

Dépôt d'un mémoire au BAPE dans le cadre du
**Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le
boulevard Henri-Bourassa**

Le parachèvement de l'autoroute 25, un projet durable ?

Présenté par :

Marie-Ève Nadeau

Géographe et citoyenne de Montréal

et

Stéphanie Bourgault

Géographe et citoyenne de Laval

Table des Matières

Préambule	3
Motivations personnelles	3
Introduction	4
Comment une autoroute peut-elle être durable?	4
Planification en vase clos et absence de vision à long terme	6
Un effet au-delà du modèle prévisionnel : l'étalement urbain	7
Conclusion	11
Références.....	12

Préambule

Différents motifs nous amènent à nous intéresser au projet de prolongement de l'autoroute 25. Dans un premier temps, de par notre domaine de spécialisation, il est normal que nous nous intéressions de près aux questions relatives à l'aménagement du territoire et au développement durable. Dans un deuxième temps, nous sommes citoyennes de Montréal et de Laval et nous nous sentons directement concernées par ce projet qui aura un impact à court et à long terme sur notre environnement.

Motivations personnelles

Marie-Ève Nadeau : Déposer ce mémoire consiste pour moi à présenter mes préoccupations et points de vue au BAPE relativement au projet. Comme je m'intéresse à la problématique des autoroutes en milieu urbain, je souhaite apporter une autre dimension qui, je l'espère, sera considérée lors de la prise de décision.

Stéphanie Bourgault : Pour ma part, je crois à l'importance d'adopter une approche holistique pour l'analyse des impacts sur l'environnement. Selon moi, le Ministère des Transports du Québec ne nous dit pas tout, car certains aspects clés ne sont pas pris en compte. Il faut revoir les procédures d'évaluation des impacts de façon à vraiment intégrer le paradigme du développement durable.

Introduction

Est-ce que la construction d'un nouveau tronçon d'autoroute peut être considérée comme du développement durable? Difficile à croire? Pourtant, c'est ce que le Ministère des Transports du Québec (MTQ) stipule. Même M. Mulcair, Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs nous l'a annoncé : ce projet nous aidera à rencontrer les objectifs de réduction des gaz à effet de serre mis de l'avant par le protocole de Kyoto!

À la lumière de l'étude d'impact déposée devant le BAPE et de ce que nous avons entendu lors de la première partie des audiences publiques, nous n'avons aucune raison de croire que le développement durable fait réellement partie des préoccupations du MTQ. C'est ce que nous voulons démontrer dans le présent mémoire. Malheureusement, étant donné le court laps de temps pour la rédaction et le dépôt des mémoires, nous nous limiterons principalement à deux aspects. Dans un premier temps nous aborderons le manque de vision à long terme et la remise en question du modèle de simulation. Dans un second temps, il sera question de l'effet du réseau routier sur la trame urbaine et de la pression exercée sur l'utilisation du sol.

Comment une autoroute peut-elle être durable?

Le Ministère de l'Environnement définit le développement durable comme suit :

Le développement durable vise à répondre aux besoins essentiels du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. Il est donc basé sur des principes d'équité, non seulement envers les générations futures, mais aussi envers les générations actuelles, quel que soit leur lieu d'origine. Ses trois objectifs sont le maintien de l'intégrité de l'environnement, l'amélioration de l'équité sociale et l'amélioration de l'efficacité économique (MENVQ, juillet 2002).

