

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

Présenté au
Bureau des audiences publiques sur l'environnement

Par le
Conseil régional FTQ Montréal métropolitain

Mai 2005

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DU CONSEIL RÉGIONAL FTQ MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN	3
<i>Notre représentativité</i>	3
<i>Nos priorités</i>	3
<i>L'emploi et le développement socio-économique</i>	3
<i>La qualité de vie.....</i>	4
<i>L'étalement urbain</i>	4
<i>La protection du territoire agricole.....</i>	4
<i>Les répercussions sur l'environnement</i>	4
PARTIE 1 : NOTRE APPROCHE.....	6
<i>Notre intérêt.....</i>	6
<i>Il faut agir</i>	7
<i>Pour un plan global visant la réduction des déplacements en automobile</i>	8
<i>La priorité au transport en commun.....</i>	9
<i>Le développement économique et l'environnement</i>	12
PARTIE 2 : NOTRE ANALYSE DE LA SITUATION EN 2004-2005	13
<i>Un nouveau pont, intéressant....</i>	13
<i>Le réseau montréalais de l'Est.</i>	14
<i>Constat.....</i>	14
<i>Ajouter un pont, c'est consentir à reculer.....</i>	15
PARTIE 3 : DES SOLUTIONS	15
<i>La Société de transport de Laval (STL) et ses consœurs.....</i>	15
<i>La continuité des réseaux par l'AMT.....</i>	16
<i>Les trains de banlieue de Mascouche et Repentigny par l'AMT.....</i>	16
PARTIE 4 : UNE SOLUTION QUE NOUS REJETONS	17
<i>Le nouveau pont de la 25.....</i>	17
PARTIE 5 : D'AUTRES INTERVENTIONS ESSENTIELLES.....	17
<i>Le transport en commun et le covoiturage</i>	18
<i>La rue Notre-Dame.....</i>	19
<i>L'autoroute 30.....</i>	19
PARTIE 6 : PROJECTIONS.....	20
CONCLUSION.....	21

PRÉSENTATION DU CONSEIL RÉGIONAL FTQ MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN

Notre représentativité

Le Conseil régional FTQ Montréal métropolitain représente les affiliés de la FTQ des villes de Montréal, Laval et Longueuil et de la zone de la Rive-Sud de Montréal qui va de Beauharnois à Varennes, touchant les MRC de Lajemmerais, Champlain et Roussillon. Nous représentons ainsi environ 240 000 travailleurs et travailleuses de tous les types d'industries et de services, du secteur privé et du secteur public.

Notre mission fondamentale étant l'amélioration des conditions de travail et de vie de nos membres, toutes les questions reliées au développement social et économique de la région nous interpellent. Nous portons un intérêt particulier à la question du prolongement de l'autoroute 25 parce que nous représentons des travailleurs et des travailleuses qui doivent régulièrement se rendre à leur travail en empruntant les divers axes routiers et les transports en commun. D'ailleurs, nos constats, nos questionnements et nos solutions émanent des expériences et des connaissances concrètes de ces travailleurs et travailleuses qui vivent quotidiennement au cœur de la problématique. Mais nous abordons également la question d'un point de vue régional d'ensemble qui reflète aussi les préoccupations de l'ensemble de nos membres en tant que citoyennes et citoyens, résidents de quartiers et usagers de divers modes de transport.

Nos priorités

Depuis plusieurs années, nous intervenons au sein de diverses instances de développement local et régional, à la faveur du relèvement social et économique de la population de la région. Comme la problématique de la congestion va en empirant, la qualité de vie en est autant diminuée. De plus, nous soutenons que cette congestion est un facteur important qui nuit au développement de l'emploi et du développement socio-économique de même qu'à la qualité de vie de la population vivant en périphérie.

L'emploi et le développement socio-économique

Depuis 20 ans, l'ancienne ville de Montréal a été sérieusement touchée par les fermetures industrielles et les licenciements collectifs. De plus, les banlieues sont devenues des pôles d'attraction ce qui nous a fait assister au déplacement de l'emploi vers l'Ouest de l'Île, vers Laval, vers les Basses Laurentides, et vers la Rive-Sud de Montréal. Mais, même en créant beaucoup d'emplois en région, Montréal demeure le pôle de l'emploi aux heures de pointe.

Le problème de circulation gêne sans contredire le développement économique et devient un frein majeur à la création d'emplois. Pour le relèvement économique et social des travailleurs et travailleuses, citoyens et citoyennes, il est urgent de faciliter l'accès à des infrastructures adéquates de transport.

En ce sens, pour nous, la fluidité du transport des personnes et des marchandises dans la grande région montréalaise doit aussi s'inscrire dans un objectif de relance de l'emploi dans la métropole du Québec et doit agir directement sur cette problématique.

La qualité de vie

Par ailleurs, les solutions apportées aux problèmes de circulation doivent aller de paire avec l'amélioration de la qualité de vie. À cet égard, nous avons deux préoccupations. Il faut, d'une part, réduire le temps de transport et la fatigue qui en découle pour les personnes, en particulier les travailleurs et les travailleuses qui, au jour le jour, subissent les problèmes de congestion. D'autre part, il faut considérer la qualité de l'environnement des gens, citoyens et citoyennes, qui résident dans les quartiers touchés. Environnement visuel et sonore, qualité de l'air et sécurité sont donc également au nombre de nos priorités.

L'étalement urbain

Enfin, nous considérons que l'étalement urbain a été grandement facilité; il y a une trentaine d'années, par les infrastructures routières. Amplifié par l'étalement économique et l'étalement de l'emploi, ce phénomène entraîne d'énormes coûts, tant économiques qu'environnementaux. La congestion routière d'aujourd'hui est évidemment l'une des conséquences de l'étalement urbain. Par contre, une circulation facilitée pourrait inciter davantage de familles à s'éloigner du centre de la région. La question n'est certes pas simple. Une politique efficace pour favoriser l'habitation sur l'Île est assurément nécessaire. Mais nous croyons aussi que les solutions à envisager doivent contribuer à freiner l'étalement urbain plutôt qu'à le favoriser.

La protection du territoire agricole

Nous croyons que cet aspect ne peut aussi être négligé. Il faut penser à ce que représente le développement de l'étalement économique que causera cette ouverture sur Laval. Oui, il y aura la perte de terres productives reliée à la construction même de l'autoroute, mais rien à comparer avec le développement des parcs industriels et les projets d'habitation. Mais nous laisserons à l'Union des producteurs agricoles (UPA) le soin de vous faire part de leur conclusion.

