



215

DM8

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

Laval-Montréal

6211-06-080

VILLE DE LAVAL

Mémoire de Ville de Laval dans le cadre du mandat du
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)
sur le parachèvement de l'autoroute 25

Le 31 mai 2005



MÉMOIRE DU 31 MAI 2005

CONTENU

<i>Description</i>	<i>Page</i>
Table des matières	
Présentation de la Ville de Laval	3
Introduction	4
1^{ère} partie : Le parachèvement de l'autoroute 25 : une dynamique nouvelle du développement de l'est du territoire de Laval	5
• Le respect de l'intégralité de la zone agricole	
• Caractéristiques du territoire à vocation urbaine : des contraintes et des opportunités à proximité	
2^{ième} partie : L'impact du projet au plan communautaire	8
• Niveau communautaire	
• Milieus humides	
• Fosse marine	
3^{ième} partie : Une perspective régionale sur le projet	10
• Un constat de la situation	
• Des considérations importantes d'un point de vue métropolitain	
Conclusion et recommandations	14



PRÉSENTATION DE LA VILLE DE LAVAL

Incorporée le 6 août 1965, Ville de Laval fête son 40e anniversaire cette année. Résultat de la fusion de 14 municipalités, ses 170 000 citoyens d'alors lui conféraient de facto le titre de deuxième plus importante ville du Québec.

Aujourd'hui, sa population a plus que doublé et compte maintenant plus de 360 000 citoyens. Ville de Laval est devenue un centre régional d'activité économique doté d'une structure commerciale très forte et d'une structure industrielle équilibrée et diversifiée. Avec près de 120 000 emplois, l'économie lavalloise constitue maintenant un partenaire majeur de la communauté métropolitaine.

Malgré sa jeunesse, la collectivité lavalloise a réussi à se doter de tous les instruments nécessaires à une ville dynamique tels que des parcs industriels, des centres commerciaux, une société de transport, une commission scolaire intégrée, un cégep, un hôpital général, des usines de filtration et d'épuration, des parcs récréatifs et de détente, un réseau de bibliothèques, un centre de la nature, une maison des arts et une corporation de développement économique dont le dynamisme suscite l'admiration de plusieurs.

Au plan administratif, Laval est à la fois une ville, une municipalité régionale de comté et une région administrative distincte pour le gouvernement du Québec et les divers organismes régionaux qui y oeuvrent. Cette situation unique a créé une synergie particulière, à la base même de cette vision enthousiaste de l'avenir lavallois, un milieu de vie de qualité pour ses résidents, un milieu de vie foisonnant d'idées, de projets et de réalisations.

INTRODUCTION

Le parachèvement de l'autoroute 25 n'est pas une nouveauté; il date en effet de plus de trente-cinq ans. En fait, il est contemporain de la construction de la plupart des grandes infrastructures de transport routier de la région métropolitaine. Ces infrastructures, construites pendant les années 1955 à 1975, accompagnaient la croissance économique et démographique exceptionnelle de la grande région métropolitaine.

Depuis, cette croissance s'est poursuivie et le besoin de compléter cette trame routière morcelée, autant pour des raisons de contrôle du développement urbain sur le territoire métropolitain que pour des raisons de compétitivité de l'économie régionale, de sécurité routière et de qualité de vie pour l'ensemble des citoyens est évident et s'inscrit dans une orientation de développement durable. De plus, il constitue une mesure nécessaire afin d'assurer l'équité entre tous les citoyens du territoire.

La Ville de Laval a, de son côté, des raisons supplémentaires de favoriser la réalisation de ce projet puisque l'est du territoire lavallois constitue l'essentiel du potentiel de développement de la ville.

C'est en fonction de ces préoccupations que le présent mémoire a été préparé, afin d'offrir aux membres de la Commission du BAPE l'occasion d'approfondir la signification réelle de ce projet pour la Ville de Laval.

1ÈRE PARTIE : LE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25 : UNE DYNAMIQUE NOUVELLE DU DÉVELOPPEMENT DE L'EST DU TERRITOIRE DE LAVAL

Le conseil de ville de Laval estime important de miser sur le développement du plein potentiel de l'est du territoire lavallois, en accord avec la planification réalisée par le biais du schéma d'aménagement de la MRC de Laval. Le projet à l'étude facilitera l'implantation des fonctions urbaines prévues pour le territoire limitrophe, en plus de désenclaver les zones déjà urbanisées à l'est.

Des gestes concrets pour le respect de l'intégralité de la zone agricole

Le second projet de schéma d'aménagement révisé de la MRC de Laval, adopté en 2004, réitère l'engagement solennel (p. 163) à l'effet de respecter l'intégralité de la zone agricole.

