

# Mémoire

215

DM91

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

Laval-Montréal

6211-06-080

DÉPOSÉ DANS LE CADRE DES  
Consultations publiques

ORGANISÉE PAR

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES EN ENVIRONNEMENT

Au sujet du

Projet d'un pont de l'autoroute 25

Par : DANIEL VANIER, agent de recherche

NORMAND ROBERT, coordonnateur.

JUIN 2005



**TABLE D'AMÉNAGEMENT DU QUARTIER  
HOCHELAGA-MAISONNEUVE**

1877 Aird, Montréal, H1V 2V7, Téléphone (514) 255-5007, Télécopieur (514) 255-5037

Responsable : Normand Robert

Courriel : [taqhm@pif.ca](mailto:taqhm@pif.ca)

**POUR UNE VILLE QUI APPARTIENT À CEUX QUI LA MARCHENT**

# Mémoire A-25

## Introduction : Les Mirages du MTQ

- Le ministère des Transports (MTQ) est un spécialiste des solutions « mirages ». Ce ministère insinue que grâce au prolongement de l'autoroute 25, les Lavalloises et les Lavallois ainsi que les résidentes et les résidents de la MRC des Moulins sauveront du temps et de l'argent car ils n'auront plus à prendre le pont Pie IX qui est souvent congestionné.
- Cependant, les représentants du MTQ ne vous ont pas avertis de la situation en aval du futur pont de l'A-25. Les quelques minutes que vous aurez sauvé en modifiant votre itinéraire, vous risquez de les perdre sur le territoire de Montréal à cause d'une surcharge de capacité dans le tronçon de l'A-25 entre l'autoroute Métropolitaine et le tunnel Hippolyte-Lafontaine, sur l'avenue Souigny et sur la rue Notre-Dame entre Dickson et la rue Papineau.
- Litman (2005) conclut que le projet du MTQ de prolongement de l'autoroute 25 va accroître la congestion sur les autres routes allant vers la ville centre donc la rue Notre-Dame. Il indique également que ce projet encourage l'étalement urbain.
- Le trafic induit par ce nouveau projet routier aura des impacts sur la santé de la population du quartier Hochelaga-Maisonneuve, déjà fragilisée, c'est-à-dire un accroissement de la pollution de l'air et sonore, des gaz à effets de serre, des blessés de la route, de l'inactivité physique et des problèmes sanitaires associés (Voir le volume 1).
- Cependant, certains nous diront que le MTQ et la Ville de Montréal ont l'intention de développer un projet de « modernisation » de la rue Notre-Dame qui aura comme effet d'augmenter la fluidité sur cet axe routier. Attention, derrière cette promesse, il se cache un autre mirage.
- « Or, dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, le MTQ indique déjà que le projet n'améliorera les conditions de congestion routière que pour quelques années, moins de cinq ans. » (MENV 2002 p.25)
- Oups, le MTQ a oublié de vous dire cela lors de la première partie de l'audience. Le rapport d'analyse environnementale du ministère de l'Environnement sur la modernisation de la rue Notre-Dame soulève d'autres aspects intéressants :
- « À l'instar de la Direction de la santé publique de Montréal-Centre, nous croyons que la recherche d'une solution aux problèmes de circulation doit s'effectuer dans un contexte d'objectifs de développement du « transport durable » qui visent à réduire les impacts environnementaux et les conséquences sanitaires qui y sont associées. Les stratégies d'intervention doivent être centrées sur la diminution du nombre de véhicules sur la route et sur l'amélioration du transport collectif et du transport actif (vélo, marche) ». (MENV 2002, p.14) ;