Les répercussions sur l'environnement

Cet aspect se doit d'être considéré. Plusieurs points de vue sont élaborés sur les gaz à effet de serre. On parle de déplacements de véhicules d'un pont vers un autre, de consommation d'essence diminuée quand il y a fluidité. Sans vouloir minimiser cet aspect, nous laisserons ce volet aux regroupements écologiques qui ont l'expertise sur les effets reliés à l'utilisation des véhicules sur le milieu ambiant.

INTRODUCTION

Nous partageons certaines observations contenues dans le *Plan de gestion des déplacements Région métropolitaine de Montréal* du ministère des Transports du Québec (MTQ) concernant le développement d'un réseau global de transport pour permettre à Montréal de jouer son rôle de métropole du Québec :

La capacité d'utiliser plus efficacement les transports comme outil de développement économique aura des répercussions positives sur les entreprises et les emplois de la région métropolitaine de Montréal, mais aussi sur ceux de l'ensemble du Québec...

Il est généralement admis que le développement des réseaux de transport routier et de transport en commun agit comme catalyseur du développement urbain...

La promotion du transport en commun et la gestion de la demande de transport visent à limiter les nuisances liées à l'utilisation de l'automobile, telles que la pollution atmosphérique et le bruit.

Selon nous, le constat que faisait le MTQ dans le dossier de la rue Notre-Dame trouve application dans l'actuel cas de la congestion soutenue des infrastructures reliant Laval et Montréal :

Ces mêmes problèmes permettent de définir la problématique « transport et déplacements » à la fois locale et régionale (automobiles, piétons, cyclistes, camions et transport en commun). Ces problèmes montrent également que les particularités du milieu traversé et l'histoire du projet exigent une solution qui va au-delà de la problématique « transport » et mène vers une approche de type « projet urbain » intégrant évidemment la problématique « transport » (circulation, sécurité routière), mais également l'amélioration de la qualité de l'environnement et du cadre de vie, ainsi que le soutien au développement du milieu et le soutien au développement d'une identité collective.

Mais nous maintenons des réserves quant au projet de prolongement de l'autoroute 25 à cause des impacts négatifs sur le développement de l'est de l'île de Montréal dus aux possibilités accrues d'étalement urbain et économique vers Laval et la Couronne Nord. À notre avis, un nouveau pont ne dynamiserait pas l'est de Montréal mais accélérerait le développement du secteur est de l'île de Laval. Nous citons ici une mise en garde de que l'on retrouve dans l'avis de projet (doc.PR4) signé par Paul-André Fournier :

« Tel qu'il est mentionné dans le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal, ce prolongement d'autoroute pourrait, en l'absence de mesures restrictives d'aménagement du territoire, provoquer un développement urbain accéléré du secteur est de l'île de Laval. Ce projet devra être soutenu par un cadre d'aménagement régional, qui contrôlera et orientera la façon rigoureuse de développement de cette partie du territoire. Des interventions intégrées en transport en commun qui pourrait être en site propre devront être mises en œuvre concurremment à tout prolongement d'autoroute. »

Dans la première partie de ce mémoire, nous présenterons l'approche à partir de laquelle nous avons analysé le projet proposé selon les intérêts des travailleurs et travailleuses qui souhaitent aussi l'approche d'un plan global visant la réduction du nombre de déplacements en automobile et accordant la priorité au transport en commun, dans le respect du développement économique et de l'environnement. Par la suite, nous traiterons, en deuxième partie, de l'analyse de la situation et des constats de 2004-05. Dans la troisième partie, on fera part de solutions qui retiennent notre attention, et en quatrième partie, de celle que nous rejetons, en regard de notre approche. La cinquième partie de notre mémoire comportera des commentaires et des recommandations ne portant pas directement sur la mobilité entre Montréal et Laval; ces commentaires et recommandations doivent être accueillis comme des éléments de solution incontournables d'un plan global pour faire face aux problèmes de circulation et d'engorgement de l'Île de Montréal et de ses villes riveraines dans une optique de développement économique et social. Puis la partie 6 traite de projections et de développement durable. Enfin, en dernière partie vous trouverez notre conclusion .

Partie 1 : NOTRE APPROCHE

Notre intérêt

Il serait de notre intérêt premier d'appuyer sans réserve ce projet de prolongement de l'autoroute 25 à cause de l'investissement monétaire qu'il représente et de l'emploi qu'un tel projet va créer pour quelques années.

Il serait de notre intérêt d'appuyer ce projet qui favoriserait le transport routier des marchandises ce qui assurerait, on serait porté à le croire, des liaisons plus rapides entre l'Est de Montréal, le port de Montréal, la Rive-Sud, Laval et la Couronne-Nord.

Il serait de notre intérêt d'appuyer ce projet qui favoriserait le déplacement des automobilistes et de la main d'œuvre, nos travailleurs et travailleuses, qui doivent présentement passer des heures en immobilité et en non productivité.

Pour ces aspects, après tout, on s'occupe de travailleurs et travailleuses, et plusieurs diront qu'on y trouve notre compte, on devrait aller de l'avant et réclamer bien haut ce projet essentiel. Mais... il y a toujours ce mais.

Notre intérêt n'est pas tout à fait que ça. Nos affiliés, des gens de la base, des travailleurs et travailleuses, des citoyens et citoyennes, des gens qui se soucient de l'environnement et de la qualité de vie, pas seulement dans leur milieu de travail mais partout, nous disent que ce n'est pas le moyen à développer. Ils nous rappellent qu'on va commettre les mêmes erreurs faites dans un passé pas si loin. On va vous expliquer.

Bien sûr, il n'est pas question ici de prendre position pour Montréal au détriment de Laval. Il s'agit simplement d'être cohérent et de régler d'abord le problème de congestion dans Montréal aux heures de pointe avant de permettre un apport important de nouveaux véhicules automobiles. Montréal ne peut supporter plus de

déplacements de véhicules aux heures de pointe, pourquoi en faciliter l'usage? On devra contrôler les débits par des feux de circulation qui limiteront encore la fluidité recherchée. Ce ne sont pas les ponts qui ne fournissent pas mais bien les rues de Montréal qui sont surchargées et non efficaces. Il n'y a pas de dispersion possible de la circulation du côté montréalais des ponts.

Il faut agir

Disons tout d'abord que la situation actuelle est très contraignante et qu'il est essentiel d'agir. Les problèmes de circulation et de congestion des voies routières de Montréal et des banlieues créent des inconvénients majeurs aux travailleurs et aux travailleuses, aux citoyens et aux citoyennes de même qu'aux entreprises et à l'industrie du camionnage. Traverser un pont pour se rendre sur l'Île de Montréal est devenu un cauchemar.