Le MTQ, le ministre Mulcair et des groupes en faveur du prolongement de l'autoroute 25 nous présentent ce projet dans une optique de développement durable. Bien sûr, un regard en surface, sur une période de temps relativement courte, semble confirmer cette affirmation. Les prévisions du MTQ annoncent une plus grande fluidité du transport et une économie du temps de déplacements. Cependant, la période considérée dans l'étude d'impact pose problème. En effet, les simulations ont été réalisées pour les années 2006 et 2016. Or, la définition du développement durable souligne l'importance de ne pas compromettre la capacité des générations futures de satisfaire à leurs besoins. Des prévisions sur une période de 10 ans ne permettent en rien la rencontre de cet objectif. Sur le long terme, il en résultera une augmentation du nombre de véhicules et de la congestion. De ce fait, on peut anticiper des impacts négatifs :

- Au plan économique – augmentation du temps de déplacement ;
- Au plan environnemental - dépendance accrue vis-à-vis l'automobile pour les déplacements en banlieue, augmentation des émissions de gaz à effet de serre, dégradation de la qualité de l'air, pollution sonore et visuelle ;
- Au plan social - les ménages motorisés sont favorisés par rapport aux autres, surtout si l'offre de transport collectif n'est pas suffisante. (Par exemple, les premiers bénéficient d'un meilleur accès à l'emploi).

Une partie du problème réside dans la façon de percevoir les transports. Il faut cesser de voir l'usage de l'automobile individuel comme étant le mode de déplacement à privilégier et de reléguer les transports collectifs au second rang, en les utilisant comme appoint par rapport aux transports individuels. Il importe de mettre de l'avant une stratégie de transport durable qui maximisera l'utilisation des transports collectifs, maîtrisera l'usage de l'automobile en « zone urbaine au moyen de la gestion intégrée de la circulation et de la mobilité, [réduira] au minimum l'étalement urbain grâce à l'intégration de la planification foncière et de celle des transports (CEMT, 2001)».

En bout de ligne, le MTQ dans son rapport de justification, affirme lui-même qu'« [en] définitive, un tel lien contribuerait à diminuer les temps de déplacement des automobilistes et à augmenter la fluidité de la circulation à court et moyen terme. (MTQ,

avril 2001)» Nulle part dans l'étude d'impact il n'est question de planification à long terme, pierre d'assise du développement durable!

Planification en vase clos et absence de vision à long terme

Selon nous, deux points vont à l'encontre du paradigme du développement durable: une planification en vase clos et l'évacuation du temps long dans la planification. Malgré la difficulté d'instaurer un processus prévisionnel adapté à ces aspects, il est crucial de mettre de l'avant une approche holistique axée sur une planification à long terme si l'on veut rencontrer des résultats durables.

Le réseau de transport autoroutier doit être considéré comme un système complexe. Il interagit avec d'autres systèmes également complexes. Afin de mieux anticiper les besoins en transport, plusieurs éléments doivent être pris en compte. Les points suivants ne sont pas considérés dans l'anticipation de la demande par le MTQ :

- Les changements démographiques et le vieillissement de la population ;
- Le fort taux de motorisation des ménages¹ ;
- Un part de plus en plus grande de gens travaillant en banlieue² ;
- Les comportements « intelligents » des usagés. Adaptation de leur conduite et selon le cas modification de leur itinéraire ou de leur mode de déplacement ;
- L'importance des milieux naturels et de la préservation de la biodiversité ;
- La hausse appréhendée des coûts du pétrole et une baisse possible de la part modale de l'automobile ;
- L'augmentation des gaz à effet de serre.

¹ Dans l'Est, une forte proportion des ménages est motorisée. Selon l'AMT, 94,2% des ménages de la couronne Nord seraient motorisés, 90,4% à Laval et 74,5% dans l'Est de Montréal (par rapport à 58,2% dans le centre); 4% utilisent les transports collectifs dans la couronne Nord, 10% à Laval, 24% dans l'Est, 33% au centre. (AMT, 2003)

² On note l'émergence de nouveaux pôles et une décentralisation des activités économiques, mais l'emploi reste encore grandement concentré autour du centre-ville de Montréal. (Apparicio et al, 2004)

Étant donné le caractère complexe des réseaux de transport, il devient désuet d'appliquer un cadre d'analyse linéaire en considérant le réseau de transport comme un système fermé. La prudence est de mise quant à l'importance accordée aux prévisions et aux chiffres des simulations du MTQ. Les simulations sont centrées essentiellement sur l'évolution de l'offre et de la demande et trop d'éléments ne sont pas pris en compte (Simard, 1996).

