

**215 (nouvelle version)DM56**

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

Laval-Montréal

6211-06-080

Audiences du BAPE à Montréal  
Juin 2005

# L'avenir de l'Est de Ville de Laval

Mémoire présenté par  
l'Association des citoyens de St-François

# Préambule

**Depuis 20 ans on constate que l'est de Laval est moins développé que le centre et l'ouest dû au fait qu'il manque présentement une structure indispensable permettant un développement harmonieux de ce secteur.**

**L'infrastructure routière n'est pas complétée et la population se sent parfois prisonnière de cette situation géographique particulière.**

## **Audiences du BAPE à Montréal**

**Mr. Michel Germain, président de la commission  
M. les commissaires**

### **Prolongement de l'autoroute 25 vers Laval et la couronne Nord**

L'Association des citoyens de St-François s'est particulièrement impliquée durant les quinze dernières années dans le développement social, culturel et économique du secteur Est de Laval qui constitue en pratique le quart de la superficie de cette ville.

Aussi, nous sommes particulièrement intéressés à pouvoir participer à ces audiences publiques du BAPE pour préciser nos attentes au Gouvernement du Québec.

Les gens de St-François se considèrent depuis longtemps comme particulièrement isolés dans la pointe Est de l'île de Laval, en fait un genre de ghetto géographique accentué par les aléas de la circulation automobile et par un transport en commun trop local, fermé aux débouchés plus rapides et adaptés à la grande région. Ainsi, il faut prévoir 45 minutes en automobile pour se rendre dans l'est de Montréal, alors qu'avec un pont ce serait 10 minutes et seulement 21 minutes pour se rendre sur la rive sud!

Pour les citoyens de l'est de Laval ce projet est majeur et incontournable. Depuis plus de cinq ans, par le biais de notre journal Ensemble nous n'avons cessé d'appuyer les initiatives de l'Administration de la ville de Laval dans ce projet de prolongement de l'autoroute 25 à travers Laval et vers la couronne Nord.

Cette action s'est concrétisée plus particulièrement depuis le 11 avril 2000, quand le Premier ministre Lucien Bouchard a dévoilé le Plan de gestion des déplacements de la Région Métropolitaine de Montréal.

Pour nous, ces Audiences publiques à Montréal représentent un exercice facile puisque la majorité des textes a déjà été élaborée au cours des dernières années.

Vous trouverez ces textes en annexe, actualisés pour la circonstance, mais inchangés dans leur majeure partie. Ils constituent en fait l'historique de ce projet depuis si longtemps prévu et reporté ainsi que les impacts techniques, économiques, sociaux et environnementaux sur notre région d'abord, mais aussi sur tout le secteur Est de Montréal et de la plus grande partie de la couronne Nord.

N'oublions pas que depuis la mise en place de la Communauté Métropolitaine de Montréal (loi 134) qui regroupe une centaine de municipalités de la couronne Sud à la couronne Nord, nous faisons tous partie d'une seule entité politique et économique, mais surtout géographique.

Cette Communauté Métropolitaine de Montréal dont le cœur est un archipel baigné par le fleuve St-Laurent et les rivières des Prairies et des Mille-Îles, hérite des avantages et des inconvénients de sa situation. Les problèmes des infrastructures, du transport en commun et du développement régional sont encore plus intimement liés et complémentaires, et doivent donc être considérés comme un ensemble indissociable qui ne peut être traité dans le cadre de projets distincts. Les obstacles représentés par ces cours d'eau doivent impérativement nous faire oublier nos querelles de clochers et nous ne pourrons vivre et prospérer sans des liens nombreux entre toutes les parties de cet archipel.

Les plus récents rapports de firmes spécialisées font état de la baisse en importance de Montréal par rapport à Toronto, surtout à cause des problèmes d'infrastructures de la région de Montréal. Ces problèmes sont à ce point majeurs que la CMM dans son ensemble en ressent déjà les effets. La situation anarchique du trafic sur l'autoroute Métropolitaine en particulier, crée des bouchons de circulation ce qui augmente de façon marquée le taux de pollution avec les problèmes sociaux qui en découlent.