- « Le transport par automobile est polluant. La question n'est pas de proposer d'interdire le transport automobile, mais de le réserver le plus possible pour les déplacements non routiniers et de prévoir des modes de transport moins énergivores pour les déplacements réguliers de masse, comme on en observe sur l'axe de la rue Notre-Dame et dans la majorité des grandes agglomérations urbaines d'ici et d'ailleurs. Le Québec dénonce la position canadienne quant à la réduction des gaz à effet de serre. Mais il faut être conscient que la position relative du Québec comme producteur de gaz à effet de serre, enviable lorsque comparée à la moyenne canadienne, est désastreuse lorsque comparée à la moyenne des pays de la planète. Mentionnons que c'est dans le domaine des transports où il est possible d'aller chercher un gain important, en améliorant l'information et l'éducation de la population et en choisissant de plus en plus des modes de transport qui consomment moins d'énergie et produisent moins de pollution » (MENV 2002, p.14.). Selon la TAQHM, cette analyse du MENV s'applique également à la problématique du pont de l'autoroute 25.
- La Table d'aménagement est membre de la Coalition contre l'autoroute 25 et nous appuyons les 10 raisons évoquées par ce regroupement pour s'opposer au projet du MTQ :
  - 1) Une augmentation des débits de circulation automobile à Montréal
    - ❖ *Ajout de 150 000 nouveaux déplacements à Montréal.*
  - 2) Une solution inefficace pour décongestionner le réseau routier
    - ❖ *Incitatif à l'étalement urbain dans la couronne Nord-Est et à l'utilisation de l'automobile;*
    - ❖ *À titre d'exemple, la construction de l'autoroute 13 n'a jamais permis de réduire le nombre de véhicules sur l'autoroute 15.*
  - 3) Une augmentation des émissions de GES et des polluants atmosphériques
    - ❖ *Un projet de pont privé payant, qui pour être rentable, aura besoin de toujours plus de véhicules;*
    - ❖ *Le transport routier génère 20 fois plus d'effets néfastes que le transport en commun;*
  - 4) Un déplacement des ménages et des industries vers Laval et les couronnes
    - ❖ *Les terrains résidentiels à Montréal sont de 7 à 9 fois plus chers qu'à Laval ou en couronne Nord-Est;*
    - ❖ *Les terrains industriels à Montréal sont 10 fois plus chers qu'à Laval ou en couronne Nord-Est;*
    - ❖ *Le secteur centre-sud et Est de Montréal comptent plus de 850 sites contaminés;*
  - 5) Disparition des meilleures terres agricoles du Québec
    - ❖ *Les meilleures terres maraîchères du Québec sont à Laval;*
    - ❖ *Le tiers des 7 000 hectares de terres agricoles cultivés à Laval sont « dézonés » et sont directement menacés par le prolongement de l'autoroute 25.*

- 6) Une solution inefficace pour les travailleurs de l'Est de Montréal
    - ❖ *77 % des travailleurs proviennent de l'île de Montréal ou de la Rive-Sud de Montréal;*
    - ❖ *Seulement 6 % des travailleurs proviennent de Laval;*
  - 7) Une solution inefficace pour le transport des marchandises
    - ❖ *Plus de 80 % du transport des marchandises a pour origine ou destination l'île de Montréal;*
    - ❖ *L'autoroute 30 sera la voie de contournement de Montréal;*
    - ❖ *Dans le contexte où l'autoroute métropolitaine fonctionne le plus souvent à pleine capacité, faciliter l'accès à Montréal risque d'aggraver la situation.*
  - 8) Contradiction avec les politiques de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec
    - ❖ *Contradiction avec l'objectif de réduire l'usage de l'automobile du plan d'urbanisme, du cadre d'aménagement de la métropole et du plan de transport de la Ville de Montréal;*
    - ❖ *Contradiction avec l'engagement de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec à appuyer le protocole de Kyoto.*
  - 9) Des solutions alternatives : Le transport en commun en priorité
    - ❖ *Train de banlieue ou Viabus Montréal-Repentigny;*
    - ❖ *Train de banlieue vers Mascouche;*
    - ❖ *Métro de Laval;*
    - ❖ *Voie réservée sur la rue Pie IX vers Laval;*
    - ❖ *Voies réservées sur les ponts pour covoiturage.*
  - 10) Les avantages économiques et fiscaux du transport en commun
    - ❖ *L'impact du transport en commun sur l'économie montréalaise est 2 fois plus élevé qu'une dépense équivalente en transport privé par automobile;*
    - ❖ *Le gouvernement du Québec perçoit un montant équivalent à sa contribution au financement du transport en commun;*
    - ❖ *Les recettes combinées des deux paliers de gouvernements supérieurs se révèlent de 45 % plus élevées que leur contribution.*
- Cependant, la TAQH-M aimerait ajouter de nouvelles raisons suite à la publication de la recherche conjointe du CINBIOSE et de la Chaire des écosystèmes urbains de l'UQÀM, qui est le volume 1 de ce mémoire et sa pièce maîtresse et suite à de nouvelles informations qui ont été rendues publiques lors de la première partie de cette audience.

