

Projet de parachèvement de l'autoroute 19
avec voies réservées au transport collectif à
Laval et à Bois-des-Filion 6211-06-155

Mémoire déposé dans le cadre
des audiences publiques en environnement à propos du :

PROJET DE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE A19

Audience le 22 octobre 2014

Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE)

LE VRAI CHANGEMENT POUR MONTRÉAL



Projet de parachèvement de l'autoroute A19

Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE)

Dépôt le 16 octobre 2014

Audience le 22 octobre 2014

CRÉDITS

Alexandre Lambert, urbaniste

Carl Carbonneau, urbaniste

Mathieu Bouchard, avocat

(Membres de la Commission des politiques publiques)

LE VRAI CHANGEMENT POUR MONTRÉAL

5795, avenue De Gaspé, bureau 214
Montréal (Québec) H2S 2X3
514 312-8379, poste 101

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Nous présentons ici les faits saillants du mémoire qui constitue le résultat d'une démarche d'étude et de réflexion exhaustive par rapport au projet de prolongement de l'autoroute A19. Veuillez noter que les faits exposés ici ne sont pas exclusifs et que d'autres aspects du projet et de notre opinion vis-à-vis celui-ci sont regroupés dans l'entièreté du document.

Le Vrai changement pour Montréal souligne d'entrée de jeu qu'il est contre le projet de prolongement de l'autoroute A19 dans sa forme actuelle. Selon les résultats de notre réflexion, nous demandons la révision du projet envisagé de la manière qui suit :

- l'aménagement de la section de la route 335 qui commande un élargissement en boulevard urbain (à la place de la construction de l'autoroute projetée) ;
- l'inclusion d'une voie réservée dans chaque sens du nouveau boulevard urbain, ainsi que dans l'emprise de l'actuelle A19 et sur le pont Papineau ; et
- la reconfiguration de l'offre de transport en commun dans les secteurs traversés par la route 335 et l'A19.

Bien entendu, ces solutions devront s'inscrire dans une vision régionale intégrée en matière de mobilité, vision qui demande à être établie dans un futur rapproché afin d'assurer le développement durable de la région métropolitaine.

INTRODUCTION

Le Vrai changement pour Montréal est un parti politique municipal composé d'hommes et de femmes réunis autour d'un désir commun de changer le visage de la métropole et d'accroître la qualité de vie des Montréalaises et Montréalais.

Le projet présenté et porté par le Ministère des Transports du Québec (MTQ) propose le parachèvement d'une section du réseau autoroutier (A19) à Laval et sur la Rive-Nord, dans le prolongement de l'avenue Papineau traversant le territoire de l'île de Montréal du nord au sud. Il consiste à substituer un corridor autoroutier comprenant trois voies dans chaque direction en lieu et place de l'axe routier beaucoup plus modeste de la route 335 et ce, sur le territoire des municipalités de Laval et de Bois-des-Filion. Ce projet de prolongement de l'autoroute A19, bien qu'à l'extérieur de l'île de Montréal, aura des conséquences non négligeables sur la qualité de vie et l'attractivité de nos milieux de vie, ce pourquoi il est essentiel pour nous de participer aux débats selon une position défendant les intérêts des Montréalaises et des Montréalais ainsi que des personnes habitant la grande région métropolitaine.

Dans sa forme actuelle, nous ne pouvons que décrier les effets négatifs du projet sur la qualité de vie des Montréalaises et Montréalais qui se verront forcés d'absorber les effets négatifs des déplacements des automobilistes qui accèderont à Montréal par l'A19. Ces effets négatifs comprennent, entre autres, une augmentation de la circulation à l'échelle métropolitaine, le débordement de la circulation autoroutière sur les artères locales et une diminution de la sécurité aux abords du réseau, le tout tel qu'il sera exposé dans les prochaines pages.

