

Présentation de Ville de Laval au BAPE
Notes de M. Gilles Vaillancourt, maire de Ville de Laval
Le 22 juin 2005

Messieurs les commissaires,

Dans un premier temps, je vous remercie de nous entendre sur ce projet de parachèvement de l'autoroute 25.

Ce projet, qui s'inscrit dans une planification beaucoup plus vaste élaborée depuis de nombreuses années, vise à compléter le réseau de transport de la grande région métropolitaine et à le doter des caractéristiques d'accessibilité et de performance compatibles avec les exigences de la réalité actuelle.

Depuis maintenant plus d'un mois, vous entendez diverses prises de position sur la pertinence ou la non-pertinence de compléter l'autoroute 25.

Permettez-moi d'en tracer rapidement l'historique et de rappeler sa pertinence.

À la fin des années 60, le Ministère des Transports du Québec inclut dans son plan de transport de la région métropolitaine le parachèvement de l'autoroute 25 afin de relier les tronçons déjà existants à Montréal et au nord de Laval.

Dès août 1974, le gouvernement exproprie les terrains nécessaires aux emprises nécessaires à la réalisation de ce projet et des autres emprises requises pour d'autres sections d'autoroute maintenant réalisées.

La Ville de Laval, en 1970, adopte son premier schéma d'aménagement et conséquemment, elle tient compte des décisions que le gouvernement avait prises à la fin des années 60 et elle inclut dans son schéma le réseau autoroutier que lui propose le gouvernement.

Chaque fois que la Ville de Laval et la MRC de Laval ont fait la révision des schémas, elles ont toujours tenu compte de la proposition gouvernementale relativement au réseau autoroutier supérieur devant couvrir le territoire. La Ville a donc conçu son réseau interne en fonction de ce réseau supérieur que lui proposait le gouvernement. Et c'est ainsi qu'à l'autoroute 15 qui existait au départ est venu se rajouter l'autoroute 13, l'autoroute 19, la 440 qui se joint à la section Nord de la 25 vers la 640.

Encore récemment, la Communauté métropolitaine de Montréal a adopté, de façon unanime, son Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement. Ce projet, qui est présentement en consultation auprès des citoyens, prévoit le prolongement de la 25.

D'ailleurs, autant le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal produit par le MTQ en 2000 que le Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales de la région métropolitaine de Montréal de 2001, que le Règlement de contrôle intérimaire de la CMM de 2003 et son Projet de règlement sur l'identification du réseau artériel métropolitain de la CMM ont toujours inclus le prolongement de la 25 dans leurs orientations.

Les différents gouvernements et les différents ministres des Transports qui ont déposé des plans de transport sur la région métropolitaine de Montréal n'ont jamais fait disparaître, ni enlevé ces sections.

Récemment, le gouvernement a prolongé une partie de la 19 vers le nord, dans l'emprise de la 19, qu'il a modestement appelé 335. Mais ne nous leurrons pas, il s'agit bien d'une partie de la 19 !

Le gouvernement a aussi prolongé le boulevard Pie IX en autoroute pour rejoindre la 440, de la même façon qu'il a prolongé Papineau en autoroute sur le territoire de Laval.

Aujourd'hui, il ne s'agit pas de construire une nouvelle autoroute. Il faut aussi rappeler que du côté de Montréal, on a prolongé la 25 de la 40 jusqu'à Henri-Bourassa. Les citoyens de St-Léonard et ceux de Montréal-Nord vivent une pollution supplémentaire tout simplement parce que ce bout de route n'a pas été complété.

Demandez aux gens qui vivent sur Henri-Bourassa ou sur le boulevard Léger quelles difficultés ils vivent depuis qu'on a prolongé la 25.à cause de ce prolongement de la 25. Eux aussi ont droit à une qualité de vie !

Pourtant, ce tronçon de quelque sept kilomètres permettrait de compléter cet ensemble routier essentiel à une circulation plus fluide permettant de désengorger le réseau métropolitain.

Le tronçon dont il est question tire son origine du besoin de détourner de l'autoroute 40 les automobiles et les camions qui se dirigent vers l'ouest et qui stagnent à cause des embouteillages.

Selon nous, le projet à l'étude apporte des solutions à une situation que l'on peut constater tous les jours aux heures de pointe où des milliers d'automobilistes effectuent du surplace pendant des périodes de plus en plus longues.