## 7 autres bonnes raisons de s'opposer au prolongement de l'A-25.

11) La santé des populations riveraines de ce corridor routier (De Mascouche-Terrebonne au Centre-Ville de Montréal) est menacée.

- Le Volume 1 de notre mémoire explique très bien par sa revue de littérature scientifique les risques à la santé des populations riveraines vivant à proximité d'infrastructures routières de cette importance.
- Notre document complète les données récentes rendues publiques par la Direction de la santé publique de Montréal lors de la première partie de cette audience.
- Même si le rapport conjoint du CINBIOSE et de la Chaire des Écosystèmes urbains de l'UQÀM étudie plus particulièrement l'impact sur la santé des populations riveraines d'Hochelaga-Maisonneuve, les données scientifiques présentées s'adressent à toutes les résidentes et tous les résidents vivant à proximité d'autoroutes, de routes et d'artères urbaines fortement achalandés, qu'ils vivent à Laval, à Québec ou à Hull, etc..
- Dernier point, une observation de notre part, à propos de l'efficacité des murs anti-bruit, cette mesure d'atténuation est efficace pour les premières rangées de maison. Cependant, selon la direction des vents, il y a un bruit de fond qui persiste à quelques rues en arrière du mur anti-bruit. On remarque ce phénomène dans le secteur de Mercier-Est aux abords de l'autoroute 25. Du côté est, les première rangée de maisons face au mur anti-bruit et qui borde la voie de service, on constate qu'il n'y a presque pas de bruit provenant de l'autoroute. Mais lorsqu'on se promène sur la rue Honoré-Beaugrand, localisée à environ 200 mètres du mur anti-bruit, un bruit de fond réapparaît surtout en soirée et durant la nuit avec des vents soufflants de l'Ouest (dominant).

12) Une étude d'impact irrecevable et inacceptable.

- La directive du ministère du Développement durable, de l'environnement et des parcs (MDDEP) indique clairement que le promoteur de ce projet doit effectuer une étude sur la santé des populations, au moins une revue de la littérature scientifique.
- De plus, la Direction de la santé publique dans son avis de recevabilité remarque que l'étude d'impact possède peu d'information sur les impacts de ce projet sur la santé des populations et en particulier des populations vulnérables.
- La TAQH-M soutient que cette étude d'impact est irrecevable et inacceptable et que le MDDEP aurait dû refuser ce rapport à cause de cette lacune majeure,

- Les impacts de ce projet devraient être étudiés pour l'ensemble du corridor routier, de l'aval à l'amont, du Centre-Ville de Montréal en passant par le Centre-Sud ; l'arrondissement Mercier- Hochelaga-Maisonneuve ; d'Anjou et Montréal-Nord, de Laval jusqu'à Mascouche et Terrebonne.
- La direction de l'évaluation environnementale du MDDEP devrait exiger du MTQ l'étude d'au moins trois scénarios lors de la réalisation d'une étude d'impact. Dans ce cas-ci, les citoyens font face à seulement deux choix soit le prolongement de l'autoroute 25 ou l'absence de projet. Aucune autre alternative a été développée par le promoteur, pourtant il aurait été possible d'évaluer l'impact de l'ajout de voies en site propre pour le transport collectif sur les pont PielX et Papineau-Labelle.
- LA Commission du Bape devrait exiger l'évaluation de ce scénario par le MTQ dans le cadre de cette audience.