UNE ÉVALUATION DÉFICIENTE DE L'IMPACT DU PROJET SUR LE RÉSEAU ROUTIER ET LES MILIEUX DE VIE LIMITROPHES À L'AXE D'INTERVENTION

Le projet de prolongement de l'autoroute A19 est promu notamment sur la base de la notion de

« parachèvement » du réseau autoroutier. Or, les évaluations faites, ou du moins celles présentées par le MTQ lors de la séance d'information, ne tiennent pas compte de l'impact du projet sur l'ensemble du réseau qu'il tâche de compléter ni même sur l'axe A19 – rue Papineau et en particulier sur le débouché montréalais de cet axe stratégique pourtant déjà saturé. À cet effet, l'étude d'impact rendue publique par le MTQ se limite à l'examen des effets du projet sur quelques dizaines de mètres en périphérie immédiate de l'axe d'intervention visé, alors qu'un projet de cette ampleur appelle une évaluation de ses impacts sur les différents réseaux de transport qu'il vise à structurer.

Ainsi, il ne peut faire de doute que l'ajout de voies de circulation et la forme intrinsèque d'une autoroute, combinés au potentiel immobilier promis par le développement d'un débouché de l'axe sur la rive nord de la Rivière-des-Mille-Îles, contribueront à l'augmentation significative du flux routier partout sur l'axe et ses affluents. L'impact de cet accroissement aura comme effet une augmentation de la congestion de l'ensemble de l'axe et des voies transversales, notamment sur la tête de pont et l'axe de la rue Papineau dans le district Sault-au-Récollet (arrondissement Ahuntsic-Cartierville). À l'heure actuelle, il y a déjà plus de 62 000 véhicules qui empruntent le pont Papineau pour rejoindre Montréal et ses quartiers. Ce nombre ne pourra que s'accroître avec le parachèvement de l'A19 et augmenter du même coup les impacts négatifs de la circulation automobile dans les milieux de vie. Parmi les impacts, notons l'augmentation du nombre d'accidents, l'augmentation de la pollution atmosphérique et la baisse d'attractivité des rives de l'avenue Papineau. Ces effets devront être réévalués dans une démarche qui vise l'atteinte d'un développement durable soumis à une prise de décisions éclairées.

L'AXE PAPINEAU : AUTOROUTE OU BOULEVARD URBAIN ?

Le présent projet suppose des préjugés favorables au développement autoroutier de la part du promoteur qui trahissent, de notre point de vue, une déformation institutionnelle grave du MTQ et de sa direction régionale. La notion même de parachèvement de l'autoroute A19 est contestable à plusieurs

égards et en particulier dans le contexte budgétaire que l'on connaît. De fait, le projet d'autoroute A19, tel que conçu dans les années 1960, supposait la création d'un axe autoroutier qui aurait à terme relié, en déchirant le tissu urbain montréalais, le boulevard Taschereau à Longueuil, via le pont Jacques-Cartier, à l'autoroute A50, alors prévue pour relier la région de Lanaudière à celle de la capitale fédérale via les Basses-Laurentides et l'aéroport de Mirabel. Or, cet axe est demeuré et demeurera pour l'essentiel une voie urbaine de nature non autoroutière. À sa face même, la notion de « parachèvement » fait donc référence à un contexte largement révolu dont la définition actuelle, tel qu'on peut la déduire du projet du promoteur, tient de l'arbitraire et de la stratégie de marketing.

En considérant l'ensemble de l'axe de transport constitué par l'avenue Papineau et la route 335, il nous semble évident qu'il s'agit plus précisément d'une voie de transport multifonctionnelle à caractère urbain dans laquelle s'insère une courte section de forme autoroutière entre le boulevard Henri-Bourassa, à Montréal, et le boulevard Dagenais, à Laval. Ce court tronçon est le legs d'un projet abandonné depuis longtemps - à moins que le promoteur nous fasse l'annonce du « parachèvement » du projet conçu dans les années 1960, ce qui serait fort surprenant. De fait, la discontinuité de la structure de boulevard urbain de l'ensemble de cet axe crée et créera à long terme des problèmes d'adaptabilité de la structure du réseau de transport métropolitain. Cette discontinuité pose un frein au développement du transport collectif à l'échelle de la région urbaine de Montréal, contrairement aux orientations préalablement prises par les intervenants de façon concertée, notamment dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

Alors qu'en théorie le MTQ a décidé de prioriser l'insertion du transport en commun pour tous nouveaux développements, il n'en demeure pas moins que le présent projet laisse une faible place aux modes de transport collectifs, malgré les intentions annoncées. Cette lacune sera détaillée plus précisément de façon subséquente dans le présent mémoire.