La réalisation de ce projet permettrait des économies de temps, d'énergie et d'argent. On parle ici de 50 millions de kilomètres parcourus en moins à chaque année et de 30 millions d'heures d'attente éliminées.

Et le temps perdu ne revient pas et exerce une influence importante sur la conciliation travail-famille qui est très difficile aujourd'hui.

L'objectif du projet est donc de le rendre fonctionnel, de soulager l'autoroute 40 et de donner à l'Est de Montréal, comme à l'Est de Laval et de la région Nord un réseau plus performant et d'apporter finalement un traitement équitable par rapport à ceux qui vivent dans l'Ouest

Il permettrait aussi de rendre plus fluides les grandes artères de l'île de Montréal en détournant les camions qui y effectuent présentement du transit.

La population en a vraiment besoin. Les entreprises en ont besoin. Toutes les données dont nous disposons nous démontrent la nécessité de compléter les travaux entrepris depuis 40 ans.

Comme vous avez pu le constater lors de la présentation du mémoire du Regroupement pour le pont de la 25, le sondage effectué auprès de la population de tout le secteur Est de la région métropolitaine démontre de façon non équivoque un appui massif au parachèvement de l'autoroute 25.

Quand 87,6 % des résidents de la région de Laval-Est, 85,4 % des résidents de la Couronne Nord-Est et 82,9 % des résidents de l'Est de l'île de Montréal se manifeste de cette façon...

... quand tous les élus représentant cette même population se déclarent en accord avec leurs commettants...

...on peut se demander quel genre d'appuis supplémentaires il faut obtenir pour que leurs voix soient entendues !

Ceux et celles qui ont choisi d'établir leur demeure dans ces régions ont droit aux mêmes services et aux mêmes opportunités que leurs concitoyens.

Les entrepreneurs qui ont implanté leurs entreprises dans l'est de la région ont besoin des mêmes facilités pour assurer leur compétitivité dans le marché.

Bref, ils doivent pouvoir bénéficier d'un traitement égal à celui fait pour les autres secteurs, un traitement équitable.

Vous savez, présentement, nous avons beaucoup d'échanges économiques avec nos voisins du nord et nous bénéficions de sept ponts pour les réaliser...

...mais nous avons encore plus d'échanges avec nos voisins du sud, avec qui nous sommes reliés par six ponts.

Ici, la logique s'impose...il en manque un !

Un pont, c'est un lien routier, c'est le passage d'un lieu à un autre mais c'est aussi et surtout un moyen de communication entre des êtres, entre des entreprises, un moyen d'échange avec les autres.

Si on prend la peine de consulter un dictionnaire, on peut y lire qu'au niveau de la circulation et du transport, si on veut interrompre la communication, on utilise l'expression « couper les ponts » !

Depuis plusieurs années, tous les intervenants de la grande région de Montréal travaillent de concert pour que la région métropolitaine prenne sa place dans l'économie mondiale.

Nous avons là un projet qui, justement, permet l'intégration nécessaire à ce positionnement.

Est-ce que nous oublions que le parachèvement de la 25 vise à désengorger le réseau routier métropolitain et à désenclaver les secteurs habités dans l'Est de cette même région ?

Est-ce que toutes les rencontres et tous les discours sur l'importance de cette grande région ne s'appliquent que de façon unilatérale ?

Et soyons bien clairs : le parachèvement de l'autoroute 25 ne vise pas à mettre de côté toute initiative de transport en commun.

Bien au contraire, nous sommes heureux de constater que le projet comporte des mesures visant à le favoriser, tel des voies réservées permettant de transiter vers Anjou.

Avec mes collègues du Nord, nous soutenons l'établissement de nouveaux services de trains de banlieue vers Mascouche qui transiteront vers la station de métro Concorde.

Nous trouvons intéressant et séduisant l'instauration de stationnements incitatifs au co-voiturage et nous croyons fermement que le développement de la partie Est de notre territoire permettra à notre société de transport d'augmenter sensiblement les services offerts dans ce secteur.

Cependant, tout intéressant que puisse être ces améliorations importantes apportées au projet par la présence du transport en commun, il faut se rappeler que 57 % des usagers des divers axes de transport ne font que transiter par Laval en direction de Montréal. Donc Laval subit déjà un volume important mais seulement 11 % d'entre eux se dirigent vers le centre-ville.

