

Mémoire présenté par Patrice Godin dans le cadre de l'audience publique sur le

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

A. Pertinence du projet soumis au BAPE

Le projet présenté dans le cadre de cette audience publique porte sur l'impact du prolongement de l'autoroute 25 (sa construction et son exploitation) sur l'environnement humain et physique à une échelle locale. Ce projet a pour prémisses que le parachèvement de l'autoroute et la construction du pont sont indispensables à la bonne circulation des biens et des personnes.

Dans la situation actuelle, on cherche à justifier un projet souhaité en énumérant des problématiques alors que c'est la procédure inverse qu'on devrait suivre. En effet, le projet actuel (si retenu) devrait plutôt être le résultat de l'identification détaillée de la situation actuelle et de l'analyse comparative de tous les moyens à envisager pour pallier aux problèmes identifiés.

Dans le cas qui nous occupe aujourd'hui, la problématique concerne la mobilité des personnes et des biens entre Montréal, Laval et l'est de la Rive-Nord. Le ministère des Transports a compilé des données sur la circulation des véhicules entre ces trois pôles. À partir de ces données, le ministère a identifié une problématique en quatre points (*Présentation du projet au BAPE*, MTQ):

- a) Discontinuité de l'autoroute 25;
- b) Augmentation majeure de la circulation sur les ponts entre 1971 et 2003;
- c) Congestion récurrente de tous les axes routiers reliant Montréal et Laval à l'heure de pointe du matin;
- d) Capacité des ponts existants nettement dépassée en 2016.

En fait, la discontinuité de l'autoroute 25 n'est pas une problématique en soi. Mais disons que le prolongement de l'autoroute 25 pourrait peut-être, dans le cas où une analyse comparative rigoureuse le permettrait, devenir une solution (ou une partie de la solution).

Quant aux points b, c et d de la problématique, ils sont identifiés comme étant le résultat de la discontinuité de l'autoroute 25 et de l'absence du pont. Or, les données et informations présentées à la population par le MTQ sont nettement insuffisantes pour prouver qu'il existe un lien entre la discontinuité de l'autoroute 25 et les problèmes de congestion.

A mon avis, la problématique identifiée par le MTQ devrait ne pas tenir compte de la discontinuité de la 25 car il suppose alors que le prolongement de la 25 s'avérerait être la seule solution possible.

Avant de soumettre un projet au BAPE, le ministère des Transports devrait d'abord faire une analyse rigoureuse de la situation. Cette analyse devrait comprendre quatre points importants: 1) l'identification précise des problématiques; 2) l'identification de moyens potentiels pour y remédier; 3) l'identification du degré de capacité de chacun de ces moyens à pallier la situation problématique et; 4) l'identification de un ou plusieurs moyens les plus efficaces.

B. Lacunes de l'étude d'impact

L'étude d'impact produite en juin 2001 montre des lacunes importantes.

Étendue du territoire étudié

D'abord, le projet est analysé comme si l'enjeu était local. Dans ce contexte, on restreint l'analyse des impacts (sur la qualité de l'air, sur l'eau, sur le paysage, sur la circulation automobile, sur les espaces verts, sur les niveaux de bruit, etc.) à l'environnement immédiat de l'autoroute et du pont. Par exemple, la section qui aborde le climat sonore ne tient compte que de la portion située entre la rivière et le boulevard Henri-Bourassa. Or, on sait que ce projet provoquera inévitablement une circulation accrue sur la portion sud de la 25, sur le boulevard Métropolitain et sur la rue Notre-Dame, pour ne mentionner que ces artères.

A ce sujet, la *Présentation du projet au BAPE* (par le MTQ) prévoit que, en 2016, 12% des déplacements depuis le pont projeté seront vers le centre de l'île-de-Montréal et que 13% seront vers le Centre-Ville. **Le dossier à l'étude est plus que local, il est métropolitain. Le prolongement de l'autoroute 25 et la construction du pont modifierait de manière importante la dynamique de la circulation sur une échelle plus grande que l'échelle locale. L'étude d'impact devrait donc étendre son analyse au Centre et au Centre-Ville de Montréal, à tout le moins.**

Augmentation du parc automobile et du nombre de titulaires de permis de conduire

Au Québec, tout comme dans la région de Montréal, le nombre de véhicules augmente d'année en année. Le tableau 1 montre que le taux d'accroissement du nombre d'automobiles dépasse celui de l'accroissement de la population.