LA CONGESTION : RÉSULTANTE D'UNE DEMANDE QUI DÉPASSE L'OFFRE

Le promoteur du projet, ainsi que ceux qui s'en font les défenseurs, présentent le problème de congestion comme une anomalie du système qui doit être corrigée à tout prix afin d'assurer le développement économique et social de la région montréalaise. Selon eux, cette correction passe par un accroissement de la capacité routière, augmentant ainsi l'offre pour qu'elle puisse répondre à la demande.

Pourtant, la congestion en tant que telle n'est pas objectivement dotée d'un caractère positif ou négatif, comme le promoteur et ses alliés voudraient nous le laisser croire. En effet, la congestion constitue une réponse économique à une demande surabondante. Ici, le prix payé par l'utilisateur correspond au temps consacré pour utiliser l'infrastructure. L'équité entre les usagers est assurée par l'utilisation de l'infrastructure par un usager à la même valeur que celle d'un autre usager. *De facto*, le prix payé est le même, toujours en terme de temps de déplacement. Or, il est démontré que la gestion de la demande peut être un remède efficace à la congestion. À titre d'exemple, l'utilisateur pourrait être appelé à payer un montant tarifaire qui corresponde à la valeur du temps économisé pour utiliser une infrastructure non saturée. De cette façon, le coût supplémentaire imposé aux usagers réduirait la demande pour l'usage de l'infrastructure et résoudrait le « problème » de congestion. Évidemment, nous conviendrons ici que l'imposition d'un péage à la congestion, sur une infrastructure existante n'offrant pas d'alternative, constituerait une réponse inéquitable à la situation de congestion. En effet, les ménages moins fortunés qui ont élu domicile en tenant compte de la possibilité d'utiliser la route 335 sans coût additionnel se trouveraient privés d'un des éléments clés dans la déterminante de leur choix de localisation domiciliaire et se verraient contraints d'amputer une partie de leur budget mensuel pour se plier au choix du gouvernement de tarifier une infrastructure autoroutière. De surcroît, cet exemple illustre le fait que le choix de réponse que nous donnons à l'augmentation du prix payé par chacun à travers la congestion n'est pas d'abord une problématique de transport, mais bien davantage une

problématique de développement urbain et d'aménagement.

UN PROJET QUI FAVORISE LA DÉPENDANCE À L'AUTOMOBILE

Certes, le territoire se trouvant au débouché nord du projet a été le théâtre d'un développement résidentiel, commercial et industriel important au cours des dernières décennies. Ceci s'explique d'abord par l'offre de transport routier abondante qui a induit un mode de développement dépendant de la fluidité du transport routier au détriment d'autres formes de développement ou d'un report de ce développement sur d'autres territoires mieux desservis. Cette abondance étant aujourd'hui rejointe par la demande, on peut en déduire qu'en l'absence du projet, plusieurs ménages et entreprises qui auraient besoin d'utiliser la route 335 pour rallier leurs diverses destinations - résidence, emploi, commerce et loisir - choisiront de s'implanter ailleurs. Encore là, ce report n'a pas une valeur intrinsèque positive ou négative, mais constitue une réaction systématique au diagnostic de la congestion actuelle du réseau dont découle une typologie de développement.