Il ne s'agit pas de remettre en cause la nécessité d'effectuer des simulations mais il faut faire attention aux résultats obtenus pour une analyse de système en vase clos. En raison de la complexité des systèmes de transport, « toutes choses ne peuvent pas être égales entre elles par ailleurs ». On ne peut justifier un projet sur des résultats d'analyses partielles, qui n'intègrent qu'une dimension de la problématique, surtout qu'elles sont basées sur des prévisions. Il peut s'avérer difficile de pondérer les imprévus, il n'y a qu'à penser à l'Aéroport international de Mirabel, jadis promis à un brillant avenir! Il faut revoir la façon d'évaluer les impacts, tout n'est pas quantifiable. Les paramètres et les impacts du projet vont bien au-delà des modèles prévisionnels. La stricte approche en termes de circulation est insuffisante. Pour Simard (1996), l'emploi actuel de modèles mathématiques linéaires crée un obstacle à la prise en compte des enjeux sociaux, économiques et environnementaux dans le processus d'analyse. En effet, la difficulté de chiffrer ces enjeux rend ardue leur intégration au modèle prévisionnel.

La hausse de la circulation entraînée par la construction de nouvelles infrastructures est inévitable. Ainsi, une augmentation de l'offre autoroutière est bien vite comblée et même dépassée par l'ampleur de la demande qu'elle a stimulée.

Un effet au-delà du modèle prévisionnel : l'étalement urbain

La vision du projet qu'entretient le MTQ évacue ainsi plusieurs dimensions en dehors des questions de fluidité du réseau autoroutier. En ce qui concerne l'aménagement du territoire, le parachèvement de l'autoroute 25 soulève de nouveau le débat sur l'étalement urbain. La mise en place d'une infrastructure lourde de transport ne sera pas

sans conséquence uniquement sur les secteurs qu'elle dessert directement, mais aura un impact sur l'ensemble de la région métropolitaine. Ce type d'infrastructure est souvent considéré comme une réalité à part de l'aménagement du territoire, alors que, comme l'écrivait Simard (1996), mettre en place une autoroute, n'est-ce pas aménager le territoire?

Plusieurs aspects ont été étudiés dans l'étude d'impact de 2001(MTQ, juin 2001) Toutefois, l'étude des répercussions du projet sur le milieu humain ne concerne qu'un corridor bien défini. Bien que l'étude à ce sujet soit très détaillée, elle ne s'attarde aucunement sur les effets à plus grande échelle.

Les groupes en faveur du parachèvement de la 25 basent notamment leur argumentation sur le fait que le projet ne contribuera aucunement à l'étalement urbain, puisque l'amélioration de la desserte de l'Est de Montréal consolidera ce secteur en favorisant l'urbanisation dans le périmètre même de l'île de Montréal. Évidemment, il s'agit d'une issue possible. Pourtant, rien n'est mentionné au sujet des zones situées aux marges de la région métropolitaine qui deviendront plus aisément accessible advenant la réalisation du projet.

Les infrastructures de transport jouent un rôle dans l'organisation spatiale et sont historiquement associées à la forme de la ville. Les moyens de déplacement ont évolué en fonction des technologies disponibles à chaque époque, de la marche à pied et la ville compacte aux banlieues du tramway électrique, jusqu'à la motorisation qui a repoussé les marges de l'espace urbanisé (Huang, 1996 ; Ingram, 1998). La mise en place des infrastructures propices à l'essor de l'automobile, facilitant les déplacements, aurait ainsi engendré la dispersion des activités, par l'accès à un espace désormais plus vaste (Merlin, 1992).