Ce constat fait consensus pour l'ensemble du réseau de la grande région montréalaise. Mais la situation de la circulation de Laval est cependant différente de celle de la Rive-Sud : il n'y a pas de problème majeur pour se rendre de Montréal à Laval aux heures de pointe. Mais comme Longueuil, Laval est victime des bouchons sur les ponts qui la relie à la Couronne-Nord.

La congestion systématique des ponts aux périodes de pointe a aussi des retombées désastreuses sur les réseaux routiers locaux. Chacun cherche la rue exceptionnelle qui lui permettrait de se sauver de la congestion tout en se rapprochant de l'un des ponts. Tout comme nous le disions dans *nos mémoires sur la modernisation de la rue Notre-Dame*¹, et sur *l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*², où se retrouvent les mêmes problèmes, les effets directs sont très néfastes pour la population des quartiers touchés : une forte circulation sur des avenues secondaires et une vitesse accrue des véhicules. Si l'on ajoute à cela les éléments de pollution sonore, visuelle et atmosphérique cela n'a rien de réjouissant pour la population des quartiers avoisinant les ponts, autant à Montréal qu'à Laval et un peu plus au nord comme Terrebonne, Bois des Filion et Ste-Thérèse.

Jusqu'à maintenant, la solution d'une voie réservée pour les autobus sur les accotements de l'autoroute 25 de Terrebonne n'a pas permis de corriger la situation mais est de plus en plus populaire. Aussi l'AMT travaille à l'améliorer. On devra aussi penser à aller plus loin puisque le carrefour choisit pour le terminal est dans une zone de congestion majeure. Cela a certes amélioré la mobilité des usagers du transport en commun mais il ne s'agit pas de la majorité des usagers. Et Terrebonne

¹ Mémoire sur le projet du ministère des Transports du Québec concernant le projet de MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME, présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, par le Conseil régional FTQ Montréal métropolitain, janvier 2002, 12 pages.

² Mémoire sur l'amélioration de la mobilité des personnes et des marchandises entre Montréal et la Rive-Sud, présenté à la Commission de consultation présidée par M. Roger Nicolet, par le Conseil régional FTQ Montréal métropolitain et la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ) mai 2002, 14 pages.

souffre de congestion, des délais de 10 à 15 minutes à tous les jours de travail tant pour l'aller que pour le retour.

Il est important d'agir rapidement parce que les problèmes de congestion limitent la région de Montréal dans son développement, et toute la grande région en souffre. Il faut redonner à la région l'efficacité recherchée par les milieux d'affaires pour créer de l'emploi. Et il faut aussi faire en sorte que la région offre à ses résidents des quartiers où il fait bon vivre.

Pour un plan global visant la réduction des déplacements en automobile

Tout comme nous le soulignons dans *nos mémoires sur la modernisation de la rue Notre-Dame, et sur l'amélioration de la mobilité des personnes et des marchandises entre Montréal et la Rive-Sud*, le prolongement de l'autoroute 25 doit s'inscrire, lui aussi, dans un plan global de gestion des déplacements des personnes et de la circulation des véhicules pour la grande région de Montréal. Comme nous en faisons le constat, le réseau global de transport de la région métropolitaine doit être mis en chantier et être complété, sinon la situation va aller en s'aggravant.

Il est impensable qu'un seul projet de pont entre l'île Jésus et l'île de Montréal puisse régler la situation de la congestion car il n'y a actuellement aucun lien efficace, aux heures de pointe. De même, il ne suffit pas d'emmener efficacement des personnes et des marchandises sur l'île de Montréal. Il faut aussi garantir une efficacité sur l'île elle-même et il faut faciliter les liens d'un bout à l'autre de la région, d'est en ouest comme du nord au sud et vice-versa. Une étude globale sur l'amélioration de la mobilité s'impose donc.

Devant le succès des trains de banlieues et des voies réservées pour autobus autour de Montréal, on a intérêt à revoir la façon de faire. Le refoulement de la congestion a des effets néfastes sur les villes de premier couronne nord. Des projets sont dans l'air, mais tout tarde depuis des années.

On est passé de l'époque des trois petits ponts, Pie IX (qui a été doublé), Viau et Cartierville, qui ne suffisaient plus, par le développement de l'autoroute 15 vers Laval et les Laurentides qui a corrigé la situation pour quelques années. Puis l'autoroute qui avait momentanément allégé la circulation fut, en un rien de temps, congestionnée et les bouchons de circulation sont devenus fréquents et de plus en plus longs. Laval continue toujours son développement rapidement de même que la région de Ste-Thérèse. Puis vers l'est, on a alors construit le pont Papineau-Leblanc et l'autoroute 19 jusqu'à l'autoroute 440, qui ont rapidement été la cible des automobilistes. Laval a continué son développement. Puis, dans l'ouest, on a construit l'autoroute 13 pour soulager les autoroutes Décarie et des Laurentides (15), reliant la 220 à la 640.

Le développement s'est poursuivi. En fait, l'étalement devenait comme hors de contrôle et s'étendait de plus en plus loin, comme pour la Rive-Sud, comme pour les banlieues de l'Est comme dans celles de l'Ouest. Puis en 2001, on a réalisé un tronçon de l'autoroute 19 de la 440 jusqu'à la 640, en voie simple (route 335). C'est

un soulagement pour le boulevard des Laurentides et le pont Viau mais c'est un engorgement plus serré sur le pont Papineau-Leblanc.

Mais on n'a toujours pas réglé le problème de mobilité de la main-d'œuvre. On revient toujours à la case départ. Les temps d'attente sont de plus en plus longs et on y perd un temps fou en attente. Comme on a toujours réglé le problème par l'ajout de nouvelles routes et de nouveaux ponts, on fait comme d'habitude, on réclame des ponts et des routes. Mais on en réclame partout. Les travailleurs et travailleuses nous rappellent que l'expérience passée est un signe évident que nous avons oublié dans notre développement urbain une grande infrastructure pourtant si bien développée ailleurs : les trains légers. On regrette presque de ne pas tous demeurer près d'une station de métro.

Selon nous, l'angle sous lequel la région doit aborder le problème de la mobilité est le suivant : il faut maximiser l'utilisation des infrastructures routières existantes mais il faut surtout viser à réduire le nombre de déplacements en automobile dans la région et non à développer de nouvelles infrastructures routières qui vont favoriser l'augmentation du nombre de personnes qui voyagent seules dans leur voiture. De nombreuses études s'entendent pour prédire que plus il y aura de routes et de ponts, plus il y aura d'automobiles et plus il y aura de congestion. Dans une perspective de développement durable, la région métropolitaine doit donc opérer un changement de cap majeur. Ceci requiert évidemment des changements de comportement de la part des automobilistes. Mais selon nous, c'est la meilleure façon de décongestionner les infrastructures existantes tout en facilitant la mobilité des marchandises et en garantissant l'amélioration de la qualité de vie dans la région.