Ironiquement, ces frustrations causées aux automobilistes ne semblent pas profiter aux transports en commun. En fait, une bonne partie de ces usagers de la route viennent des banlieues et continueront à utiliser leur automobile puisqu'ils ne peuvent faire autrement. Les rénovations prévues pour le métro et le système de transport en commun de Montréal, les ajouts prévus de nouveaux trains de banlieue, représentent des montants appréciables.

Les travaux entrepris en 1998 pour prolonger l'autoroute 25 vers le boulevard Henri Bourassa et la rivière des Prairies constituaient la phase préliminaire d'un prolongement ultérieur vers Laval et la rive Nord. La suite logique de cet investissement de plus de 43 millions de dollars de la part du gouvernement, est de compléter le raccordement de l'autoroute 25 à l'autoroute 440 à Laval. Le détournement d'une partie du trafic routier de l'autoroute Métropolitaine sera alors possible.

Les résidents de Montréal vivent une situation peu enviable. Avec la saison chaude, ils vont encore devoir composer avec un smog urbain qui ne peut que croître et embellir avec l'augmentation récemment chiffrée du parc automobile québécois. Ainsi, malgré le petit nombre de ponts dans l'archipel, le parc automobile a augmenté de plus de 150.000 véhicules dans la CMM entre 2001 et 2003.

La croissance de la population de la couronne Nord et de Laval de 1987 à 2003 a également augmenté et reste la plus forte de la CMM soit respectivement de 4.3% et de 1.6%.

Il est donc temps maintenant de procéder à la finalisation de ce projet majeur. L'étude faite en 2002 prévoyait la construction d'un tronçon de 9 km au coût de 329 millions de dollars pour prolonger l'autoroute 25 jusqu'à l'autoroute 440 à Laval et vers la couronne Nord.

Nous sommes aussi, à notre manière, des écologistes bon teint. Le projet que les représentants du Ministère des Transports nous ont présenté, minimise au maximum ces inconvénients. La récente visite du site de construction nous a permis de vérifier point par point les arguments avancés par les écologistes. Il en résulte pour nous, qu'il a été systématiquement tenu compte du respect de l'environnement lors de la préparation du projet. Les sites naturels seront respectés durant et après les travaux. L'impact environnemental a ainsi été réduit le plus possible.

Les sondages locaux que nous avons aussi réalisés, ne rencontrent pratiquement aucune opposition à un péage qui serait collecté par l'entreprise privée. Le pont pourra donc être à péage, et les coûts de l'essence en constantes hausses et les économies de temps constituent un incitatif certain pour les indécis. Les réticents au péage auront toujours le loisir de continuer à utiliser leurs ponts habituels.

Les terrains nécessaires sont expropriés depuis longtemps, la préparation du site est bien avancée et les pré-requis du projet sont pratiquement complétés.

Pour nous, le pont de l'autoroute 25 n'est pas une utopie.

Il y a de nombreux avantages à réaliser ce projet.

- **Détournement vers Laval et la couronne Nord en pleine expansion d'une bonne partie du trafic routier de Montréal.**

Ceci permettra dans l'immédiat un étalement de la circulation pour la majorité des ponts entre Laval et Montréal. Pensons aux possibilités accrues d'itinéraires diversifiés pour les usagers, à la diminution de la pollution par la circulation rendue plus fluide.

- **Incitation aux transports en commun :**

Lors de la visite guidée sur le site des travaux de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval, les représentants du Ministère des Transports nous ont confirmé la construction d'un stationnement incitatif situé à proximité de l'école Leblanc, tel qu'il avait été prévu dans la banque de terrains disponibles. Une

gare intermodale pour le train de banlieue est également prévue à proximité. Ainsi que le prévoyait le Plan de gestion des déplacements de la Région Métropolitaine de Montréal en 2001, il est certain que plusieurs automobilistes vont être incités à utiliser la navette prévue sur une voie réservée du pont de la 25, pour se rendre directement à la station de métro Radisson.

- **Mise en valeur du secteur Est de Laval :**

Les terrains du nouveau Parc industriel de la 25, situés à proximité de l'ancien pénitencier de St-Vincent-de-Paul sont occupés par des industries propres et modernes, attirées par la proximité du futur pont. Un point important à souligner...Enfin, les industries ou commerces incitent une population à s'installer à proximité de leur lieu de travail.