La proposition du promoteur, le MTQ, à travers son projet autoroutier vise à réduire la congestion par un accroissement de l'offre usuelle de la capacité routière, une offre qui sera vraisemblablement plus que doublée vu la configuration du projet autoroutier. Ce faisant, il induit la poursuite d'une forme de développement dépendante du transport motorisé. En effet, rien ne peut nous permettre de supposer qu'à l'instar des ménages et entreprises qui se sont établis en fonction de la capacité routière actuelle sur l'axe de la route 335, d'autres ménages et entreprises ne feront les mêmes choix face à une offre accrue qui réduit le coût de cette dépendance. Si certains se plaignent aujourd'hui du fait que ce territoire n'est bien desservi que par l'automobile, on constate que le projet de par sa configuration renforcera à long terme cette dépendance jusqu'à ce que la nouvelle infrastructure soit à son tour saturée et demande de nouvelles solutions.

Le projet, bien qu'il comporte la mise en place de mesures favorables au transport collectif - voies réservées qui ne sont pas en site propre - est à court terme défavorable à l'usage du transport collectif, ce qui mine la crédibilité du projet et la sincérité du promoteur à l'égard du transport en commun durable. À court terme, le projet réduit dramatiquement le coût de l'option automobile et rend non attrayant l'usage du transport en commun pour les habitants de Laval et de la Couronne Nord. À moyen terme, dans l'espace qu'il dessert, le projet favorisera la poursuite d'un développement urbain qui consacre la dépendance à l'automobile au détriment d'une nouvelle forme de développement qui tirerait parti du potentiel du transport collectif. À long terme, le développement induit par le projet générera à nouveau une demande de déplacements automobiles dépassant l'offre de l'infrastructure. La congestion interpellant à nouveau l'activisme politique des leaders locaux, et le développement du territoire ayant creusé les mêmes ornières, il est à parier que des pressions seront exercées pour convertir les voies réservées au transport collectif en voies partagées étant donnée l'inefficacité du transport en commun à desservir un territoire dont toute la cohérence reposerait sur le recours systématique au véhicule automobile.

UN PROJET DE TRANSPORT COLLECTIF LIMITÉ ET MAL ARTICULÉ

Le fait de dédier deux des six voies de circulation du nouveau tronçon autoroutier au transport collectif constitue en apparence une contribution positive aux efforts visant l'accroissement de la part modale de celui-ci pour l'ensemble des déplacements dans la région métropolitaine. Cependant, malgré leurs aspects louables, les voies réservées proposées constituent un projet limité et mal articulé qui mérite d'être mieux évalué, pour éventuellement être mieux conçu.

Le projet de voies réservées tel que présenté par le MTQ est limité dans ses effets potentiels sur le transfert modal des déplacements de l'automobile vers le transport collectif entre la Rive-Nord, Laval et Montréal. Outre l'accroissement démesuré de la capacité routière dans le projet susceptible de

défavoriser l'utilisation du transport en commun, en plaçant les voies dédiées aux autobus au centre de l'emprise, on restreint l'accès à celles-ci par les deux extrémités de l'axe, soit à Bois-des-Filion et par le boulevard Saint-Martin à Laval, là où l'aménagement des échangeurs le permettra. Cette formule court-circuitera tout rabattement des autobus desservant le territoire lavallois vers le nouveau tronçon de l'A19 et limitera grandement la participation potentielle de cet axe à l'évolution de l'offre de transport collectif au sein des communautés traversées, lesquelles subiront au demeurant les impacts directs et indirects du projet. Ceci alors même que le promoteur souligne que plus des deux tiers des usagers de l'axe proviendront du territoire lavallois.

Par ailleurs, à notre avis, le projet de voies réservées est mal coordonné avec les caractéristiques des infrastructures en transport collectif existantes. Le MTQ prévoit que l'ensemble des autobus qui emprunteront les nouvelles voies réservées se dirigeront vers les stations de métro de la Concorde et Montmorency. Bien entendu, ces pôles sont en soit des destinations de premier ordre, autant par les emplois qui s'y trouvent que par les services éducatifs, culturels et commerciaux qui y sont dispensés. Toutefois, une part significative de ces déplacements - 38% des usagers de l'axe - sera à destination des pôles d'emplois et de services situés sur le territoire montréalais. Or, il est de notoriété publique qu'aux heures de grand achalandage, il n'existe déjà plus de capacité sur la ligne orange du métro et dans les stations lavalloises, sans compter les stations situées à Montréal, là où les usagers doivent composer avec des trains bondés sur lesquels ils sont trop souvent incapables de monter.

