



Fédération des chambres
de commerce du Québec

fccq

215

DM89

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

Laval-Montréal

6211-06-080

Montréal, le 9 juin 2005

Monsieur Michel Germain
Président de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Objet : Appui de la Fédération des chambres de commerce du Québec au parachèvement de l'autoroute 25

Monsieur,

En guise d'introduction, permettez-moi de vous rappeler que la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) est le plus important regroupement de gens d'affaires et d'entreprises au Québec, puisqu'elle représente 57 000 membres par l'entremise de son vaste réseau de 170 chambres de commerce.

À ce titre, la FCCQ s'intéresse de près aux dossiers qui ont une incidence sur la vitalité économique de chacune des régions du Québec et c'est pourquoi, dans le cadre du début des audiences publiques sur le projet de prolongement de l'autoroute 25, nous désirons vous signifier notre appui à ce projet vital pour le développement économique du Québec, un projet qui, rappelons-le, aurait dû être complété depuis plusieurs décennies déjà.

En effet, que ce soit dans les dossiers de la rénovation de la rue Notre-Dame, de la 25 ou du prolongement de l'autoroute 30, le parachèvement des infrastructures routières de la métropole, dans le but de la doter de voies de contournement efficaces, représente une nécessité, car il contribuerait fortement à l'amélioration de la circulation des marchandises et des personnes dans la grande région de Montréal, d'une part, mais aussi entre les régions de l'Est et de l'Ouest, tant au Québec que dans les autres provinces.

Plus précisément, simplement pour les automobilistes de la région métropolitaine, le parachèvement de l'autoroute 25 permettrait de réduire de près de 10 millions d'heures le temps de parcours annuel entre le nord de l'île et Montréal, un gain de temps inestimable qui pourrait notamment être consacré à la conciliation travail-famille. De plus, spécifions que l'impact économique de ces heures perdues se chiffre à 77,2 M\$, dont 24,4 M\$ en pertes pour les travailleurs et 52,8 M\$ en pertes associées aux retards dans l'industrie du camionnage. Est-ce utile de rappeler que, grâce entre autres à la proximité du marché américain, les retombées de l'activité du camionnage représentent déjà 40 milliards \$ au Canada, ce qui en fait une industrie majeure au sein de notre économie?

Par ailleurs, selon une étude d'impact sur l'environnement préparée par le ministère des Transports et déposée au ministre de l'Environnement, il est clair que le prolongement de l'autoroute 25 permettrait de diminuer de façon considérable la longueur des bouchons de circulation, une information des plus pertinentes lorsque l'on sait qu'une voiture constamment arrêtée pollue bien davantage qu'une voiture en mouvement.

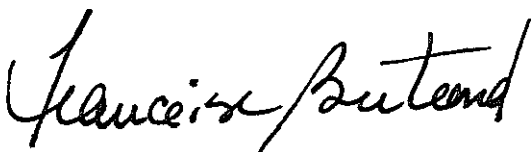
Concernant les affirmations de certains groupes environnementaux qui prétendent que le parachèvement de l'autoroute 25 ferait apparaître plus de 150 000 véhicules sur les routes du Québec, le simple bon sens nous porte à croire que ce n'est pas ces quelque 8,37 kilomètres de nouvelle route qui inciteront les gens à se doter d'un nouveau véhicule ou encore à abandonner le transport en commun. Bien au contraire, la mise en place de voies réservées, jumelée avec le prolongement du métro vers Laval, permettra d'augmenter de façon significative l'efficacité et le nombre d'utilisateurs des transports en commun.

En ce qui a trait à l'étalement urbain important qui serait supposément provoqué par le parachèvement de l'autoroute 25, un argument souvent invoqué par les opposants au projet, une étude de l'INRS démontre plutôt un retour des classes moyenne et élevée vers le centre-ville de Montréal. À titre d'exemple, dans l'arrondissement Ville-Marie, de 52 mises en chantier résidentielles en activité en 1997, 1000 l'ont été en 2004. Ainsi, Montréal a accaparé 38 % du marché résidentiel neuf au Québec alors que, durant les années précédentes, elle n'arrivait pas à dépasser le cap des 30 %. Ainsi, loin d'avoir des conséquences négatives, un marché immobilier florissant est un signe indéniable de prospérité économique, que ce soit sur l'île de Montréal ou dans les régions environnantes.

Une autre qualité non négligeable du parachèvement de l'autoroute 25 est qu'il représente la concrétisation du premier partenariat public-privé en matière d'infrastructures routières au Québec. Voici donc un projet bénéfique, tant pour l'ensemble de la population que pour l'économie québécoise, et qui demande un investissement moins élevé de la part du gouvernement et des contribuables. Que demander de mieux?

C'est pour toutes ces raisons que la FCCQ joint sa voix aux 18 municipalités ayant déjà voté à 80 % en faveur du projet, aux nombreux députés de la région ainsi qu'à tous les citoyens qui tireraient d'innombrables avantages de la concrétisation de ce projet qui dort sur les tablettes depuis beaucoup trop longtemps déjà.

En espérant que ces arguments trouveront écho lors de vos délibérations, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.



Françoise Bertrand
Présidente-directrice générale