- **Mise en valeur du secteur Est de Montréal :**

La Chambre de Commerce du secteur Est de Montréal a demandé à plusieurs reprises au Gouvernement du Québec la construction du prolongement de l'autoroute 25. La banque de terrains disponibles dans ce secteur est importante, et la construction du pont contribuerait à la revitalisation du secteur. Il faut aussi penser à une possible diminution du trafic sur les ponts Legardeur et Charles de Gaulle, ce qui n'est pas négligeable.

- Tel qu'annoncé par les autorités gouvernementales, au moins douze comtés en profiteront directement.

Pour l'Association des citoyens de St-François

André Cardé. Secrétaire (450) 665-4442

Pour information supplémentaire Jacques St-Jean, président (450) 666-2509

# Annexes

## Annexe I

### Historique du projet de prolongement de l'autoroute 25

**1976** – Demandes de soumissions publiques pour le pont de l'autoroute 25 sur la rivière des Prairies.

**1976** – Nouveau gouvernement du premier ministre René Lévesque. Moratoire pour arrêter les travaux prévus,

**1982** – Le gouvernement provincial et la Ville de Laval s'entendent pour construire la bretelle d'accès de la future autoroute 25 (Boulevard Roger Lortie) entre le boulevard Lévesque et la montée Masson en passant sous les voies du Canadien-Pacifique.

**1989** – Le plan d'aménagement de la ville de Laval confirme l'emplacement du futur pont de l'autoroute 25 avec l'approbation du gouvernement provincial.

**1998** – Les travaux de prolongement de l'autoroute 25 à partir de l'autoroute Métropolitaine jusqu'au boulevard Henri Bourassa reprennent.

**1998** – Concurrément, à Laval, l'autoroute 25 est élargie à trois voies sur une longueur de 3,5 km entre le pénitencier de St-Vincent-de-Paul et la montée Masson. L'élargissement de la section située entre la montée Masson et l'île St-Jean, prévue dans une deuxième étape, ne sera jamais réalisée. Cette situation créera la congestion journalière que nous connaissons.

**1998** – Le maire de Laval Gilles Vaillancourt propose dès le 27 mars un pont qui pourrait être conçu, construit et exploité par le secteur privé. C'est l'option Privatisation-Tarifcation. Ce concept sera élaboré plus en détail le 23 octobre.

**2000** – Dévoilement le 11 avril du Plan de Gestion des déplacements de la Région Métropolitaine de Montréal. Le projet de prolongement de l'autoroute 25 vers Laval devient un impératif majeur, afin de permettre le détournement du trafic routier pendant la reconstruction de l'autoroute Métropolitaine. Les travaux de l'autoroute 25 sont évalués à 325 millions. Citons pour mémoire « ...des interventions intégrées en transport en commun en site propre devront être mises en œuvre concurrément à tout prolongement d'autoroute.. » et plus loin «...construire un lien de transport en commun intégré à l'autoroute qui permettra une desserte intégrée au transport en commun jusqu'aux stations Anjou et Radisson. » Il est dit aussi qu'un stationnement incitatif est prévu à proximité du futur rond-point de raccordement des autoroutes 440 et 25 à Laval, soit près du

complexe Leblanc, ceci pour permettre un accès privilégié au transport en commun sur la voie réservée du futur pont de l'Est.

Le concept de partenariat avec l'entreprise privée n'a pas changé. Le ministre des transports Guy Chevrette mentionne qu'en aucun cas, le profit des firmes privées choisies ne dépassera 12 %.

**2000** – Projet de loi 134 proposée par la ministre des affaires municipales Louise Harel créant la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) et regroupant une centaine de municipalités de la couronne Sud, de l'île de Montréal, de Laval et de la couronne Nord.

**2000** – À la demande de L'AMT, le pont Mathieu reliant l'île St-Jean à Terrebonne sur la rivière des Mille-Îles est refait et il est élargi d'une voie supplémentaire réservée au transport en commun des usagers de l'île St-Jean, sans tenir compte des besoins d'élargissement futurs lors de la jonction avec la nouvelle autoroute 25. Le bouchon de circulation à l'entrée de Terrebonne n'est donc toujours pas réglé.

Le pont Lesage reliant l'île St-Jean à Laval demeure tel quel. Le bouchon perdure...

**2001** – La loi 164 est adoptée par Québec. Cette loi permet à l'entreprise privée (PPP) d'intervenir dans la construction d'infrastructures en lieu et place du gouvernement dans la réalisation de travaux majeurs et urgents.