Il faut repenser le sens de nos choix collectifs. Les citoyens et les citoyennes doivent en prendre conscience, tout comme les politiciens et les politiciennes.

La priorité au transport en commun

On doit se servir de l'histoire de cinquante dernières années pour comprendre que les moyens utilisés jusqu'à maintenant pour palier au besoin de mobilité ne fonctionnent pas. Les affiliés nous soulignent que le temps nous rattrape toujours. On a dépensé une fortune en achat d'autos et d'essence pour toujours en venir à rester inerte dans de grands stationnements peu mobile aux heures de pointe. Assez c'est assez. C'est à recommencer. Un camarade disait à la blague, qu'il faudrait remplir la rivière pour éliminer les ponts. Mais on doit changer la façon de faire. On doit mettre en place des services « up grade » pour employer un terme informatique.

Un véritable système de transport en commun est la meilleure solution pour diminuer le nombre de déplacements en automobile sur le territoire. Pour nous, cela signifie que ce système réponde efficacement aux besoins de transport des personnes sur l'ensemble du territoire. Le transport en commun doit devenir attrayant et avantageux par rapport à l'utilisation de l'automobile.

Le système de transport en commun ou collectif permet d'ajouter facilement des voitures-wagons et de palier aux besoins croissants de la demande. De plus, sur des

voies spécifiques, il assume le service dans des temps constants. Quand on parle de concilier travail-famille, l'efficacité du retour à la maison est un facteur très important.

Pour cela, nous croyons qu'il faut une véritable politique à long terme du transport en commun, accompagné des budgets nécessaires à sa mise en application. Cette politique doit prendre en compte tous les aspects de la mobilité des personnes, en particulier les besoins d'efficacité (rapidité et fiabilité), d'accessibilité (desserte à proximité des lieux de résidences et des lieux de travail), d'avantage économique (coûts raisonnables) et de sécurité, et ce, sur l'ensemble du territoire de la région métropolitaine. Il ne nous revient pas d'élaborer une telle politique, mais nous tenons à soumettre ici quelques considérations qui nous semblent majeures.

Notre première considération porte sur les besoins de la main-d'œuvre. Présentement, des entreprises ont des difficultés de recrutement auprès des gens qui n'ont pas de voiture et pour qui le système de transport en commun est inefficace. C'est le cas pour les parcs industriels, installés « dans les champs », où aucun transport collectif ne se rend. De plus, à cause de changements de pôles économiques, plusieurs déplacements prennent une tangente contraire au mouvement du transport en commun. Des mesures doivent donc être envisagées pour faire en sorte que le transport en commun desserve efficacement les besoins de la main-d'œuvre. Et il faut regarder ce point même dans le développement des parcs industriels en région. Il n'est pas facile de se rendre au travail sans auto dans de nombreux parcs industriels récents, autant ceux éloignés comme à Mirabel, chez Bell Hélicoptère, chez Bombardier et d'autres, que dans l'est de Laval ou encore de Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles. On ne pense pas à ces facteurs de déplacements de la main d'œuvre quand on développe pourtant des zones d'emploi.

Notre deuxième considération, un peu plus spécifique, va dans le même sens que la première. À notre avis, le système actuel est trop « centre-villiste ». Actuellement, le service de transport en commun desservant Laval se rabat vers la station terminale du métro Berri et Henri-Bourassa (et c'est la meilleure solution en attendant les métros de Laval). Et quand le métro sera à Laval, la destination sera encore le centre-ville avec la différence que les Montréalais et Montréalaises qui prennent le métro à Henri-Bourassa n'auront que des places debout. Mais ce système est très défaillant pour les liaisons nord-sud en zone plus dans l'est comme dans l'ouest, et n'aide en rien les travailleurs et travailleuses qui, de la 440, doivent se diriger dans le nord-est de Montréal ou l'ouest de l'Île.

Il faut absolument développer un service efficace qui réponde aux besoins réels de la population et qui l'incite à l'utiliser. Il faut développer d'autres corridors. En 2002, on se posait la question : « *Est-ce que la voie réservée sur Pie IX doit se faire à contresens sur le pont et sur la 25?* » (*Oublions la question des deux sociétés de transports mais pensons simplement au bien collectif*). Malheureusement elle ne se pose plus puisqu'elle a été abandonnée. Mais elle aurait sûrement aidé à mieux desservir les travailleurs et travailleuses de l'est de Montréal.

En effet, il n'y a pas que les emplois du centre-ville qui demandent à être desservis; il reste tout le milieu industriel de l'Est de Montréal, de Montréal-Est, d'Anjou, de Pointe-aux-Trembles, de Saint-Léonard, de Saint-Laurent, de Lachine, de LaSalle, de Dorval et de l'Ouest de l'Île.

Puisqu'il est question de la circulation dans l'est, on doit s'interroger sérieusement sur les moyens de transport collectif qui devraient desservir le nord-est de Montréal. Tous les matins, une lourde circulation vient se corder au pont Pie IX. Bien sûr, il y a beaucoup de véhicules qui proviennent de Terrebonne et d'un peu plus haut, mais c'est surprenant de voir que la file d'attente avance très rapidement alors que sur le côté sud-ouest, en provenance de la sortie Papineau, la congestion se rend bien souvent jusqu'à la sortie même, avant le pont Papineau-Leblanc.

Quand au pont Papineau-Leblanc, avec le surplus de véhicules provenant de la route 335 (ou autoroute 19 nord) de Bois-des-Filion, on note une affluence plus soutenue qui a prolongé l'attente d'un dizaine de minutes vers Montréal. Par contre, une bonne partie des véhicules provenant de la 440 ressortent immédiatement sur le boulevard St-Martin ce qui congestionne la voie de service.

On note qu'il n'y a aucun service de transport vraiment express sur ces deux ponts.

Comme troisième considération, nous soumettons l'importance de faciliter la desserte des transports en commun des lieux de résidence. En effet, s'il faut prendre sa voiture pour se rendre soit au transport express ou au métro (même avec des stationnements incitatifs), la tentation de prendre le pont reste là, surtout si la fluidité du pont est améliorée et surtout s'il faut se rendre à Montréal pour stationner. Des transports express doivent desservir les lieux de résidence vers les terminaux désignés comme les trains de banlieue ou les navettes sur voies réservées.