Cet engagement, concrétisé par la signature d'un protocole entre la MRC de Laval et le Syndicat de base de l'UPA Laval en 1988, détermine le périmètre de la zone agricole. Ces limites, établies et acceptées par les intervenants directement concernés, ont par la suite été transposées dans le décret gouvernemental qui établissait de façon formelle la zone agricole permanente.

Un pas de plus !

Cependant, l'engagement de la MRC de Laval va plus loin que le simple respect de ce protocole conclu de bonne foi. Ainsi, la promotion de l'agriculture lavalloise est prioritaire et figure comme un des quatre grands pôles de développement de notre territoire. D'ailleurs, des gestes concrets attestent de cette réalité. L'instauration de la « route des fleurs », des kiosques de bords de route pour favoriser la vente de produits frais et du programme AGRIL de remembrement des terres peuvent témoigner de cet engagement. À cet effet, la Commission pourra se référer au mémoire préparé par Laval Technopole pour plus de détails.

Le développement urbain

Pour maintenir cet équilibre entre les besoins particuliers de l'agriculture, qui occupe 29 % du territoire et les nécessités de développement de l'une des plus grandes villes du Québec, il est évident que, dans le cadre d'un processus global de développement durable (1), la zone blanche doit faire l'objet d'une densification de ses parties constructibles. Encore là, des orientations claires ont été prises et traduites dans le schéma révisé de la MRC de Laval. Ces orientations permettront notamment de rentabiliser les équipements collectifs existants ou ceux qui pourraient devoir être ajoutés en fonction du développement à venir. Elles permettront aussi d'améliorer la desserte en transport en commun des territoires appelés à se développer.

Le territoire adjacent au corridor prévu pour le raccordement de la 25 est totalement situé en zone blanche et représente un potentiel de développement « net », une fois déduites les surfaces non-constructibles ou déjà occupées, d'environ 300 hectares (410 hectares bruts), soit entre 6 000 et 8 000 logements (tous situés au sud de la voie ferrée du CP et en fonction de zonages variés), en plus de quelques commerces de quartier et d'une zone commerciale plus importante en bordure de l'autoroute. Enfin, une zone industrielle de superficie brute de quelques 470 hectares est prévue, en prolongement des espaces industriels existants ou d'espaces non-constructibles, au nord de la voie ferrée.

À des fins illustratives, le potentiel résidentiel prévu représente environ 20 % du potentiel total résidentiel restant à Laval (± 2100 ha).

(1) La globalité de l'approche relative au développement durable fait d'ailleurs l'objet d'une analyse approfondie que vous pourrez consulter dans le mémoire déposé par la Conférence régionale des élus de Laval

Caractéristiques du territoire à vocation urbaine : des contraintes et des opportunités à proximité

Le secteur visé par le prolongement de l'autoroute 25 ne fait pas partie de la zone agricole. Une bonne partie des sols concernés par le prolongement routier et son aire de rayonnement sont des sols minces sur de la roche consolidée située à moins de trois pieds de la surface. L'existence de carrières abandonnées à proximité de l'emprise routière témoigne de cette caractéristique.

Au moins une zone, située aux confins de Saint-François, à l'est du secteur appelé à se développer suite à la réalisation du projet de lien routier, est formée de sols contaminés par une ancienne usine de produits chimiques (usine de la compagnie BASF). Ce vaste terrain devra faire l'objet d'un aménagement particulier en fonction de l'état de décontamination des sols de ce site.

La ligne de transport d'électricité Duvernay-Anjou (315 KV) traverse le secteur et emprunte un corridor contigu à l'emprise routière. Hydro-Québec dispose d'une emprise au sol pour le passage de cette ligne qui comporte d'important pylônes, dont deux sont construits dans la rivière des Prairies. Lors de l'étude des impacts de cette ligne de transport, le mémoire déposé par Ville de Laval proposait d'ailleurs de les concilier avec ceux reliés au pont projeté. Une piste cyclable pourrait être installée dans cette emprise, permettant un raccord nord-sud au réseau actuel de la ville de Laval.

Tel que déjà mentionné, une voie de chemin de fer appartenant au Canadien Pacifique traverse l'emprise du corridor routier. Cette voie crée une opportunité pour établir une gare multimodale de coordination des modes de déplacement dans l'est de la région, notamment par une interface avec la ligne de train de banlieue Mascouche/Montréal dont la planification est passablement avancée.

