuel et futur. Car il affectera des milliers d'usagers pour plusieurs décennies.

Il va sans dire que ce projet vise à remplir deux objectifs. Premièrement il vise à réduire les distances parcourues en tout temps. Deuxièmement il vise également à réduire la congestion routière aux heures de pointe. S'il est incontestable que le premier objectif sera atteint, il en va tout autrement en ce qui a trait à la congestion routière.

Le pont de l'autoroute 25 deviendra instantanément le troisième lien (après la 15 et la 13) le plus achalandé entre Montréal et Laval pour plusieurs raisons:

- Il constituera le troisième véritable lien autoroutier entre Montréal et Laval. (L'autoroute 19 devenant un boulevard sur l'île de Montréal)
- Il représentera le trajet le plus court entre Laval et la Rive-Sud car on ne refera pas la même erreur qu'avec l'autoroute des

~~Laurentides qui aurait dû être construite dans l'axe du boulevard Laurentien à Montréal pour ainsi former une ligne droite avec l'autoroute Décarie. Une autre erreur de conception semblable est de ne pas avoir utilisé l'échangeur de Ville Saint-Pierre comme point d'origine pour l'autoroute 13. Ces deux erreurs "historiques" expliquent en grande partie les causes~~

~~de la congestion routière sur l'île de Montréal. N'eurent-elles~~
été commises, la congestion serait surtout limitée aux ponts aux heures de pointe.

- Mais la troisième raison pour laquelle ce pont sera abondamment utilisé est qu'étant situé presque au bout de l'île, il constituera avec l'autoroute 440 et l'autoroute 13 (à l'autre extrémité de l'île) une véritable voie de contournement.

Beaucoup de mythes sont entretenus au sujet de l'autoroute 30 comme voie de contournement de Montréal. D'une part on surestime le nombre de camions et semi-remorques qui n'arrêtent pas dans l'île de Montréal. Dans l'industrie du transport il est reconnu que lorsqu'un trajet dure plus de six heures, il est plus économique d'utiliser un wagon plate-forme et d'y faire monter des remorques pour voyager par train. Ce qui arrive de Toronto-Windsor par semi-remorques à destination de Québec ou des Maritimes est appelé à voyager par train. Tôt ou tard les transporteurs vont utiliser ce moyen en raison des pénuries de chauffeurs et du coût croissant des carburants. D'autre-part les informations qui filtrent au sujet de l'autoroute 30 donnent à penser que ce projet sera beaucoup trop dispendieux pour l'achalandage estimé.

Cela est facile à comprendre. Plus le rayon de courbure de cette voie de contournement est grand, plus grand est également son éloignement de ses utilisateurs potentiels. Si l'autoroute 30 doit permettre d'éviter certaines congestions, elle va par contre accroître les distances parcourues.

La congestion routière concerne principalement les ponts vers Montréal le matin et vers la banlieue le soir. Avec ou sans pont, cette congestion va croître à cause du phénomène d'étalement urbain. Les sols agricoles constituant moins de 2% du territoire québécois et la saison de végétation étant plus courte sur la rive-nord que sur la rive-sud, il est préférable que l'étalement urbain se fasse sur la rive-nord. Il y a une certaine disponibilité de sols sabloneux entre Blainville et Mascouche qu'il est préférable de sacrifier pour le développement plutôt que des sols de catégorie 1 à 3 sur la rive-sud de Montréal.

L'objectif de réduction de la congestion routière ne peut être atteint qu'en dissuadant les gens d'utiliser leur voiture pour voyager matin et soir de la banlieue vers Montréal. La meilleure forme de dissuasion, c'est d'offrir un transport en commun dont le temps de parcours est plus faible que lorsqu'on utilise une voiture "au milieu de la nuit". Un tel service existe déjà dans l'ouest de l'île de Montréal, il s'agit des trains de banlieue Montréal - Rigaud et Montréal - St-Eustache.

Des projets sont à l'étude pour créer deux lignes de train de banlieue dans l'est: Montréal - Repentigny et Montréal - Mascouche. Cette dernière ligne devant partir de Mascouche sur les voies du C.P. en traversant Laval d'est en ouest pour ensuite utiliser les mêmes voies que la ligne Montréal - Blainville en faisant un détour vers Montréal-Ouest pour ensuite se rendre au centre-ville de Montréal. Ce détour est nécessaire à cause de l'utilisation de locomotive au diésel et de l'absence, depuis peu, d'un lien entre les voies du C.P. et du C.N. à l'intersection de la rue Sauvé et du boulevard de l'Acadie. Les locomotives au diésel ne peuvent utiliser le tunnel du C.N. sous le Mont-Royal qui mène à la gare Centrale. Ce tunnel, utilisé uniquement par les trains de passagers, est pourtant le lien le plus efficace qui soit pour relier les banlieues nord au centre-ville.

Voici donc mes suggestions:

- Qu'en lieu et place de voies réservées aux autobus sur le pont enjambant la rivière des Prairies dans l'axe de l'autoroute 25, que l'on ajoute plutôt une voie de chemin de fer qui relierait les voies du C.P. à St-François à ceux du C.N. à Rivière-des-Prairies pour mettre en place une ligne de train de banlieue entre Mascouche et le Centre-ville de Montréal. Cette ligne dont les locomotives seraient à traction électrique pourrait comporter une gare au C.E.G.E.P. Marie-Victorin ainsi qu'à l'intersection du boulevard Lacordaire (Où existe déjà une voie d'évitement)
- Qu'éventuellement une gare soit construite à la rue Berri pour être relié à la station de métro Sauvé. Une autre gare devrait aussi être construite sous la station de métro Edouard-Monpetit pour faciliter l'accès à l'université de Montréal.

-
- Que le train de banlieue Montréal - Repentigny utilise plutôt l'emprise du C.N. longeant la rue Souigny pour ensuite se rendre à la station de métro L'Assomption.
- Que l'on complète l'autoroute 440 vers l'ouest (Via l'île Bizard) jusqu'à l'autoroute 20.
 - Que l'on modernise et porte à six voies l'autoroute 20 entre Dorion et l'aéroport Dorval
-
- Enfin, que l'on abandonne la construction de l'autoroute 30 de Chateauguay à Dorion. Le faible achalandage prévu ne justifie cet investissement.

En résumé, on ne peut réaliser le projet de l'autoroute 25 sans avoir une vision globale de toute la problématique du transport car celui-ci entraînera un effet domino. Ce mémoire constitue donc une piste de réflexion pour réaliser un projet digne des années 2000.