


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

Projet de parachèvement de l'autoroute 19

Mémoire

présenté au


Bureau d'audiences publiques sur
l'environnement (BAPE)




**CONSEIL RÉGIONAL
ENVIRONNEMENT
MONTREAL**

concertation
PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
représentation

sensibilisation
ÎLE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
projets-action
**PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
MONTREAL**



cremtl.qc.ca



16 octobre 2014



Conseil régional de l'environnement de Montréal

Maison du développement durable
50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300
Montréal (Qc) H2X 3V4
Tél. : 514-842-2890
Télec. : 514-842-6513
info@cremtl.gc.ca
www.cremtl.gc.ca

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme à but non lucratif indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

Suivez-nous!



Un gaspillage d'argent inacceptable dans le contexte budgétaire actuel du gouvernement et pour des résultats négatifs pour la mobilité de la région

Le Conseil régional de l'environnement (CRE) de Montréal tient d'emblée à signifier son opposition au projet dit de parachèvement de l'autoroute 19, car cela serait un gaspillage éhonté de l'argent des québécois puisque cela ne répondrait pas aux résultats recherchés, soit une mobilité accrue des personnes aux heures de pointe.

La mobilité des résidents de la couronne nord, et notamment des résidents de Laval et de Bois-Des-Filions doit être améliorée, cela ne fait aucun doute, car c'est un enjeu métropolitain de premier plan. Cependant, la solution préconisée, axée prioritairement sur l'automobile, ne contribuera qu'à exacerber les problèmes de congestion, de pollution, d'étalement urbain dans la région de Montréal à moyen terme. Dans le cas d'infrastructures qui seraient là pour des décennies, cela nous semble inconcevable.

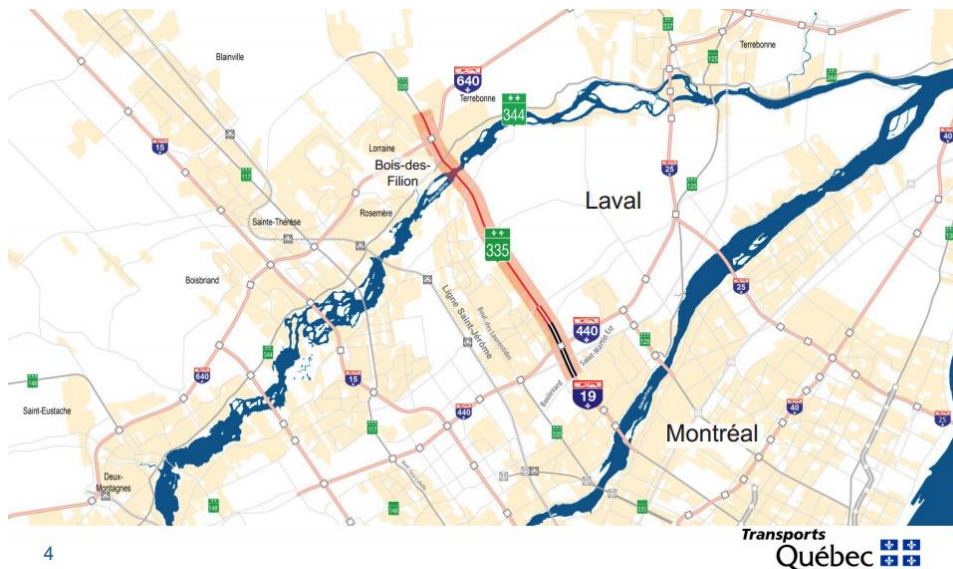
Dans cette perspective, ce projet d'autoroute est inacceptable, ne serait-ce qu'aux vues des coûts du projet¹. Des coûts bien trop élevés dans le contexte de révision des finances de l'État et de rigueur budgétaire. Cela serait insensé de dépenser 500-600 millions de dollars pour répéter les erreurs du passé, ne pas apprendre de celles de nos voisins et ne pas écouter les spécialistes internationaux en transport qui font la démonstration de l'échec de ce modèle et qui arrivent au constat que l'investissement massif dans les transports collectifs représente LA principale solution aux problèmes de congestion urbaine.

Rappelons que le choix d'investissement ponctuel aura aussi un impact sur la durée en matière d'entretien et de réparation mais aussi en matière d'externalités. La prise en compte de ces paramètres financiers ne devrait pas être exclue comme c'est le cas actuellement. En effet, ce projet aurait des coûts sociaux-sanitaires et des coûts environnementaux importants, lesquels devraient être ajoutés à ces centaines de millions si l'exercice d'internalisation était réalisé.

Un investissement équivalent en transports collectifs pour des réseaux d'autobus performants dans la couronne nord spécialement aux heures de pointe, avec des voies réservées et des stationnements incitatifs, permettrait d'offrir une véritable alternative efficace et intéressante en termes de mobilité pour la population (voir annexe a), laquelle est actuellement obligée de prendre son automobile pour aller travailler.