Quant à l'extension des infrastructures de services d'aqueduc et d'égout, elle peut s'y réaliser à faibles coûts puisque les conduites majeures existent déjà à la limite du secteur et le traversent pour rejoindre le secteur Saint-François, situé plus à l'est. L'ensemble du secteur a été planifié dans le cadre du Programme d'assainissement des eaux usées du Québec et les eaux usées sont prévues être traitées à la station La Pinière. Quant à l'aqueduc, le réseau sera développé au fur et à mesure du développement.

Tenant compte de ces faits, le second projet de schéma d'aménagement de la MRC de Laval désigne ce secteur comme secteur de consolidation à l'intérieur du périmètre urbain lavallois et métropolitain.

Milieux humides

Les milieux humides seront soumis à la réglementation prévue au projet de politique annoncée par la Ville en 2004, suite à l'inventaire exhaustif de tous les milieux humides situés sur son territoire.

Le plus important de ces milieux humides, d'une superficie d'environ 27 000 m², récolte les eaux des terrains situés entre la montée Masson et l'avenue Marcel-Villeneuve. Les eaux de ce milieu humide sont acheminées, de façon intermittente, jusqu'au ruisseau Bas-Saint-François. En conformité avec les orientations municipales reliées à la protection des milieux humides, des mesures spécifiques de mitigation devront être mises en place lors de la construction pour sauvegarder cet environnement fragile.

Fosse marine

Le raccordement autoroutier implique également la construction d'un pont surplombant la rivière des Prairies. Une fosse à esturgeons est située à cet emplacement. On relève qu'un des pylônes de la ligne de transport d'électricité se trouve localisé près du centre de cette fosse. La construction du pont devra tenir compte de cette contrainte écologique.

Nous ne relevons pas d'autres caractéristiques environnementales d'origine naturelle ou anthropique susceptibles d'interférer avec le projet de raccordement routier. Les contraintes immédiates soulevées plus haut devront faire l'objet des mesures de mitigation déterminées par la Commission ou directement par le promoteur et approuvées par les autorités compétentes, lors de la réalisation de l'ouvrage. De telles mesures nous semblent parfaitement réalisables dans le cadre du projet à l'étude par la Commission.

3E PARTIE : UNE PERSPECTIVE RÉGIONALE SUR LE PROJET

Tout aussi important qu'il puisse être pour la Ville de Laval elle-même, le parachèvement de l'autoroute 25 s'inscrit également dans une perspective métropolitaine puisqu'il s'agit d'une grande voie de circulation reliant les principales composantes de l'agglomération et notamment de l'épine dorsale de tout l'est, de la rive-sud à la rive-nord en passant par Montréal et Laval.

Un constat de la situation

Dans un document publié en 2002 et qui fait autorité en la matière, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a établi un constat de la performance de la région métropolitaine en la comparant aux autres agglomérations urbaines nord-américaines de plus de deux millions d'habitants sur un grand nombre d'indicateurs économiques, sociaux et environnementaux.(1) Ce constat permet de poser avec précision le contexte comparatif du développement urbain dans lequel le projet à l'étude se réaliserait.

- il s'agit de la seule région métropolitaine d'Amérique du Nord (de taille comparable) construite sur un archipel;
- la région métropolitaine de Montréal est compacte et dense. En fait, elle constitue l'agglomération de plus de deux millions d'habitants la moins étendue en Amérique du Nord, à l'exception de New-York et Los Angeles, qui ont chacune plus de 9 millions d'habitants.
- L'aire urbanisée y est parmi les plus petites des régions urbaines en raison de la superficie des zones agricoles, des bois et des plans d'eau.
- Par contre, le nombre de ménages propriétaires de leur logement y est le plus bas, exception faite, encore une fois, de New-York et Los Angeles.
- Globalement, la qualité de l'air de la région métropolitaine est conforme aux normes. Cette performance est soutenue par une forte utilisation du transport en commun. Rappelons ici que la région occupe le second rang des régions métropolitaines en Amérique du Nord pour l'utilisation du transport en commun, uniquement devancée par New-York.

(1) Communauté métropolitaine de Montréal, Vision stratégique, Document déclencheur, tome 1, octobre 2002, p.67s.

Ce constat nous permet donc de désamorcer à l'avance toute vision alarmiste de l'état environnemental de la métropole. Globalement, le parachèvement de l'autoroute 25 ne se réalise pas dans un contexte environnemental fragile et perturbé où les besoins de mobilité des personnes et des biens doivent être soumis à des restrictions visant à rétablir des équilibres fragiles. Il est cependant évident que le développement des transports collectifs, au même titre que l'amélioration de la circulation des biens et la densification du territoire, doivent continuer à être au premier rang des préoccupations des décideurs.