Donc, le parachèvement de l'autoroute 25 relève l'offre autoroutière en facilitant la circulation automobile dans le secteur Nord-Est et propose ainsi des gains d'accessibilité pour la couronne nord. Pour une même durée de déplacement, il sera

possible de rejoindre des secteurs encore plus éloignés du centre de Montréal, repoussant les limites de l'espace métropolitain.

On ne peut nier les liens entre les infrastructures autoroutières et l'étalement urbain. L'accès facilité au Nord-Est de la région rend disponible un plus vaste espace à l'urbanisation, ce qui amenuise conséquemment les pressions foncières et favorise une consommation extensive des terres. Ces secteurs, qui rejoindraient la sphère des mouvements pendulaires, sont encore des milieux ruraux et agricoles, où les jeunes ménages pourraient éventuellement s'installer avec le développement d'un marché immobilier plus abordable.

De manière plus précise, il reste difficile d'évaluer les effets directement imputables aux autoroutes. Ceux-ci s'inscriraient dans un système dynamique où les causes du changement sont complexes (Giulano, 1995). De plus, les effets ne se concrétisent spatialement qu'à très long terme. Les infrastructures et le cadre bâti déjà en place ont une durée de vie relativement longue, faisant en sorte que tout nouvel équipement de transport inaugure une longue période d'adaptation du territoire.

Les impacts d'une autoroute et d'un échangeur sur l'organisation spatiale et fonctionnelle d'un territoire ne se restreignent pas aux secteurs directement desservis, puisque de telles voies de transport influencent aussi l'utilisation du sol des secteurs plus éloignés et moins accessibles. Les résultats des travaux menés par Erickson & Gentry (1985) dans la région de Baltimore et Stanilov (2003) à Seattle démontrent le rôle joué par le réseau routier supérieur sur la structuration urbaine tant à l'échelle locale que métropolitaine. De telles infrastructures modifient les affectations du sol, et ce, dans un rayon dépassant de loin celui de la proximité immédiate de ces axes. Évidemment, il ne s'agit que d'un facteur de développement parmi d'autres qui ne peut régir à lui seul l'organisation d'un territoire. La conclusion générale de ces recherches demeure : les infrastructures routières ont des effets sur le territoire et le modifient sur une grande échelle. L'évaluation des impacts sur le milieu humain n'a été faite qu'à l'échelle locale, c'est-à-dire pour secteurs traversés par le projet. Or, comment envisager que ce projet,

visant à soulager la circulation routière sur l'ensemble du réseau métropolitain, n'aurait pas d'impact d'envergure équivalente?

Le fait que le développement qui serait induit dans les « zones blanches » de Laval, faisant jadis partie de la zone agricole permanente, ne soit pas pris en compte dans les modèles de prévision advenant la concrétisation du projet, démontre bien la négligence des aspects liés à l'étalement urbain dans la prise en compte des effets possibles de l'autoroute 25. Bien au-delà des conséquences sur les milieux écologiques, il y a toujours ceux liés à l'environnement humain. Estimer que le parachèvement n'aura pas d'impacts significatifs sur les milieux périurbains traduit bien les méconnaissances des effets des infrastructures autoroutières et la ségrégation existant entre leur planification et celle de l'aménagement du territoire.

Au-delà des problèmes liés à la circulation routière et à l'ensemble du réseau, il est nécessaire de mesurer les impacts possibles sur l'aménagement du territoire. Autrement, le même scénario se répètera, celui intégrant les problèmes générés par l'étalement urbain qui accroîtront tôt ou tard la pression sur le réseau routier. Le parachèvement de la 25 ne fera qu'accentuer cette tendance en canalisant le développement vers des secteurs qui profiteront des gains d'accessibilité à l'échelle métropolitaine. Mettre de l'avant un projet qui pave la voie à la dispersion de la population sur un territoire métropolitain en constante expansion ne résoudra aucunement les problèmes qui servent actuellement de base à la justification du projet. Alors il importe de considérer la problématique liée à l'étalement urbain plutôt que de la nier aveuglément.