TABLEAU 1 ÉVOLUTION DE LA POPULATION ET DU PARC AUTOMOBILE AU QUÉBEC DE 1910 À 2003

<i>Année</i>	<i>Population</i>	<i>Parc automobile</i>	<i>Rapport (une auto/ x pers.)</i>
--------------	-------------------	------------------------	----------------------------------------

1910	1 900 000	786	2417,30
1920	2 300 000	41562	55,34
1930	2 700 000	178 548	15,12
1940	3 200 000	235 572	13,58
1950	4 000 000	455 200	8,79
1960	5 200 000	1 161 599	4,48
1970	6 100 000	2 396 212	2,55
1980	6 479 000	2 762 345	2,35
1995	7 224 938	3 530 000	2,05
1996	7 259 019	3 586 000	2,02
1997	7 289 628	3 641 000	2,00
1998	7 323 600	3 710 000	1,97
1999	7 351 200	3 776 000	1,95
2000	7 381 800	3 836 000	1,92
2001	7 396 990	3 910 000	1,89
2002	7 445 745	3 995 000	1,86
2003	7 492 333	4 124 000	1,82

Sources: *Bilan routier de la SAAQ, 2003; Rapport du groupe de travail sur l'urbanisation*, Éditeur officiel du Québec, 1979.

Le tableau 2 montre que le commentaire concernant le parc automobile peut également être appliqué au nombre de titulaires de permis de conduire.

TABLEAU 2 ÉVOLUTION DE LA POPULATION QUÉBÉCOISE ET DU NOMBRE DE TITULAIRES DE PERMIS DE CONDUIRE ENTRE 1998 ET 2003

<i>Année</i>	<i>Population</i>	<i>Nombre de titulaires</i>	<i>Rapport</i> <i>(un permis / x pers.)</i>
1998	7 323 600	4 402 692	1,66
1999	7 351 200	4 447 439	1,65
2000	7 381 800	4 496 997	1,64
2001	7 396 990	4 545 461	1,63
2002	7 445 745	4 600 819	1,62
2003	7 492 333	4 655 612	1,61

Sources: *Bilan routier de la SAAQ, 2003*

Entre 1998 et 2003, le nombre de véhicules au Québec s'est accru en moyenne de 59 600 par année. Pour les îles de Montréal et Laval seulement, cette valeur est de 17 800 (données tirées du site internet de la SAAQ). Et il ne s'agit pas ici de prévisions mais bien de faits. Les tableaux 1 et 2 sont la preuve que le Québec, tout comme la plupart des pays occidentaux, vit dans le paradigme du tout-à-l'auto. Le nombre de véhicules étant à la hausse depuis que la voiture existe, on peut affirmer assurément que cette augmentation sera maintenue et que le taux auquel se fait cet accroissement pourrait également demeuré aussi fort pour les quelques prochaines années à tout le moins. **Le fait de ne pas tenir compte de l'augmentation du parc automobile dans l'étude d'impact est une lacune très importante car cet accroissement pourrait avoir un impact majeur sur l'efficacité du pont. On pourrait éventuellement conclure à**

l'impertinence du pont pour régler les problèmes de congestion dans la région de Montréal.

C. Étude sur la congestion

Une étude intitulée *Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal* a été produite en 2004 à la demande du ministère des Transports du Québec. Cette étude est particulièrement intéressante puisqu'elle compare la congestion entre 1993 et 1998 et qu'elle établit les coûts attribuables à la congestion récurrente.

Le tableau 3 (tableau 24 de l'étude présentée à l'adresse suivante: <http://www1.mtq.gouv.qc.ca/fr/publications/ministere/recherche/etudes/rtq04-01.pdf>), tirée de l'étude pré-citée, montre la variation de différents paramètres traduisant l'évolution du niveau de congestion pour chacune des cinq sous-régions du territoire d'étude et pour chaque catégorie de route, entre 1993 et 1998. La première section (appelée *Voies-kilomètres*) montre le développement du réseau routier pour chacune des régions. Il est à noter qu'il est nul pour la Couronne nord et que le plus important est à Laval avec 5,2%.

La section *Voies-kilomètres congestionnés* montre un accroissement important de la congestion. Dans la Couronne nord et Laval, l'augmentation a été respectivement de 45,4% et de 20,1%.

Le nombre de *Véhicules-kilomètres parcourus* a aussi augmenté significativement dans les cinq régions étudiées. Pour la Couronne Nord et Laval, ces augmentations sont respectivement de 28,3% et de 19,7%.

Si le nombre de *Véhicules-kilomètres parcourus* a augmenté, le nombre de *Véhicules-kilomètres congestionnés* a augmenté encore plus. Pour la Couronne Nord et Laval, ces valeurs sont respectivement de 86,2% et de 43,3%.

Plusieurs interprétations pertinentes à notre présent dossier peuvent être formulées à partir du tableau 3. D'abord, bien que l'offre de *Voies-kilomètres* n'ait pas du tout augmenté dans la Couronne Nord et que le nombre de *Voies-kilomètres congestionnés* et de *Véhicules-kilomètres congestionnés* aient augmenté de manière importante sur ce territoire, on pourrait conclure que les problèmes de congestion sont dus à une stagnation de l'offre du réseau routier. Or, bien que l'offre du réseau routier ait augmenté dans les quatre autres régions, les données montrent que la congestion dans ces régions a également augmenté, et, de surcroît, de manière importante. Il faut donc chercher ailleurs les causes de l'augmentation de la congestion.