Des considérations importantes d'un point de vue métropolitain

Nous soumettons par ailleurs à la Commission les remarques suivantes tirées du même document et basées sur l'étude comparative entre les grandes régions métropolitaines d'Amérique du Nord :

1. La construction de liens routiers, et particulièrement de ponts, est indispensable à une bonne circulation des personnes et des biens dans un archipel et l'est de la région est défavorisé à cet égard. Les rivières ne doivent pas être considérées comme des frontières infranchissables dans un archipel. Sans la rivière des Prairies, nous serions en zone urbaine continue dans ce secteur.
2. Le parachèvement de l'autoroute 25 se fait dans une aire urbanisée dense à l'échelle des régions métropolitaines. Cette caractéristique de la région métropolitaine n'est pas menacée par le projet, qui ne peut au contraire que l'accentuer. En effet, le projet de raccordement autoroutier qui nous concerne se situe presque au cœur de la région.
3. L'idéologie de l'étalement urbain, que certains évoquent à propos du projet, doit être replacée dans une telle perspective. Dans une région compacte et dense comme la nôtre, l'accès à des ressources résidentielles abordables pour le plus grand nombre constitue un acquis social indéniable et un moteur économique essentiel. Nous croyons fermement que l'offre de produits résidentiels lavallois dans les zones urbanisées situées à proximité du corridor de la 25 pourra permettre à plusieurs ménages d'accéder à la propriété à des coûts abordables et selon des contraintes de déplacement raisonnables.
4. Il est intéressant de noter que les résultats préliminaires de l'enquête origine - destination 2003 de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) signalent une reprise de la croissance de la population à Montréal et un ralentissement de la croissance en banlieue (2).

(2) Agence métropolitaine de transport, Constat sur la mobilité des personnes dans la grande région de Montréal, Faits saillants révélés par l'enquête Origine - Destination 2003, p.21.

Cette tendance se manifestait déjà dans les résultats du recensement en 2001, ce qui démontre avec éloquence que les mouvements intra-régionaux peuvent varier dans le temps.

D'ailleurs, de façon générale, les tendances démographiques et économiques prévisibles de la région n'affecteront pas significativement sa performance environnementale. À titre comparatif, qu'il suffise de rappeler que les quatre autres grands centres urbains du Canada (plus de 1 million d'habitants) se développent à un rythme beaucoup plus rapide que Montréal depuis 1950 : Toronto et Edmonton ont triplé en population, Ottawa, Calgary et Vancouver ont quadruplé en population. Sur la même période, Montréal ne faisait que doubler sa population, ce qui démontre que les forces centrifuges y sont nettement plus faibles qu'ailleurs.

5. Le projet pourra contribuer à la préservation de la qualité de l'air de la région métropolitaine, déjà bonne selon la comparaison effectuée, en diminuant la congestion sur le réseau routier et autoroutier.
La preuve de cette congestion n'est plus à faire pour le secteur du Nord-Est de l'île de Montréal aux heures de pointe et le ministère des Transports possède des statistiques à cet effet sur l'autoroute 40. Le détournement d'une partie de la circulation de l'autoroute métropolitaine (A-40) ainsi que du trafic qui circule sur les voies locales, sera une mesure de diminution de la congestion et des émissions de gaz d'échappement.
6. Le projet de raccordement de l'autoroute 25 ne doit pas être vu comme un projet d'infrastructure routière s'opposant aux projets d'infrastructures de transport en commun. Le projet gouvernemental fait une large place aux transports en commun par les possibilités des liens entre modes de transport dues à la proximité de la voie de chemin de fer du Canadien Pacifique et à la voie réservée en site propre sur le tronçon. À cet égard, le conseil de Ville de Laval réfère la Commission au mémoire déposé par la Société de transport de Laval qui expose les possibilités d'accroissement de la desserte de transport en commun qui découleront de la réalisation du projet et qui seront assumées en bonne partie par la Ville de Laval, au bénéfice de ses citoyens. Rappelons ici qu'au Québec, Ville de Laval est la ville qui soutient le plus intensément le transport en commun, puisque sa contribution au budget de la STL est la plus élevée parmi l'ensemble des sociétés de transport et conseils intermunicipaux de transport.
7. L'enquête origine - destination de 2003 révèle que la hausse des déplacements de la période récente est surtout liée au motif « travail ». Parallèlement, nous constatons une hausse de l'emploi dans la région. La vitalité économique de la région métropolitaine se maintient donc. À Laval, nous constatons nous-même cette vitalité du développement économique et nous craignons qu'à court terme, les espaces intéressants ne manquent car les parcs industriels aménagés (privé et public) arrivent à maturité.