Enfin, nous tenons à souligner l'importance de l'amélioration des services de transport en commun dans une perspective d'équité sociale. En effet, actuellement on peut parler d'un système à deux vitesses en matière de transport. Tout le monde n'ayant pas les moyens d'avoir une automobile, outre les travailleurs et travailleuses du centre-ville bien desservis peu importe leur statut social, ce sont majoritairement les personnes à moindre revenus qui utilisent le système de transport en commun, système dont l'efficacité laisse de plus en plus à désirer, et qui doivent faire souvent de grand détour pour atteindre leur lieu de travail et pour revenir à la maison, et cela selon l'horaire souvent peu efficace et surtout sans sortir des heures de service sinon les délais s'éternisent. L'amélioration de la qualité des services de transport en commun aura donc l'avantage de rehausser la qualité de vie des usagers actuels, tout en gagnant de nouvelles clientèles.

En plus de favoriser le transport en commun pour son côté efficacité, fiabilité et flexibilité, la côté environnemental est aussi un facteur plus qu'incitatif. Un réseau de transport efficace laisserait beaucoup de véhicules à la maison et améliorerait énormément la qualité de l'air et de l'atmosphère. Des organismes mieux renseignés et équipés de données très exactes vont sûrement en faire état durant ces audiences. C'est un facteur très soutenu par les travailleurs et travailleuses qui veulent qu'on améliore l'environnement.

Le développement économique et l'environnement

Comme nous l'avons avancé dans le mémoire sur la modernisation de la rue Notre-Dame, on doit développer le potentiel des terrains de Montréal. Bien sûr, il est normal que des gens des banlieues nord veulent avoir un accès plus libre vers Montréal, mais on leur en a donné beaucoup au fil des ans sans pour autant corriger la mobilité des personnes. Peut-être ces gens ont en vue la possibilité de voir encore augmenter leur population et leur part d'industrie. C'est une position louable. Mais est-ce la véritable solution?

Quand on aura ouvert l'accès à la Rive-Nord et Laval, il sera encore plus difficile de prévoir le développement des terrains de l'est. En ouvrant ce corridor, on ouvre aussi la Rive-Sud; on passera peut-être tout droit à Montréal. Et le pont-tunnel déjà si saturé ne sera-t-il assez efficace pour accepter un tel débit? Que sera l'environnement des habitants?

Il est grand temps que le Gouvernement mette en place des incitatifs et des programmes de développement d'accès à la propriété et d'implantation d'entreprises manufacturières. Montréal a les infrastructures pour le déplacement de la population ouvrière dans cette partie de la ville, alors il faut l'utiliser. Il y a une population résidentielle prête à y travailler et on pourrait donner un nouvel essor de prospérité à cette zone délaissée. Le Gouvernement doit établir un programme spécial pour rendre les terrains de l'est de Montréal acheteables à des prix concurrentiels, tant pour le résidentiel que l'industriel. Un pacte fiscal avec la ville de Montréal est essentiel si on veut dynamiser le métropole du Québec.

Créer de l'emploi dans cette grande zone relancerait tout le développement résidentiel. Il faut arrêter de véhiculer que l'est de Montréal est un endroit peu accueillant pour y établir une entreprise. Les programmes de la Ville et du Gouvernement doivent relancer et dynamiser ce grand secteur. C'est une question environnementale très importante. Rehausser la qualité de vie d'un si grand arrondissement serait un tournant pour les habitants qui en ont tant besoin. Avant de penser à une route 25, on devrait sûrement penser à ouvrir un nouveau boulevard nord-sud à l'est de Georges V et refaire la rue Sherbrooke qui est dans un état lamentable entre Georges V et Marien.

Présentement, l'autoroute 25 s'arrête à Henri-Bourassa. Bien, on peut y constater que déjà la circulation s'y fait très laborieusement: le flot de circulation local approche la saturation. Quand des milliers d'automobiles viendront s'y engouffrer, ce sera encore congestionné partout. Déjà, le carrefour Anjou (métropolitaine, 25, 40) est complètement paralysé aux heures de pointe, que deviendra-t-il avec l'ajout de nouveaux véhicules? Peut-on allonger cette route jusqu'au boulevard Gouin pour faciliter la circulation locale?

Tant et aussi longtemps qu'on aura pas de solutions efficaces et effectives dans Montréal, on ne peut ouvrir de nouveaux ponts avec les villes de banlieues. C'est la santé de Montréal qui en dépend. On doit parfaire le réseau montréalais d'abord et atteindre une fluidité qui respecte les normes environnementales, pas de saturation.

On doit recréer de l'activité économique dans l'Est de Montréal et redonner aux citoyens et citoyennes des occasions de se trouver un emploi à proximité de chez eux. On a trop longtemps laissé les entreprises se déplacer vers l'Ouest ou les banlieues nord et sud sans se soucier de la qualité de vie qu'elles laissaient aux citoyens et citoyennes, et sans se soucier des facilités de mobilité.

Et, pour les gens de la Rive-Nord, comme de la Rive-Sud, l'étalement urbain continuera toujours de progresser quand même à cause de l'étalement industriel normal.

Que penser de l'idée qu'il faut compléter les voies de contournement de Montréal en reliant la 440 à la 30? Ce n'est pas la solution. L'ajout de milliers de véhicules ne viendra qu'empoisonner un peu plus les citoyens riverains du boulevard Hyppolite-Lafontaine. Pour relier les voies de contournement, il faut un pont en dehors de Montréal.

Aussi il fut s'interroger sur les besoins d'un pont reliant l'est de Laval à Montréal. Le véritable défi pour la couronne nord se joue beaucoup plus sur la congestion de la 40 et du pont Charles de Gaule. La circulation la plus lourde se fait sur Repentigny « et sa banlieue ». Ce ne sont pas les ponts Pie IX et Papineau qui battent les records d'engorgements. Sauf s'il y a du mauvais temps, la traversée s'effectue assez bien. Mais pour le pont Charles de Gaule, c'est à tous les jours de semaine, beau temps, mauvais temps.

PARTIE 2 : Notre analyse de la situation en 2004-2005

Un nouveau pont, intéressant....

À première vue, un nouveau pont dans le Nord-Est semble être une solution pour le désengorgement des axes actuels. Mais c'est une façon simpliste de régler le problème de la congestion mais aussi de le reporter à demain : « les véhicules qui vont passer là, ne passeront pas ailleurs. Donc l'effet d'un nouveau pont se fera sentir immédiatement sur les autres ponts. Voilà la solution, on y va. »

Non, c'est réellement trop simple. Une telle solution serait idéale si tous les usagers se rendent dans l'Est de Montréal, dans les parcs industriels de Montréal-Nord, Anjou, St-Léonard et Rivière-des-Prairies. Mais ce n'est pas le cas.