Conclusion

Suite à notre réflexion, nous en arrivons à la conclusion suivante : le prolongement de l'autoroute 25 ne constitue aucunement un projet durable. Privilégier les déplacements d'automobilistes solos ne peut d'aucune façon rencontrer le paradigme du développement durable. Sur une courte période les avantages sont indéniables. Mais à plus longue échéance, nous devons faire face au même problème, une nouvelle congestion du réseau et de nouveaux projets d'autoroutes pour la contrer! Les interventions visant à rendre le réseau autoroutier plus fluide ne font que favoriser l'expansion de la région métropolitaine, en accroissant l'accessibilité de secteurs périphériques situés toujours de plus en plus loin du centre de Montréal. Il faut changer la façon de faire et valoriser les transports durables. Les transports collectifs doivent être considérés sur un même pied d'égalité et non seulement comme une mesure accessoire servant à soulager le réseau autoroutier. Il faut repenser la façon de planifier nos choix modaux car ils ont un impact direct sur l'environnement dans lequel nous vivons. Pour y arriver, il faut augmenter l'efficacité des transports en communs et investir davantage. Ils doivent être efficaces, confortables et rapides sinon les gens continueront à opter pour la voiture.

Une planification sur 10/20 ans nous paraît suivre une stratégie électorale plutôt qu'une optique de développement durable. Il importe d'avoir une vision à long terme impliquant les générations futures, mais il faut déborder du cadre des statistiques et des modèles prévisionnels actuels. Tout n'est pas quantifiable et les impacts vont bien au-delà des simples statistiques sur les flux de voitures. Une approche strictement en terme de circulation est foncièrement déficiente.

Références

Agence métropolitaine de transport, (2003), *Kyoto, une stratégie de transport des personnes pour la région métropolitaine de Montréal*, 25 février 2003, 32 pages.

http://www.amt.qc.ca/corpo/documents/memoires/Memoire_Kyoto.pdf, consulté le 12 mai 2005.

Apparicio, Philippe, Valera Petkevitch, et al. (2004), Atlas électronique de la zone métropolitaine de l'emploi de Montréal : de l'organisation spatiale du marché du travail à l'organisation spatiale des déplacements domicile-travail, INRS Urbanisation, Culture et Société, 2004.

<http://www.atlas-zme.qc.ca/>, consulté le 18 avril 2005.

Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), *Mise en œuvre des politiques de transports urbains durables*, 3 mai 2001, 48 pages.

<http://www.cemt.org/online/council/2001/CM0113f.pdf>, consulté le 3 juin 2005.

Erickson, Rodney A., Marylynn Gentry (1985), « Suburban nucleations », *The Geographical Review*, 75 (1) : 19-31.

Giulano, Genevieve (1995), « Land Use Impacts of Transportation Investments: Highway and Transit », in S. Hanson, *The Geography of Urban Transportation*, 2nd edition, New York, The Guilford Press, p. 305-341.

Merlin, Pierre (1992), *Les Transports urbains*, Paris, Presses universitaires de France, 127p.

Ministère de l'environnement (MENVQ). *Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, juillet 2002, 27 pages.

Ministère de l'environnement (MTQ). *Rapport de justification*, avril 2001, 62 pages et annexe.

Ministère de l'environnement (MTQ). *Rapport d'analyse des impacts*, juin 2001, pages 1-1 à 5-26 et annexe

Huang, Herman (1996), « The Land-Use Impacts of Urban Rail Transit Systems », *Journal of Planning Literature*, 11 (1) : 17-30.

Ingram, George K. (1998), « Patterns of Metropolitan Development: What Have We Learned? », *Urban Studies*, 35 (7) : 1019-1035.

Simard, Odile (1996), « La planification des transports : pratique réductrice et limitée », *Routes et transports*, 26 (1) : 22-27.

Stanilov, Kiril (2003), « Accessibility and Land Use: The Case of Suburban Seattle, 1960–1990 », *Regional Studies*, vol. 37 (8) : 783–794.