Devant ces constats, et à moins que ces déficiences manifestes ne soient corrigées, on doit s'attendre à ce que l'ajout de services d'autobus express dans le cadre du projet ne contribue que marginalement au transfert modal des déplacements qui se destinent vers le territoire montréalais, en plus d'ajouter de la pression sur un réseau déjà surchargé, risquant d'aliéner par le fait même une partie des usagers actuels. De plus, si les futurs utilisateurs de ce nouveau tronçon de l'A19 optent pour l'automobile plutôt

que le transport collectif, ce sont les résidents d'Ahuntsic-Cartierville qui en subiront les contrecoups avec l'augmentation de la circulation autour de la tête de pont et de l'avenue Papineau.

Enfin, le projet de voies réservées est d'autant plus mal articulé qu'il est proposé alors même que nous sommes toujours dans le flou entourant l'annonce des échéanciers définitifs pour l'aménagement du système rapide par bus (SRB) dans l'axe du boulevard Pie-IX et qu'est évoquée la mise en place prochaine d'un autre SRB sur l'axe du boulevard Henri-Bourassa. Non seulement la possibilité d'arrimer le transport collectif sur l'axe de l'A19 aux SRB montréalais ne semble pas avoir fait l'objet d'une évaluation par le MTQ, mais l'absence d'accès lavallois aux voies réservées de même que la géométrie des rares accès à ces voies, tels que proposés, semblent être de nature à bloquer un tel raccordement éventuel. La mise en place d'un véritable axe métropolitain de transport collectif qui bonifierait l'efficacité et la flexibilité de l'offre semble avoir pâti d'une démarche d'évaluation qui, trop sommaire, a négligé jusqu'ici la nature des réseaux dans lesquels ce projet doit impérativement s'inscrire.

UN PROJET ALTERNATIF ASSURANT LA VIABILITÉ DU DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAIN

Ayant fait l'objet d'un large consensus régional, le PMAD prescrit pour la région métropolitaine une amélioration substantielle des services de transport collectifs de même qu'une densification de l'occupation du territoire susceptible de soutenir, à long terme, une forme de développement moins dépendante de l'automobile. Selon notre lecture du projet de prolongement de l'autoroute A19, celui-ci trahi l'engagement du gouvernement à l'égard du PMAD et des parties l'ayant ratifié. Certes, la congestion de la route 335 affecte significativement le développement de Laval et de la Rive-Nord, ce qui mine en partie le dynamisme métropolitain. Ceci étant, plutôt que de contribuer à solutionner le problème de dépendance à l'automobile, véritable cause de ladite congestion, le projet actuel ne fait que reporter le déploiement de solutions durables en favorisant, entre temps, une forme de développement qui accentuera la dépendance des habitants de la région métropolitaine à la voiture.

Par conséquent, nous sommes d'avis que le projet dans sa forme actuelle doit être rejeté au profit d'une solution alternative posant les premiers jalons d'un axe de transport multifonctionnel, structurant et intégré au réseau que le MTQ, en collaboration avec ses partenaires, aura le loisir de parachever.

1 – Un axe de transport collectif en site propre

Il est primordial de favoriser le transport collectif à l'intérieur du projet afin que l'usage de ce mode de transport devienne au moins aussi attrayant que l'utilisation de l'automobile pour une part significative des résidents de l'Est de Laval et de la Couronne Nord. En agissant ainsi, le développement futur des territoires de Laval et de la Couronne Nord pourra tirer profit d'une offre concurrentielle de transport collectif, favorisant ainsi un développement urbain plus dense susceptible de rompre avec la culture actuelle de la dépendance à l'automobile. Dans cette optique, il est primordial de consacrer la pérennité du corridor de transport collectif en le dissociant complètement de l'axe routier prévu. Ceci signifie que les deux voies de transport collectif devraient être situées sur un corridor distinct entre les voies de déplacement automobile et qu'elles ne soient pas entravées par les croisements aux intersections. On devrait donc prévoir la construction de viaducs aux croisements des voies perpendiculaires tout en permettant l'entrée et la sortie des autobus à chacune de ces intersections afin de favoriser le développement de circuits multiples et radiants, notamment la déserte depuis le pôle Montmorency, à Laval.