Alors, le train, qui se dirige vers le centre-ville, ne réglerait que 11 % de ceux qui ont un problème de transport. Il faut se rappeler que la région a des centres d'emploi très définis qui s'appellent Anjou, St-Léonard, St-Laurent, Dorval et, bien sûr, Laval qui compte plus de 120 000 emplois sur son territoire.

Et quand on parle de routes et de transport en commun, il faut se rappeler que ça existe tout d'abord pour déplacer des travailleurs vers les lieux d'emplois et déplacer les marchandises vers les marchés.

Il faut se rappeler que le métro de Laval, qui ouvrira ses portes en 2007 et qui, j'en suis convaincu, connaîtra un réel succès, sera situé à 13 kilomètres du nouveau pont.

Et que ceux et celles qui demeurent à l'Est du pont auront une distance encore plus grande à parcourir, même pour rejoindre un métro qui les amènera au centre de Montréal avant de les obliger à retourner dans l'Est pour travailler à Anjou, à Pointe-aux-Trembles ou à Montréal-Est. Et qu'à ce jour, on n'a pas encore vu un camion capable de prendre le métro, ou de prendre l'autobus !

Récemment, lors d'une journée de réflexion intitulée Laval 2025 qui s'est tenue ici, à Laval, nous avons pu bénéficier, de façon très actuelle, du regard prospectif de quelques spécialistes de grande réputation. Ceux-ci nous ont fait part de leur vision du développement des régions, notamment en terme de tendances démographiques et socioéconomiques.

Ainsi, M. René Pelletier, sociologue et président de la firme de sondage Baromètre, nous a démontré que lorsque comparée aux autres municipalités québécoises, Laval connaîtra un taux de croissance de 17 % d'ici 2026, une situation qui la place parmi les plus élevés au Québec.

Un tel constat a des conséquences réelles qui ne peuvent être négligées puisque la disponibilité des ressources, la demande pour les services et les produits sont alimentés par ces tendances démographiques. Cette théorie est d'ailleurs la base des réflexions effectuées par M. David Foot, économiste reconnu et co-auteur du livre « Entre le Boom et l'Écho ».

Dans son analyse de la démographie canadienne, M. Foot estime que la population québécoise est plus âgée en moyenne que la population nord-américaine et ressemble plus au profil que l'on retrouve en Europe de l'Ouest.

Il note cependant des différences appréciables pour la population lavalloise qui, à cause de sa pyramide d'âge où les « boomers » dans la quarantaine élèvent encore leurs enfants, se rapproche plus du modèle que l'on retrouve dans le centre du Canada et des États-Unis.

Dans une telle situation, il lui semble peu probable que l'on ait à faire face à une pénurie de main d'œuvre, alors que les villes centres devraient demeurer dynamiques.

En conséquence, il faudra trouver de l'emploi au cours des prochaines années pour les jeunes qui arrivent sur le marché du travail. Les études de M. Foot démontrent que l'Ontario sera plus en mode embauche que le Québec mais le fait que Laval ressemble plus au reste du Canada qu'au Québec en général la place en meilleure position.

En fait, Laval est un peu comme la région 905 à Toronto : beaucoup de jeunes pourront y être retenus si l'on crée les emplois pour eux !

Et justement, à Laval, on crée des emplois.

Une récente étude effectuée par madame Nathaly Riverin, directrice de la Chaire d'entrepreneuriat Rogers-J.A. Bombardier de HEC Montréal démontre que Laval occupe le premier rang, sur un pied d'égalité avec le Centre du Québec, en ce qui concerne l'activité entrepreneuriale des régions.

En conclusion, ces études affirment que Laval se compare avantageusement au reste du Canada alors que le Québec se maintient en dessous de la moyenne canadienne.

En fait, nous disposons ici des plus récentes données sur l'évolution démographiques de la région, sur les prospectives qui s'offrent à nous et sur les orientations que nous devons privilégier pour assurer notre développement....

...et à Laval, une partie importante de ce développement se fera dans l'Est !

Or, je constate que les arguments qui vous ont été présentés par les opposants au projet négligent cette réalité.