### 13) Protéger l'intégrité de l'écoterritoire du Ruisseau De Montigny et des marais à Laval.

- La situation des espaces naturels dans l'Est de Montréal est critique. Il nous reste seulement quelques vestiges donc l'Éco-Territoire du Ruisseau de Montigny.
- En prenant connaissance de l'étude de l'herpétofaune et de l'avifaune produite pour la Ville de Montréal, nous avons été agréablement surpris par la diversité des oiseaux présents dans ce milieu. L'étude en question, ne touchait seulement le segment du ruisseau dans l'Éco-territoire.
- Nous avons appris que les quatre îles abritent des arbres centenaires et que le pic à tête rouge, une espèce susceptible d'être désignée vulnérable et menacée par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec a déjà niché sur ces îles, il y a quelques années (Communication personnelle avec Joël Coutu , ornithologue réputé et ex-président du Club d'ornithologie d'Ahuntsic). La fiche détaillée de cet oiseau se retrouve sur le site internet du ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec.
- Il faut protéger dans son ensemble l'éco-territoire du Ruisseau De Montigny, on note la présence d'une frenaie rouge, un peuplement devenu rarissime dans l'Est de Montréal et concernant la rivière des Prairies, une fosse pour l'esturgeon jaune, une autre espèce que le statut est préoccupant, est localisée sous le futur pont. À ce sujet, la TAQH-M encourage le gouvernement fédéral à intervenir dans le dossier grâce à sa procédure d'évaluation environnementale.
- Le nouveau tracé élaboré par le MTQ, passe trop près des berges du ruisseau De Montigny, plus précisément à environ 7 mètres. Par rapport à l'ancien projet, il y a une amélioration. Mais le promoteur a admis lors de la première partie de l'audience qu'il y avait encore une marge de manœuvre suite à l'une de nos questions. Si le MTQ reçoit l'approbation du gouvernement du Québec pour ce projet, nous demandons à ces derniers d'exiger du promoteur privé d'élaborer un tracé qui sera le plus éloigné possible du ruisseau De Montigny

et des résidences localisées sur le côté Est de l'emprise.

- Le prolongement de l'autoroute 25 avec le pont se trouve à diviser l'Éco-territoire du Ruisseau De Montigny en deux parties par un effet de barrière. La section des îles sera difficile d'accès à partir du ruisseau par la présence de la future autoroute.
- Finalement, l'épandage de sel pour faire fondre la glace sur la chaussée de l'autoroute 25 à Montréal et à Laval risque de contaminer le ruisseau et les marais. Il faut préserver une large bande riveraine entre ces milieux et la chaussée ou trouver une alternative à l'épandage de sel.
- Montréal et Laval ont une chance unique de préserver des espaces naturels sur leurs territoires dans le secteur de l'autoroute 25. La présence de marais à proximité du futur lien routier à Laval et de l'éco-territoire du ruisseau De Montigny à Montréal pourrait être mis en valeur par les deux municipalités. Ainsi, les deux espaces naturels de chaque rive de la rivière des Prairies offre la possibilité d'être reliés par un petit traversier dans le cadre d'un projet de conservation de la nature et récréotouristique léger. À titre de compensation pour le projet de prolongement de l'A-25, le MTQ pourrait s'impliquer pour la mise en valeur de ces espaces naturels.

#### 14) Nuisances pour les futurs utilisateurs de l'Écoterritoire du Ruisseau de Montigny.

- Le bruit généré par le lourd trafic sur le prolongement de l'A-25 risque de déranger les futurs utilisateurs de l'Éco-territoire.
- Le même problème se pose pour le parc nature de l'île de la Visitation localisé à proximité du pont Papineau-Labelle. Le bruit intense occasionné par la circulation routière dérange les nombreux utilisateurs de ce parc.
- Le problème du bruit cause des maux de tête aux ornithologues amateurs car il est parfois difficile de distinguer les chants des oiseaux du bruit des camions et des automobiles. L'ouïe est le premier sens utilisé par les ornithologues pour repérer les différentes espèces d'oiseaux.