**2001** – Septembre. C'est la journée portes ouvertes préparée par l'équipe des trains de banlieue du chemin de fer Canadien-Pacifique avec les maires de Laval, Mascouche, Lachenaie et Terrebonne, les représentants de l'AMT accompagnés de plus de 2600 personnes dans des trains pleins à craquer. Un périple pour relier les villes de la rive nord et de Laval à la gare Jean Talon à Montréal. Un succès retentissant.

**2002** - Le 26 janvier, Guy Chevrette ministre des Transports annonce l'instauration du Bureau de la mise en œuvre du Partenariat Public-Privé et procède au premier appel d'intérêt pour le projet de prolongement de l'autoroute 25 vers Laval et la rive Nord. Au début de l'été le projet est présenté lors de l'étape d'acceptation environnementale.

**2002** – Le projet de réfection totale de la montée Masson à Laval est à nouveau retardé dans l'attente de la décision qui sera prise au sujet du prolongement de l'autoroute 25.

**2004**- Dans son Programme triennal d'immobilisations (PTI) l'AMT a prévu un montant de 41 millions pour l'établissement du train de banlieue Mascouche-Laval-Montréal. Ce montant sera discuté à Québec devant le Conseil du Trésor, pour pouvoir ensuite être entériné et inscrit dans un programme gouvernemental.



## **Annexe II**

### **Et si l'histoire du PONT nous était contée ?**

À la fin des années cinquante, nous avons déjà nos légendes urbaines à St-François puisque sans aucune raison, le pont se situait dans le prolongement de la nouvelle montée du Moulin, un mythe qui aura la vie dure!

À la même époque, l'ancienne ville St-François est la première ville de l'île Jésus à se doter d'un plan directeur d'aménagement pour son territoire, dossier préparé par Claude Lafrenière. Le pont qui reliera le secteur Est de l'île Jésus à l'île de Montréal apparaît pour la première fois en travers des îles du Mitan pour relier l'ex-municipalité de Pointe-aux-Trembles et ensuite la ville de Repentigny par l'Autoroute 40.

Dans les années soixante dix, le premier plan directeur d'aménagement du territoire élaboré par ville de Laval situe d'ailleurs le pont au même endroit. Le pont sera ensuite déplacé beaucoup plus à l'ouest un peu plus tard.

Il faut attendre l'année 1976, où le gouvernement libéral du temps annonce les appels d'offres pour la construction du pont de l'Est dans le prolongement du pont-tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine et de la montée St-Léonard, l'Autoroute 25 actuelle. Les plans ont été préparés par la firme d'ingénieurs-conseils Lalonde, Valois, Lamarre, Valois et associés, qui s'intégrera en 1991 à SNC-Lavalin. Un poste de péage est même prévu près du boulevard Gouin avant l'entrée dans Laval. Les terrains nécessaires aux travaux sont expropriés, tant dans l'île de Montréal que dans Laval, et deviennent propriété provinciale.

La même année, René Lévesque prend le pouvoir, et le nouveau gouvernement décrète un moratoire pour arrêter les travaux prévus.

En 1978, le ministre des Transports, dans la perspective de l'Option Préférable pour contrer l'étalement urbain, ouvre le débat de la rue Notre-Dame prévue à l'origine comme site de l'Autoroute Est-Ouest en bordure du fleuve. Cette autoroute qui se voulait l'alternative plus au sud de l'Autoroute Métropolitaine ne sera donc jamais réalisée, ce qui va amener, avec l'augmentation de la circulation routière, les encombrements incontournables que nous connaissons sur le boulevard Métropolitain.

Pour remédier à cette situation, l'Autoroute 30 prendra la relève sur la rive sud. Mais qu'en est-il de la couronne nord? L'alternative pour les usagers-routiers reste l'Autoroute 15, qui se termine sur l'imbroglio du boulevard Métropolitain.

En 1982, le gouvernement provincial et ville de Laval s'entendent pour réaliser une partie des travaux prévus dans le corridor déjà exproprié en 1976. Ce sera l'avenue, baptisée maintenant Roger Lortie, qui reliera le boulevard Lévesque à la montée Masson et aux Autoroutes 25 et 440.

En 1989, le plan d'aménagement révisé de ville de Laval montre le pont prévu en 1976, sans changements, avec l'approbation du gouvernement provincial.