C'est sûr que si on brandit encore les mêmes arguments qu'il y a 20 ans, on peut peut-être faire peur aux gens mais on fait aussi abstraction de leur intelligence et de leur jugement !

On vous parle d'étalement urbain mais on oublie de vous dire que la région de Montréal la classe au second rang des villes de même importance en Amérique, juste derrière New York !

Faites l'exercice suivant : tracez un cercle à partir du centre-ville de Montréal et vous vous rendrez compte que la partie Est de notre territoire est beaucoup plus rapprochée de ce centre-ville que l'aéroport de Dorval !

Lors de cette conférence, nous avons aussi pu bénéficier de l'expertise de Joël Kotkins, reconnu comme spécialiste de l'évolution des centres urbains. Ses études lui permettent d'affirmer que dans l'aménagement des villes, les banlieues constituent aujourd'hui la vaste majorité des territoires d'agglomération, soit près de 93 % des espaces urbains aux États-Unis au cours des 45 dernières années.

Et ce phénomène n'est pas près de s'arrêter puisque selon lui, l'accès à la propriété individuelle est une aspiration universelle.

Peu importe la ville analysée, aussi bien en Amérique du Nord qu'en Europe et en Asie, la part des banlieues surpasse considérablement celle des villes centres. C'est à nous d'en planifier le développement afin d'assurer qu'il se fasse dans une perspective de densification du territoire et d'aménagement harmonieux.

Il affirme aussi que l'avenir des agglomérations d'aujourd'hui passe par l'amélioration des zones suburbaines. À cet effet, le fonctionnement et la prospérité des régions suburbaines exigeront des investissements dans les infrastructures.

Et ces investissements répondent aux attentes des citoyens.

Pour nous, le projet soumis par le Ministère des Transports du Québec répond non seulement aux attentes de la population mais tient aussi compte de l'avenir de notre ville dans un concept de développement durable.

Au-delà des considérations techniques, le pont de la 25 est un projet qui vise avant tout à combler les besoins des gens de l'Est de la grande région métropolitaine. Ces besoins prennent plusieurs formes :

- **Pour certains, il s'agit d'obtenir un accès plus facile à leur lieu de vie ou de travail : conciliation travail/famille – moins d'heures de déplacement**
- **Désengorgement des ponts et artères urbaines collectrices du Nord et de l'Est de Montréal – redonner les rues résidentielles à leurs citoyens**
- **Utilisation accrue du transport en commun grâce aux voies réservées en site pour les autobus et les liens créés vers le métro**
- **Accès au transport en commun pour certains quartiers via les nouveaux circuits qui desserviront l'Est de la région Métropolitaine**
- **Économies de temps, d'énergie et de dollars – 50 millions de kilomètres parcourus en moins à chaque année et 30 millions d'heures d'attente éliminées**

Pour d'autres, pensons notamment aux gens qui oeuvrent dans nos sociétés commerciales et industrielles, il s'agit de pouvoir travailler plus efficacement en réponse aux impératifs du contexte économique actuel.

- **Réduire les temps de parcours pour la livraison des matières premières et des marchandises**
- **Accès à une véritable route de ceinture de la région métropolitaine pour éviter les embouteillages chroniques**

- **Meilleur accès au marché métropolitain**
- **Assurer un accès facile à un bassin de main d'œuvre qualifiée**
- **Réaliser une expansion qui nécessite une meilleure desserte routière**

Pour d'autres encore, il s'agit de pouvoir adopter le style de vie qu'ils ont choisi, en marge des zones de dense urbanisation.

Dans tous les cas, il est question de gens et de leurs besoins.

La ville de Laval est donc favorable au projet de construction d'un pont en autant que

– Que toutes les mesures de mitigation requises pour maintenir en état le réseau hydrique, les milieux humides et la fosse marine, déterminées par la Commission ou directement par le promoteur et approuvées par les autorités compétentes, soient prises par le promoteur pendant la durée de travaux

– Que l'engagement solennel de la MRC de Laval à l'égard du maintien de l'intégralité de la zone agricole soit réaffirmé par la Commission dans son rapport, afin de rassurer les producteurs agricoles et tous les acteurs de ce milieu.

– Que le promoteur s'engage à effectuer la plantation d'arbres et d'arbustes dans les échangeurs, en conformité avec le programme de renaturalisation des échangeurs mis en place par la Ville