Pour mieux cerner les effets du prolongement de l'autoroute 25, il faut d'abord se questionner sur la situation actuelle de la congestion des voies existantes et des mesures de désengorgement suggérées.

Le réseau montréalais de l'Est.

Est-ce que la situation a suffisamment changé depuis l'automne 2002, au niveau du développement du transport en commun, pour permettre l'accroissement et un nouvel afflux de voitures sur le réseau routier de Montréal?

Est-ce que les rues de Montréal sont moins engorgées depuis 2003 pour permettre une meilleure fluidité du parc automobiles et camions?

Est-ce que l'échangeur Anjou, pièce maîtresse du réseau de l'Est, est moins bloqué depuis 2003 ? Dans les 2 sens? En dehors et aux heures de pointe?

Est-ce que le boulevard Métropolitain est moins bloqué systématiquement depuis 2002 ?

Est-ce que l'autoroute 40 direction Repentigny est fluide le matin et l'après-midi?

Est-ce que le pont-tunnel autoroute 25 est fluide matin, midi et après-midi dans les 2 sens?

Constat.

À toutes ces questions, il faut répondre qu'il y a eu peu de changements à la situation de congestion majeure de 2002. L'engorgement systématique du pont-tunnel déborde constamment sur la rue Notre-Dame, sur Métropolitaine comme sur la 40 est le matin et l'après-midi, et inversement le midi et l'après-midi la Métropolitaine et la 40 engorgent le pont-tunnel. Il y a eu une amélioration par l'ajout d'une portion de voie jusqu'à la sortie Beaubien facilitant le méli-mélo des 6 voies convergentes, soit de 2 de la 25 Nord, 2 de la 40 est et 2 de la Métropolitaine, mais il demeure que c'est un point de congestion majeure presque toute la journée.

L'autoroute Métropolitaine ne retrouve à peu près pas de fluidité de la journée, sinon certains tronçons, mais tout revient à la congestion aux points de convergence et de bifurcation des entrées et sorties. L'amélioration au rond-point l'Acadie devrait être significative pour la fluidité sur l'Acadie mais ne réglera rien pour la fluidité vers Décarie, un ajout d'entrée et de sortie, ça n'aide pas.

Les rues de Montréal sont de plus en plus engorgées et de plus en plus longtemps puisque les heures de pointe se prolongent mais aussi à cause de la diminution du service de transport en commun. On recherche encore les rues les plus rapides pour échapper aux bouchons des grands axes. La Ville applique des changements de sens sur certaines rues, rétrécissent certains autres pour décourager les automobilistes à passer dans les rues résidentielles.

Pour le transport en commun, les chiffres de l'AMT démontrent un accroissement des usagers du transport en commun expliqué par l'augmentation des usagers des trains de banlieue alors que le service par autobus a diminué et les usagers aussi. De plus, les chiffres révèlent une augmentation du parc automobile surtout en banlieues mais aussi à Montréal toujours à cause de la diminution du temps de trajet et surtout à

cause du mauvais service de desserte aux lieux de résidence comme aux lieux de travail.

En 2005, il y a encore beaucoup trop de voitures sur les artères de Montréal pour permettre l'augmentation du flux de voitures provenant des banlieues. Aussi un facteur aggravant est l'utilisation de camions de plus en plus grands pour desservir les commerces dans des rues qui n'agrandissent pas.

Ajouter un pont, c'est consentir à reculer...

En rendant plus facile les déplacements en automobiles on fait reculer encore l'usage du transport en commun. Les expériences passées par l'ajout de ponts vers la Rive-Nord ont démontré que ça crée un accroissement du parc automobiles. Dans les faits, l'ajout de pont signifie l'augmentation de l'étalement urbain tant résidentiel que commercial-industriel dans des zones de plus en plus éloignées de Montréal toujours créé par la facilité temporaire d'accès. Mais ça ne dure jamais plus de 2 ans et la congestion réapparaît. L'expérience passée démontre que l'effet ultime est toujours l'engorgement des rues de Montréal en passant par l'engorgement des rues des villes avoisinantes.

Les chiffres disent que seulement 5% des travailleuses et travailleurs de l'Est proviennent de Laval et de la Couronne-Nord. Où iront donc les usagers d'un futur pont et du prolongement de la 25? Si c'est pour ajouter des voitures sur les axes routiers convergeant vers le centre-ville, on ne fait qu'amplifier le problème existant.

PARTIE 3 : DES SOLUTIONS

La Société de transport de Laval (STL) et ses consœurs

Le Conseil régional FTQ souhaite que la Société de transport de Laval (STL) poursuive ses démarches afin de convaincre les Gouvernements de mettre le financement nécessaire à la réalisation de prolongement du métro de Montréal. Nous savons tous que le projet actuel fait la une des journaux avec ses débordements de coûts; c'est une question mathématique de réingénierie qui a fait défaut. C'est pas le projet qui fait défaut. Aussi que la Société de Laval aille plus loin en projetant de se rendre vers les Basses-Laurentides quitte à négocier l'élargissement de son réseau dans ces villes. Et qu'elle réclame des moyens de donner aux gens de l'est de Laval des moyens adéquats de se rendre à Montréal aux heures de pointe.

Recommandations :

- **Qu'on favorise le prolongement du métro, par SLR, vers les Basses-Laurentides.**
- **Qu'une étude de faisabilité soit entreprise sur la desserte des villes de la Couronne-Nord par la Société de transport de Laval.**

- **Qu'on établisse, avec la Société de transport de Montréal, une voie réservée à contre-sens sur le pont Pie IX.**

La continuité des réseaux par l'AMT

Présentement, la majorité des personnes qui parcourent de longues distances en transport en commun doivent utiliser deux moyens de transport collectif différents en plus, la plupart du temps, d'avoir utilisé leur voiture pour se rendre à leur premier moyen de transport en commun. Les structures actuelles ne pourraient-elles pas être prolongées et raccordées entre elles pour faciliter ces déplacements? Aussi en fin de réseau, il faut souvent poursuivre en autobus.

Par exemple, tous les jours, il y a des résidents de Laval qui doivent se rendre plus loin que le centre-ville. Si le train de banlieue faisait le trajet de Saint-Hilaire jusqu'à Blainville, cela ne desservirait-il pas mieux la population? Si le train de banlieue passait par Cartierville, Saint-Laurent ne deviendrait-elle pas une destination plus accessible?