#### 15) Effet Barrière de l'autoroute.

- Le rapport conjoint du CINBIOSE et de la Chaire des Écosystèmes urbains de l'UQÀM précise que la présence d'infrastructure de transport marque le territoire de divisions qui peuvent porter entrave aux déplacements de proximité et réduire l'espace de vie. Ce phénomène est connu sous le nom d'effet barrière. Il peut avoir comme conséquences de limiter les déplacements des personnes dans certains secteurs d'un quartier et les activités sociales dudit quartier, modifiant ainsi les conditions de vie des résidentes et des résidents. Ces barrières peuvent avoir des impacts sur la santé physique (déplacements évités) et mentale et sur le réseau de support sociale.

16) La rentabilité de ce projet pour un promoteur privé est liée à l'étalement urbain à Laval et à la MRC des Moulins.

- Selon un document déposé par le promoteur, 42 000 véhicules par jour sur le futur pont n'offriraient pas les conditions idéales de rentabilité pour un entrepreneur privé. Il faudrait viser au delà de 60 000 véhicules par jour sur le futur pont pour que le promoteur commence à rentrer dans son argent.
- La TAQH-M se pose la question suivante : Quels intérêts auraient un promoteur privé dans le pont de l'autoroute 25 s'il n'y a pas d'induction du trafic ?
- Pour notre groupe, il est clair que l'étalement urbain dans l'Est de Laval et dans la MRC des Moulins sont des conditions nécessaires à la rentabilité de ce projet.

17) Absence de transparence dans les contrats de PPP.

- Le MTQ a annoncé durant cette audience qu'il y aurait des clauses commerciales secrètes entre le ministère et le promoteur privé.
- Il y a de fort risque que le gouvernement du Québec devra investir dans ce projet soit sous forme de subventions ; de loyer annuel et de prêt sans intérêt. Si des deniers publics doivent être consacrés à ce projet, les clauses commerciales secrètes n'ont pas lieu d'être dans le contrat avec le promoteur privé.
- Les clauses commerciales secrètes nous inquiètent, le promoteur privé peut exiger que le gouvernement et les municipalités limitent leurs investissements dans le transport collectif de cette région, un concurrent qui risque de devenir compétitif si le litre d'essence augmente son prix d'une manière substantielle.



## Contexte de développement de l'Arrondissement Mercier - Hochelaga-Maisonneuve

En vertu de la loi 34, adoptée par le Gouvernement du Québec le 17 décembre 2003, la Ville de Montréal se voyait confier la responsabilité du développement économique local. Toujours en vertu de cette même loi, la Ville doit confier l'exercice de ses compétences en cette matière à un CLD. À cette fin, la Corporation de développement communautaire de l'Est (CDEST) était reconnue par l'arrondissement pour la réalisation de ce mandat.

La première phase de ce mandat pour la CDEST a été d'élaborer un Plan d'action local pour l'économie et l'emploi (PALÉE) dans le cadre d'un « Plan stratégique de développement économique ». Pour l'élaboration de ce plan, un grand nombre de représentants de divers secteurs ont été consultés (industriel, commercial, syndical, organismes communautaires, culturel et politique). Ce diagnostic a permis de dégager un ensemble d'enjeux et de défis de développement pour l'arrondissement et de proposer des orientations stratégiques.

### UNE VISION DU DÉVELOPPEMENT

La vision stratégique du développement économique pour l'arrondissement Mercier -Hochelaga-Maisonneuve s'articule autour de deux grands objectifs, en arrimage avec la Stratégie de développement économique élaborée par la ville de Montréal. Ces objectifs sont:

Maintenir et améliorer la qualité de vie comme facteur attractif au plan économique et social

La qualité de vie constitue de plus en plus un facteur déterminant de développement économique et social. La qualité de vie d'un territoire devient un facteur de localisation dans le choix d'une entreprise ou d'une personne à s'y installer et à s'y développer, attire une main-d'oeuvre qualifiée, offre un environnement stimulant pour l'innovation et la recherche,

Le développement économique tient compte de plus en plus des facteurs démographiques, culturels et sociaux, La place prépondérante que peuvent avoir sur un territoire l'éducation, la santé, la recherche, l'environnement, la vie culturelle et communautaire vient en quelque sorte encadrer et stimuler le développement économique et social d'un milieu-

L'amélioration de la qualité de vie constitue en ce sens une des grandes finalités des orientations et stratégies de développement économique retenues dans le présent plan stratégique-