### **L'art de se tirer dans le pied**

De son côté, la Communauté Urbaine de Montréal va plus loin. Elle élimine de son plan d'aménagement le pont de l'Est vers Laval. Dans le but avoué d'enrayer la migration vers la couronne nord!

L'alternative Nord-Sud a disparu avec tout le potentiel de développement de l'Est de Montréal, dans des territoires encore vierges où la fermeture de grandes pétrolières a accru les réserves foncières disponibles. Le port de Montréal se déplace lui aussi vers l'est tandis que la circulation routière par containers se développe, augmentant encore la congestion de la métropole.

Et dans le même temps, la Communauté Urbaine veut se doter de règlements pour bannir le camionnage des grands axes de transit. Cette réorganisation des normes de circulation est devenue une problématique en cul-de-sac.

### **Les travaux reprennent sur l'Autoroute 25**

Il faut apporter des corrections et vite. Il semble que le gouvernement l'a compris. En 1998, on reprend les travaux de prolongement de l'Autoroute 25, au nord du boulevard Métropolitain, dans le corridor déjà propriété du gouvernement provincial, avec la même firme d'ingénieurs-conseils, celle-là même qui a préparé le projet en 1976, tout ça au coût de 16 630 000 dollars.

### **Montréal s'objecte au pont...mais dans la même foulée elle paye des millions pour les écrans anti-bruit du prolongement de l'Autoroute 25!**

En 1999, l'Autoroute 25 avance encore vers le nord, jusqu'au boulevard Henri-Bourassa, la préparation du site est réalisée pour se rendre au sud du boulevard Perras, c'est-à-dire à proximité de la rivière des Prairies. Tout ça, sans tambours ni trompettes, avec des dépenses totales qui s'élèvent maintenant à 43 738 000 dollars, ceci incluant les quotes-parts des villes d'Anjou et de Montréal pour la construction d'écrans contre le bruit, soit 5 900 000 dollars.

Concurremment, en 1998, l'Autoroute 25 à Laval est élargie à trois voies à partir du pénitencier sur une longueur de 3,5 km vers le nord. Il restera à *prolonger les travaux jusqu'aux ponts Lesage et Mathieu, qui nous relient par l'île St-Jean à Terrebonne, dans une phase ultérieure.* Ainsi d'ailleurs que l'élargissement de ces deux ponts, ainsi que les viaducs sur les boulevards des Mille-Îles à Laval et des Seigneurs à Terrebonne...

En 2000, Laval prévoit de reconstruire entièrement la montée Masson ainsi que d'y aménager une nouvelle piste cyclable sur une longueur de 7 km. La montée Masson, une voie bien pratique pour le détournement de la circulation automobile pendant de grands travaux...

Pour conclure, on ne dépense pas au delà de 43 millions de dollars en pleine période d'austérité sans de bonnes raisons, sans non plus une arrière-pensée de continuité vers le nord, vers Laval et vers la couronne nord toute entière, et, chose surprenante, pour le plus grand bien de tous, à commencer par la Communauté urbaine de Montréal, celle qui bloque le projet depuis tant d'années. Nous sommes depuis longtemps certains que le pont de l'Autoroute 25 sera réalisé et le maire de Laval Gilles Vaillancourt, encore plus.

## **Les temps ont changé**

Lorsque, en 1976, Guy Joron, le nouveau député du comté de Mille-Îles, se présente à St-François pour rencontrer ses électeurs, il doit faire face à un barrage de questions concernant le péage prévu à l'entrée du nouveau pont de l'Autoroute 25 vers Laval. Nous étions tous contre : au pont-tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine c'est gratuit, au pont vers Laval on paye!

Depuis 1998, pour avoir ce pont qui fait cruellement défaut à tout le secteur Est depuis 24 ans, le maire Gilles Vaillancourt a avancé l'idée que l'entreprise privée était prête à supporter le coût des travaux du pont et à en assurer l'entretien, à condition quelle puisse exploiter un système à péage.