Recommandation :

- **Que les infrastructures de rail déjà en place soient prolongées pour atteindre la continuité des réseaux de transport collectif.**

Les trains de banlieue de Mascouche et Repentigny par l'AMT

La population réclame un train de banlieue de Mascouche pour joindre Montréal ce qui réduirait le flot d'automobiles de façon significative. Mais on pourrait faire beaucoup mieux. Pour nous, un train de banlieue de Mascouche devrait desservir deux réseaux. D'abord pourquoi Mascouche? C'est assez simple, c'est un carrefour important des autoroutes 25 et 640 en dehors des zones de congestion facilement accessible. Il y a déjà une ligne de chemin de fer la relie en passant à Terrebonne vers Laval et possiblement au métro de Laval.

Mais il faudrait aussi un lien, à établir, qui passerait par Repentigny pour atteindre l'est et le nord-est de Montréal. Il faut absolument desservir les centres d'emploi de l'est et du nord-est montréalais. C'est une question d'efficacité mais aussi de rapidité vers les lieux de travail. Et qui sait le réseau pourrait s'étendre encore plus vers l'est, au-delà de Repentigny et Mascouche.

Recommandation :

- **Que les infrastructures de rail qui sont déjà en place soient mises à contribution pour desservir la population. Elles passent à Mascouche et à Repentigny.**
- **Que de nouvelles lignes soient ouvertes pour étendre le réseau et ainsi éliminer les voitures-solo de villes et villages plus éloignés.**

- **Que des infrastructures de connexion soient mises en place et qu'on vienne joindre le métro dans l'est de Montréal.**
- **Que le Gouvernement avec les comités de transport régionaux trouvent les moyens de financement adéquats.**

PARTIE 4 : UNE SOLUTION QUE NOUS REJETONS

Le nouveau pont de la 25

Enfin, pour l'instant, nous croyons toujours qu'aucun nouveau pont routier ne devrait être construit entre Montréal et Laval. Nous l'avons déjà mentionné, le réseau montréalais ne peut, dans l'état actuel, supporter davantage de véhicules. Nous croyons plutôt à des projets qui vont amener une réelle correction de la situation et ainsi convertir les automobilistes à devenir des usagers de transport en commun.

Les grandes rues de Montréal sont prises d'assaut par les usagers des ponts et ajouter des ponts ne feraient d'aggraver la circulation sur des axes qui devraient déjà être plus rapide et plus efficace.

Bien sûr, il est important que le transport en commun soit très rapidement mis en place de façon efficace puisqu'on aura besoin d'un lien routier efficace pour drainer l'activité de camionnage que suscitera le développement de l'est de Montréal quand on aura pris la décision de soutenir le développement industriel de l'est.

Recommandation :

- **Que soit écarté, pour l'instant, tout projet de pont qui vient ajouter des véhicules sur le réseau au nom de la mobilité; la fluidité devant être amenée par une diminution du nombre de déplacements en automobile, il faut d'abord l'assumer.**

PARTIE 5 : D'AUTRES INTERVENTIONS ESSENTIELLES

Comme nous l'avons déjà mentionné, les seules alternatives proposées ne suffiront pas à régler le problème à plus ou moins long terme. Il faut un plan global de transport qui devra être élaboré pour l'ensemble de la région. Nous voulons ici souligner quelques interventions qui nous semblent, pour l'heure, essentielles.

Il faut développer de nouveaux trajets et rendre plus attrayant le transport collectif en desservant d'autres destinations. Bien sûr, il y aura toujours des zones mal desservies à cause du peu d'affluences ou du peu de densité mais on aura au moins diminué, et de beaucoup, les déplacements en voiture solo. Il restera à inciter au covoiturage d'entreprises ou de parcs industriels. Si on ne le fait pas entre

compagnes ou compagnons de travail, on incitera les gens à le faire entre voisins et voisines.

Peut-être que le gouvernement a décidé de ne pas créer d'incitatif et qu'il croit que les augmentations gourmandes et constantes de l'essence viendront à bout des voitures solos.

Le transport en commun et le covoiturage

Nous l'avons déjà mentionné, c'est dans un système efficace de transport en commun que résident les solutions aux problèmes de circulation de l'ensemble de la région. Nous voulons ici souligner l'importance du financement adéquat d'un tel système.

N'étant pas spécialistes en la matière, nous sommes incapables de donner des chiffres sur la question. Nous sommes cependant persuadés que cela nécessite des investissements majeurs dont la région ne peut faire l'économie. Nous croyons, d'une part, que les divers paliers de gouvernement doivent faire du transport en commun une priorité pour la grande région métropolitaine. Nous croyons, d'autre part, que les sommes prévues pour le développement de nouvelles infrastructures routières devraient être détournées vers le transport en commun.

De plus, les demandes des villes sur du financement sur des taxes existantes, retour sur les taxes sur l'essence entre autres, devraient être entendues et consenties. Il s'agit de défi collectif qui doivent être assumés par la collectivité.

Nous croyons aussi en l'importance de favoriser le covoiturage et d'encourager les employeurs à s'inscrire au programme-employeur pour des déplacements plus efficaces de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). De plus, le Gouvernement doit garder sous son contrôle cette agence et revoir le mandat de l'AMT puisque le développement de la mobilité couvre plus que le territoire déjà convenu. Les moyens de transport collectif doivent desservir le plus loin possible pour être des plus efficaces et donner un service plus économique aux usagers.

Enfin, des incitatifs, tels des crédits d'impôts par exemple, devraient être accordés aux entreprises, et pourquoi pas aux contribuables, pour favoriser le covoiturage et le développement de navettes.

Recommandations :

- **Que les services et l'efficacité de l'ensemble du système de transport en commun soient de beaucoup améliorés et que les budgets nécessaires leur soient affectés.**
- **Que de nouveaux parcours soient desservis.**
- **Que des incitatifs soient développés auprès des entreprises et auprès des automobilistes pour favoriser le covoiturage.**

- **Que des programmes de covoiturage soient développés dans les parcs industriels entre les entreprises et les travailleurs et travailleuses.**

La rue Notre-Dame

Ce projet de modernisation traîne en longueur. On ne peut anticiper ce que sera la circulation sur cette importante artère. Mais on sait déjà qu'on ne veut pas en faire une autoroute à circulation lourde et rapide.

La Ville de Montréal partage notre point de vue sur ce qui va advenir de l'afflux de circulation que créera le pont de la 25 : un engorgement important de l'échangeur Anjou, une augmentation significative du trafic pour le pont-tunnel et une nette augmentation des véhicules sur la rue Notre-Dame.