## Accroître la richesse collective

Corollaire du premier objectif, celui d'accroître la richesse collective est nécessaire pour pouvoir maintenir et améliorer la qualité de vie-

Pour les pouvoirs publics, ce n'est que par l'accroissement des investissements industriels et commerciaux, la création d'emplois et le développement résidentiel conséquent à une prospérité économique et sociale que ceux-ci pourront maintenir et développer des services et un environnement contribuant à l'amélioration de la qualité de vie de leurs citoyens et citoyennes-

## DES PRINCIPES DIRECTEURS

À ces deux objectifs, le présent plan stratégique souhaite accoler certains principes directeurs, constituant autant de valeurs que l'arrondissement et son partenaire, la CDEST, souhaitent partager avec l'ensemble des acteurs socio-économiques sur son territoire.

### Une perspective de développement durable

Le développement économique sur le territoire de Mercier – Hochelaga-Maisonneuve doit s'inscrire dans une perspective de développement durable, prenant en compte la préservation et la mise en valeur de l'environnement naturel, culturel et social sur lequel s'appuie le développement économique.

On entend par développement durable: un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs<sup>1</sup>.

### Un plan stratégique qui repose sur le partenariat

Dans un contexte de ressources limitées, les actions isolées ne peuvent convenir. En ce sens, le plan stratégique proposé s'appuie sur la nécessité d'un partage clair des rôles et responsabilités des divers acteurs du développement économique sur son territoire et un accord de tous et chacun sur les orientations et stratégies d'action à concrétiser pour le développement économique du territoire.

Ces objectifs et ces principes directeurs constituent le fondement du plan stratégique de développement économique que souhaite adopter et concrétiser en matière de développement économique.

---

<sup>1</sup> Commission mondiale de l'environnement et du développement - Commission Bruntland

## LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

En tenant compte des objectifs et des principes directeurs adoptés autant par la CDEST que par les élus de l'Arrondissement Mercier - Hochelaga-Maisonneuve la TAQ H-M considère inacceptable de prévoir une augmentation du nombre de véhicules qui transiteraient par le quartier ou par les rues parallèles.

L'instauration d'une alternative en transport en commun doit être une priorité et être installée préalablement à toutes autres interventions.

**Conclusion : Eh bien !!! C'est Non.**

Pour les 17 bonnes raisons évoquées auparavant dans ce court mémoire et surtout, pour les impacts sur la santé des populations riveraines vivant à proximité de ces infrastructures routières décrit dans le volume 1 de ce mémoire, la TAQH-M demandent au gouvernement du Québec d'investir plutôt ce 400 millions de dollars dans le transport collectif à Laval et à la MRC des Moulins et en particulier dans des voies réservées en site propre pour les ponts Pie IX et Papineau -Labelle, plutôt que de le consacrer au prolongement de l'autoroute 25.

Laval et La MRC des Moulins ont un urgent besoin d'investissement pour la desserte de leurs territoires respectifs en transport collectif. Lors des consultations publiques sur le plan d'urbanisme de Montréal, la TAQH-M a proposé l'installation d'un Système léger sur rail (SLR) dans l'axe du boulevard Pie IX entre la rue Notre-Dame à Montréal et la jonction de la 440 à Laval. Ce projet est faisable sur le plan technique car l'emprise du boul. Pie IX est plus large que celle de l'Avenue du Parc. Le projet serait également rentable car il y a déjà plus de 44 000 personnes qui utilisent les deux lignes d'autobus dans l'axe du boul. Pie IX. Même que Montréal a déjà pensé d'aménager une ligne de métro sous le boul. Pie IX.

Pour la Notre-Dame, nous appuyons le projet du GRUH-M d'aménager une ligne de SLR dans l'axe de la rue Notre-Dame, de la ville de Repentigny jusqu'au centre-ville de Montréal.

Dans le cas où le Ministère des transports du Québec refuserait la mise en place d'une telle alternative, la TAQ H-M revendique la tunellisation de la voie liant la 25 et la 720 préalablement à l'adoption d'un projet de prolongement de la 25 par l'instauration d'un pont.