Nous soumettons à la Commission que l'investissement envisagé pour le parachèvement de l'autoroute 25 aura un effet positif sur l'économie métropolitaine parce que cet investissement permettra de rendre plus attrayantes des zones déjà promises à un développement industriel.

Du point de vue économique, nous attendons de cet investissement:

-qu'il accroisse les activités des entreprises par une réduction de leurs coûts d'approvisionnement et de livraison, dans un contexte de compétition qui s'accroît sans cesse avec les autres grandes régions métropolitaines de l'Amérique du Nord;

-qu'il assure une meilleure mobilité de la main-d'œuvre dans l'est de la région métropolitaine, ce qui permettra un recrutement plus aisé. Ce dernier impact est d'autant plus important que les tendances démographiques laissent percevoir des difficultés de recrutement de main-d'œuvre pour les années à venir en raison du vieillissement de la population.

Le manque de mobilité de la main-d'œuvre dans l'Est de la région se traduit en chiffres. Ainsi, au recensement de 2001, moins de 4% de la population active occupée de Laval travaillait dans l'Est de l'île de Montréal contre 14% qui travaillait dans l'Ouest. Cette différence représente près de 20 000 personnes.(3) Il y a là un déséquilibre du marché du travail qui s'explique en partie par le manque d'accès aux territoires et qui aggrave la congestion par les déplacements liés au travail.

8. Du point de vue de l'aménagement de l'ensemble de la région, le projet de schéma métropolitain d'aménagement de développement (4), adopté par le conseil de la CMM, recommande "la finalisation des interventions considérées comme stratégiques en matière de transport terrestre. Elles sont importantes puisqu'elles visent à compléter le réseau artériel métropolitain et que leur réalisation permettra de rééquilibrer l'achalandage sur l'ensemble des segments du réseau. La finalisation de la rocade autoroutière métropolitaine, notamment par le raccordement de l'autoroute A-25 y est favorisée comme facteur d'accroissement de la compétitivité et comme facteur d'attractivité » (projet de schéma métropolitain, page 83).

(3) Ville de Laval, Recensement 2001, Bulletin n°6, Lieu de travail, décembre 2003.

(4) Communauté métropolitaine de Montréal, Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement, 17 février 2005.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Le projet consistant à raccorder les deux tronçons existants de l'autoroute 25 par la construction d'un pont sur la rivière des Prairies est une mesure indispensable à la consolidation du territoire lavallois. Il constitue de surcroît une importante mesure de rééquilibrage du potentiel de développement au bénéfice de l'est de la région métropolitaine.

Au plan local, le développement des zones blanches situées à proximité du corridor routier de la 25 signifie le maintien du potentiel attractif du territoire lavallois pour susciter la venue des projets de développement résidentiel, commercial et industriel et ce, en fonction de la planification adoptée dans un cadre de développement durable.

Au plan métropolitain, ce projet va faciliter la rétention des projets de développement dans une zone centrale de l'agglomération, et ce pour une période cruciale de l'avenir de la région métropolitaine qui est soumise à un vieillissement rapide de sa population et à des pressions sur les finances publiques qui favorisent la densification urbaine.

Le présent mémoire rappelle que ce projet est inscrit tant au projet de schéma révisé de la MRC de Laval qu'au projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM et qu'il est susceptible de favoriser un développement prioritaire des zones urbaines situées plus près du centre de l'agglomération montréalaise. En ce sens, il s'inscrit très bien dans une stratégie de densification urbaine.

Le raccordement de l'autoroute 25 constitue une opportunité qui permettra de répondre à un besoin existant au niveau du réseau routier artériel, tout en soutenant l'essor économique de la région métropolitaine.

Il serait faux et dangereux pour l'avenir de la région de situer le débat comme un choix entre le transport en commun et l'automobile. Il faut, au contraire, améliorer la mobilité des personnes et des biens dans toute cette partie de la région puisque leur qualité de vie et leur compétitivité en dépendent.

De surcroît, il a été établi par comparaison avec les autres grandes régions métropolitaines de l'Amérique du Nord que le parachèvement de l'autoroute 25 ne se réalise pas dans un contexte environnemental perturbé, où les besoins de mobilité des personnes et des biens devraient être soumis à des restrictions visant à rétablir des équilibres fragiles.

Aussi, le conseil de Ville de Laval recommande-t-il à la Commission du BAPE :

1 – Que le projet de parachèvement de l'autoroute 25 présenté par le ministère des Transports du Québec reçoive un avis favorable ;

2 – 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 ;

3 – 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.

4 – 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.