2 – Un véritable boulevard urbain

Étant donné le poids avéré de la dépendance à l'automobile et les problèmes que cette dépendance induit dans le contexte de la congestion complète de la route 335, il semble qu'un accroissement de la capacité routière demeure nécessaire. Ceci doit être envisagé dans l'optique du développement d'un axe multifonctionnel intégrant des mesures transitoires harmonieuses vers un mode de développement moins dépendant de l'automobile, laissant une plus grande place aux déplacements collectifs et

alternatifs. À cet effet, nous proposons que le projet prenne la forme d'un boulevard urbain comportant une voie supplémentaire dans chaque direction, en plus du corridor de transport collectif en site propre au centre des deux travées routières. Ceci implique aussi que la configuration des croisements avec les axes routiers lavallois soit revue pour inclure des intersections contrôlées par des feux de circulation synchronisés. Toutefois, l'aménagement de ces intersections devra tirer parti de l'ampleur des réserves foncières prévues pour les échangeurs afin d'assurer un aménagement qui, en éloignant les intersections des sens nord-sud et sud-nord de l'axe, réduira les risques d'interblocage.

3 – Le prolongement de l'axe de transport collectif sur le territoire lavallois et montréalais

L'élimination des échangeurs de type autoroutier à l'intérieur du projet aurait comme bénéfice corolaire de réduire substantiellement les coûts du projet ; ces ouvrages accaparant une proportion colossale du budget proposé. Ces économies devraient être reportées sur le prolongement de mesures préférentielles au transport collectif vers le sud, à Laval, et sur le territoire montréalais. À la lumière des présentations faites à ce jour par le promoteur, nous comprenons que les proportions existantes de l'A19 sont plus que généreuses. De fait, la configuration du prolongement proposée dans le projet - deux voies de circulation dans chacune des directions - étant jugée suffisante pour les quelque 60 000 déplacements prévus pour cet axe, il nous semble logique de considérer que les 55 000 déplacements prévus sur le pont Papineau pourront eux aussi s'effectuer sur deux voies dans chaque direction. Aussi, les voies superflues sur la portion existante de l'A19 devraient être aménagées afin de prolonger le corridor exclusif au transport collectif depuis le boulevard Saint-Martin vers le territoire montréalais. Le prolongement de l'axe devrait ainsi permettre de rejoindre les corridors des boulevards Crémazie et Saint-Laurent vers le sud, ce qui permettrait de joindre le SRB projeté dans l'axe du boulevard Henri-Bourassa avec les lignes orange et bleue du réseau de métro - stations Crémazie et De Castelnau. Éventuellement, ce nouveau corridor de transport collectif par autobus sur voies dédiées pourrait être prolongé jusqu'au centre-ville, réduisant considérablement la pression excessive pesant sur la portion

est de la ligne orange du métro (ligne 2).

CONCLUSION

Nous ne pouvons que décrier le projet actuel de prolongement de l'autoroute A19 du fait qu'il s'agit d'un projet qui manque de vision, en laissant une trop grande place au schème ancien d'un aménagement urbain qui s'appuie d'abord et avant tout sur une mobilité individuelle motorisée. En tant qu'acteur privilégié du développement urbain et de la participation citoyenne, nous croyons que le MTQ et les autres parties concernées doivent retourner à leur planche à dessin pour réviser le projet de fond en comble afin de favoriser le développement sain et durable de la communauté métropolitaine. La vision à parachever devra laisser une plus grande place au transport en commun, à l'intégration de nouveaux critères d'évaluation et surtout à la qualité de vie des citoyens. De surcroît, cette vision d'avenir pour la route 335 doit s'inscrire au sein d'une réflexion portant sur la mobilité dans l'ensemble de la région métropolitaine selon une logique d'intégration des divers réseaux et modes de transport.