Par souci de bien informer le lecteur, les modifications apportées au réseau routier pour Laval et la Couronne Nord sont présentées au tableau 4 (voir annexe C de l'étude pré-citée).

Cette étude sur la congestion laisse perplexe quant à la capacité d'une nouvelle autoroute et d'un nouveau pont à soulager le réseau routier. On peut sans doute attribuer l'augmentation de la congestion à l'augmentation du parc automobile ainsi qu'à l'accroissement du nombre de kilomètres parcourus par chaque véhicule. On peut être certain que le prolongement de l'autoroute 25 n'aura aucun impact sur l'utilisation croissante de l'automobile, bien au contraire. Pour cette raison, le MTQ doit absolument investir les 383 M\$ prévus dans des projets qui s'attaqueront directement aux causes de la congestion, soit l'augmentation constante du nombre de véhicules et du nombre de kilomètres parcourus.

D. L'investissement n'atteint pas la cible

Le coût prévu du projet à l'étude est de 383 millions de dollars. Si on se fie à d'autres projets d'envergure qui ont été réalisés au cours des dernières décennies, on pourrait s'attendre à ce que les coûts soient, en bout de ligne, au moins deux fois plus élevés. Le partenaire privé doit payer une portion de ce montant total; mais pour l'instant cette portion demeure inconnue.

Compte tenu que ce projet ne réussisse jamais à régler les problèmes de circulation dans l'Est de la région métropolitaine, il serait préférable d'investir cet argent dans des projets qui auront pour effet de diminuer vraiment le nombre de véhicules ainsi que le nombre de kilomètres parcourus, les vrais causes au problème de congestion. Ces centaines de millions de dollars devraient donc plutôt servir par exemple à instaurer un service de train de banlieue vers Repentigny, un autre vers Terrebonne, augmenter l'offre des autres trains qui sont déjà très utilisés, développer des voies réservées sur les ponts existants avec des stationnements incitatifs (tel la voie du pont Champlain dont les autobus circulant sur la voie réservée transportent 18000 passagers chaque matin). L'humain recherche la facilité. S'il a l'occasion de prendre sa voiture, il la prendra. La meilleure façon de faire augmenter l'utilisation du transport en commun est donc de ne pas augmenter l'offre du réseau routier.

E. Vision du ministère des Transports à l'égard de l'environnement

A venir

F. Impact sur la santé

Dans le cadre de la Consultation publique sur la Stratégie d'Action Jeunesse (<http://www.jeunes.gouv.qc.ca/consultation/>) que le gouvernement du Québec tenait du 28 avril au 10 juin 2005, le portrait dressé par le gouvernement en ce qui concerne les

niveaux d'activité physique recommandée montre que, en 2003, ces niveaux **n'étaient pas** atteints par 48% des garçons et par 65% des filles de 12 à 17 ans. Ce même portrait indique également que un enfant sur quatre âgé de 6 à 16 ans présente un surplus de poids. Aussi, au Québec, le taux de tabagisme est de 26% chez les 15-19 ans et de 36% chez les 20-24 ans.

Pour lutter contre ce manque d'activité physique et une alimentation déficiente, le gouvernement du Québec a lancé l'hiver dernier la campagne *Vas-y, fais-le pour toi!* Et au printemps 2006, le gouvernement s'apprête à interdire la cigarette dans les restaurants et les bars du Québec. Par ces changements, on comprend que le gouvernement cherche à corriger des situations qui portent atteinte à la santé des Québécois et aussi à faire diminuer la pression que ces problèmes de santé exercent sur notre système collectif de santé. Mais voilà, le projet de prolonger l'autoroute 25 va dans le sens contraire de ces initiatives, d'autant plus que le projet initial a récemment été modifié pour éliminer la piste multifonctionnelle (prévue sur le pont) destinée aux piétons, cyclistes et patineurs.

Les problèmes de santé engendrés par la sédentarité sont réels. La sur-utilisation de l'ordinateur, de la télévision et de la voiture en est grandement responsable. Il est prouvé que l'activité physique, même pratiquée minimalement, a des effets bénéfiques sur la qualité et sur l'espérance de vie. Le gouvernement se doit d'encourager la population à bouger, et en particulier les jeunes à adopter tôt de saines habitudes de vie.

Prolonger l'autoroute 25, c'est faire encore plus de place (physique et morale) aux voitures dans l'inconscient collectif. Prolonger l'autoroute 25, c'est marginaliser encore plus ceux qui, par choix ou non, marchent, pédalent ou utilisent le transport en commun. Le gouvernement du Québec, et en particulier le ministère des Transports et le ministère de la Santé et des Services sociaux, devrait s'inspirer des statistiques alarmantes sur la santé de la population et ne pas mettre en œuvre des projets qui entraînent encore plus de sédentarité.