Alors qu'elle sera la capacité de cette rue améliorée? On veut en hypothéquer le résultat bien avant sa réalisation.

Recommandation :

- **Que la rue Notre-Dame soit complétée avant que tout autre projet ne vienne engorger Montréal.**

L'autoroute 30

L'activité économique grandissante de la région de Montréal augmentera sans contredit l'utilisation du camionnage. Et inversement, un camionnage efficace favorisera le développement de la région.

Nous croyons que la situation alarmante de la circulation à Montréal ne sera pas améliorée si on ne termine pas la voie de contournement de la Rive-Sud tant attendue qu'est l'autoroute 30. Nous parlons ici des véhicules qui, provenant de l'Ontario et se dirigeant vers Québec et les Maritimes, doivent transiter par Montréal. C'est 30% des camions qui utilisent les voies de Montréal et les ponts vers la Rive-Sud qui n'auraient plus besoin de traverser Montréal si l'autoroute 30 était complétée. Ceci est prioritaire pour assurer qu'un flot de véhicules se dirigeant vers la Rive-Sud ait accès plus facilement au pont-tunnel Lafontaine. Cela constituerait un soulagement significatif pour les ponts. De plus, ce déplacement de trafic des véhicules lourds permettra une certaine fluidité des voies moins utilisées pour la circulation dans Montréal et vers Laval.

De plus, ce transfert de capacité permettra, éventuellement, à une nouvelle clientèle de circuler sur une autoroute 25 reliant la Rive-Sud à la Rive-Nord.

Recommandation :

- **Que l'autoroute 30 soit finalisée dans les plus brefs délais.**

PARTIE 6 : PROJECTIONS

Dans une société où le développement durable devient une priorité, il faudrait bien être conséquent. Nous sommes ouverts à l'établissement de voies d'accès plus efficaces. Peut-être que, si le Gouvernement fait une priorité du développement du transport collectif, dans quelques années, il sera envisageable de construire un nouveau pont et de raccorder l'autoroute 25 au réseau, comme on pourra permettre l'ajout de liens avec la Rive-Sud.

Mais on devra le faire que lorsqu'on aura un comportement social plus respectueux de l'environnement. Les transports collectifs vont sûrement aider à atteindre les objectifs de Kyoto par la diminution de l'utilisation de l'automobile comme moyen efficace de se rendre au travail. Aussi on doit faciliter l'implantation d'entreprises en zone facilement accessible par les transports en commun et cesser de dire que les transports en commun s'y rendront.

On ne doit plus développer de ponts pour des voitures solo, on devrait avoir compris ça des autres projets d'autoroute qui ne suffisent pas plus. On doit plutôt penser à des corridors de train léger sur les voies centrales des autoroutes et laisser en région les véhicules automobiles. De toute façon, stationner à Montréal, c'est tellement onéreux pour les entreprises et les citoyens, qu'on doit revoir nos positions parce qu'il y a de moins en moins d'espace pour suffire à la demande et que les pieds carrés coûtent de plus en plus cher. Il faut rester près d'une station de métro pour comprendre que le stationnement devient de plus en plus restreint. C'est un signe que l'accès et l'efficacité du transport en commun aux lieux de résidence sont déficients.

La société doit adopter une politique plus écologique et environnementaliste pour les déplacements de la main d'œuvre. C'est avec une volonté politique que nous ferons avancer le dossier du transport collectif et toute la question de la mobilité tant des personnes que des marchandises. Le succès de l'un passe par l'autre. Nous avons des moyens de transport collectif plus écologique que nous avons délaissés et même complètement abandonnés, on doit penser à réinventer ces moyens avec les technologies modernes.

CONCLUSION

Il faudra bien corriger la situation de la mobilité. Le présente immobilité afflige autant Montréal que Laval, que Longueuil et les banlieues de l'Est que celles de l'Ouest de l'Île de Montréal. Il faut redonner une mobilité à la grande région montréalaise pour lui permettre de créer de l'activité économique et de l'emploi tout en assurant une qualité de vie pour les résidents. Mais nous croyons toujours qu'il est possible de le faire par l'amélioration du transport en commun. Seul le déploiement d'un système efficace de métro, de train de banlieue et d'autobus au service du déplacement de la main-d'œuvre peut nous donner une mobilité accrue. Les ponts ne sont bloqués qu'aux heures de pointe.

Nous disons oui à l'amélioration de la mobilité en tant qu'élément essentiel au développement économique de la région métropolitaine. Mais les solutions doivent s'inscrire dans un plan d'ensemble régional visant à freiner l'étalement économique et urbain. C'est un principe du développement durable.

Selon nous, si nous voulons améliorer la mobilité des personnes et la fluidité de la circulation des marchandises, on doit passer par la réduction du nombre de déplacements en automobile et non pas par des moyens d'en faciliter l'utilisation. Pour réaliser cet objectif, il faut développer une vision à long terme; il faut une volonté politique de mettre en place un véritable réseau de transport collectif pour la région de Montréal. C'est là la seule voie pour désengorger le réseau routier montréalais, pour permettre à la région de poursuivre son activité économique en tant que métropole du Québec et pour faire en sorte que Montréal soit une ville où il fait bon vivre.

Nous avons étudié en 2002 le projet et déposé un mémoire au Ministre Boisclair. Nous avons refait l'étude du projet, incomplet dans sa forme, avec nos affiliés, mais nous jugeons que la situation se s'est pas améliorée assez pour qu'on prenne une chance avec un nouveau pont. En plus d'augmenter la pollution sur Montréal qui en souffre déjà à cause de la surcapacité de véhicules, elle devra encore faire face à l'augmentation de l'étalement urbain. Permettre la fluidité par un pont, c'est faciliter l'étalement urbain et économique.

Pour ce qui est de la question des déplacements, nos habitudes de vie n'ont pas assez changé. Personne n'a fait quelque chose de concret pour qu'on délaisse l'automobile et ainsi limiter la consommation d'énergie polluante, en offrant des alternatives efficaces. Les constructeurs automobiles n'ont pas fait beaucoup mieux. Un pont signifie plus de véhicules et engendre une nette augmentation de la pollution. Et ceux qui croit qu'il n'y aura pas d'augmentation de trafic, oubliez ça, la statistique démontre une augmentation de 30,000 véhicules par année.

Oui, il y a eu amélioration de l'utilisation des trains de banlieue mais il faut faire plus et surtout faire mieux pour les gens de l'île de Montréal.