Ce nouveau concept d'utilisateur-payeur semble plaire au gouvernement, puisque le président du conseil du trésor, Monsieur Jacques Léonard, vient d'annoncer le 22 octobre dernier que le gouvernement a donné le feu vert pour le prolongement de l'Autoroute 25, qui comprendrait un pont à péage entre Montréal et Laval. Le projet progresse et Jacques Léonard a ajouté : « Nous voulons vérifier l'acceptabilité par la clientèle d'un tel projet, puis nous voulons évaluer un cas qui pourrait être une expérience sur ce plan ».

## **UN PONT À PÉAGE...PRIVÉ OU PUBLIC?**

Ainsi, nous nous trouvons maintenant devant deux solutions.

La première, avancée dès le 27 mars 1998 par le maire de Laval Gilles Vaillancourt, élaborée davantage le 23 octobre de la même année, propose un pont qui pourrait être conçu, construit et exploité par le secteur privé. C'est l'option : privatisation-tarifification.

Cette solution a le mérite de pouvoir se réaliser très vite puisque le gouvernement n'aura pas à en supporter le coût. Un bail emphytéotique, tel qu'utilisé pour certaines stations de métro à Montréal, pourrait être négocié pour une durée à déterminer avec l'entreprise privée, qui a déjà annoncé son intention de participer au projet. Après un certain nombre d'années, le pont retournerait au domaine public.

La deuxième solution serait que le gouvernement construise le pont et l'entretienne en percevant un péage des utilisateurs. Au départ, le pont serait payé au moyen de nos taxes et impôts, et ensuite au rythme de l'achalandage.

Dans les deux cas un péage nous attend. Notre sondage-maison est très clair : **la très grande majorité des personnes interrogées accepte le principe du péage.** Que ce soit dans le projet-pilote préconisé par le gouvernement, ou encore dans le cas où l'entreprise privée serait responsable de la gestion du pont.

Il faut se rendre à l'évidence : ce qui était perçu en 1976 comme une disparité intolérable, est aujourd'hui admis. Il semble donc que nous soyons maintenant mûrs pour le concept utilisateur-payeur.

Dans le contexte actuel, il nous apparaît que la première solution est plus réaliste puisque le gouvernement va pouvoir compléter les travaux de l'Autoroute 25 en investissant seulement dans des travaux à Laval et à Terrebonne en laissant aux seuls utilisateurs-payeurs le fardeau de « payer » un pont attendu depuis si longtemps.

André Cardi rédacteur en chef  
(Journal Ensemble Décembre 1999)

## **Annexe III**

### **Déplacements dans la grande région métropolitaine**

(Statistique Canada, La Presse, février 2003)

#### **De 1981 à 2001**

Plus de 131 000 montréalais se rendent chaque jour hors de Montréal pour travailler. C'est 29% de plus qu'il y a 10 ans.

La banlieue de Montréal a créé 22 nouveaux emplois pour chaque nouvel emploi à Montréal au cours des 20 dernières années.

Entre 1981 et 2001, 191 000 nouveaux emplois ont été créés en banlieue, tandis qu'à Montréal, il y en a eu 8 600 de plus.

Il y a maintenant 811 000 emplois en banlieue contre 620 000 à Montréal.

En 1981, Montréal avait autant d'emplois que la banlieue.  
En 2001, Montréal ne comptait plus que 44% des emplois de la grande région métropolitaine.

Les montréalais qui travaillent à Montréal ont connu une baisse de 3%.  
Quant aux 330 000 banlieusards travaillant encore à Montréal, ils ont diminués de 5%.

Les banlieusards travaillant à Montréal composent maintenant 23% de tous les travailleurs se déplaçant dans la grande région métropolitaine.  
En 1991, ils représentaient 27,4% des déplacements pour le travail.

2/3 des travailleurs utilisent leur voiture, soit 73% des hommes et 58% des femmes.  
Le transport en commun est utilisé par 17% des hommes et 27% des femmes.

La distance médiane parcourue par les travailleurs de Montréal et sa banlieue était de 7,9 km en 2001.

Dans l'ensemble du Canada, le transport en commun a gagné des adeptes entre 1996 et 2001. Il était utilisé par 13,3% des femmes et par 8% des hommes.

Le pourcentage de ceux qui se rendaient à pied à leur travail représentait 7,9% des femmes et 5,4% des hommes, en baisse depuis 1996.

#### **Parc automobile**

Le parc automobile du Québec est passé en 2004 à 4.100.000 véhicules. En augmentation de 300.000 depuis l'année 2001.

Statistique Canada 2004