¹ : « 600 millions pour 8km d'autoroutes? Titrait Bruno Bisson. LaPresse+. http://plus.lapresse.ca/screens/56875e9b-0118-4ed5-9f3c-ae175f3b663a%7CpCYy_RzsFY3n.html

Plus de voies autoroutières, plus de voitures, plus de congestion



Le projet d'autoroute, qui relie les autoroutes 640 et 440, s'étend sur environ 8km. Il relie Laval à Bois-Des-Filions et la périphérie ouest de Terrebonne. L'autoroute prévue a pour extrémité nord un parc industriel et pour extrémité sud un milieu de vie, à la sortie du pont Papineau-Leblanc, dans l'axe de la rue Papineau à Montréal. C'est donc un axe nord-sud important pour la région métropolitaine. Mais le projet est loin de répondre adéquatement aux enjeux de mobilité.

Le ministère soutient que son projet n'entraînera aucune augmentation du trafic routier, mais simplement une réorganisation des trajets. Il a dû reconnaître toutefois que le modèle de prévisions qu'il a utilisé ne comporte aucune variable qui prenne en compte les effets induits d'une telle augmentation de l'offre et de la capacité du réseau autoroutier montréalais. Le CRE-Montréal ne comprend pas comment le gouvernement peut faire une telle lecture qui va à l'encontre de toutes les expériences vécues, ici à Montréal, et dans les grandes villes du monde.

Les autoroutes urbaines ont horreur du vide : chaque agrandissement se traduit inévitablement par une augmentation du nombre de voitures qui l'utilisent et induisent systématiquement en quelques années une congestion accrue. Il n'y a qu'à voir les cas de grandes métropoles nord-américaines qui, au siècle dernier, avaient misé sur cette « stratégie » et qui ont échoué puisque toutes les nouvelles voies ont finalement subi elles aussi la congestion automobile aux heures de pointe (voir en annexe).

Actuellement, la région montréalaise voit son nombre de voitures augmenter chaque année, cela plus vite que sa population. Ouvrir de nouvelles voies autoroutières serait clairement lancer le message d'inciter la population à prendre encore davantage son véhicule pour aller travailler.

De plus, l'effet d'entonnoir inévitable au niveau de l'île de Montréal entraînerait des ralentissements importants et aurait des effets de congestion.

Répondre à un besoin croissant de mobilité des personnes en zone urbaine aux heures de plus grande affluence et se conformer à l'orientation claire du PMAD de la CMM de densification ne peut se faire que par un réseau de transports collectifs développé et performant. Ce projet va donc à l'encontre de ces principes reconnus mondialement et des constats.

En termes de mobilité, ce projet représente donc une fuite vers l'avant et une erreur que le Québec et la région métropolitaine ne peuvent se permettre.

Montréal ne serait pas épargnée par les conséquences néfastes

En débouchant sur Papineau à Montréal, l'autoroute dirige son flux de circulation vers l'arrondissement d'Ahuntsic, l'arrondissement de Montréal le plus accidentogène après celui de Ville-Marie². Avec un élargissement autoroutier, et donc son augmentation d'achalandage au cours des années, il est clair que cette problématique locale n'en serait qu'exacerbée.

La circulation de transit, déjà forte aux heures de pointe, augmenterait et se traduirait par une congestion augmentée des grands axes montréalais du secteur et un trafic accru dans les quartiers résidentiels. La population montréalaise en verrait sa qualité de milieu de vie diminuée, par une augmentation du bruit, de la pollution atmosphérique et du risque d'accident, spécialement avec les piétons et les cyclistes.

De ce point de vue, les données du MTQ concernant la prévision de baisse des GES³ suite au parachèvement de l'autoroute sont hautement contestables si l'on prend en compte les effets de la demande induite (voir annexe b).

Le transport doit être regardé avec une vision métropolitaine et non seulement locale ; tout le monde dit, mais il est temps de le faire vraiment. La réponse à une problématique locale de mobilité doit faire l'objet d'une analyse d'impacts régionaux.

² Source: Direction de la santé publique (DSP), 2014.

³ MTQ. DA3. Bilan des émissions de gaz à effet de serre et autres polluants. Avril 2014. En ligne. http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/autoroute_19-bois-des-filion_laval/documents/DA3.pdf

La voie réservée et la piste cyclable ne peuvent cautionner cet agrandissement d'autoroute

Le projet se compose dans chacun des deux sens : d'une voie réservée au transport collectif, de deux voies de circulation et d'une voie d'accotement (sur 8 km). Une piste de motoneige serait aussi aménagée, servant de piste cyclable et de promenade l'été.



Bien sûr le CRE-Montréal soutient la volonté d'augmenter la part modale des transports collectifs et actifs et reconnaît que cela passe nécessairement par le développement des infrastructures. Toutefois, **engendrer un véritable changement de pratiques de mobilité demande des actions cohérentes et non contradictoires**. Or, le présent projet nage dans la contradiction. On augmenterait la capacité routière et en même temps on ferait une voie réservée pour autobus. Quelle confusion dans le message lancée à la population !

De plus, une voie réservée aux autobus ne prend tout son sens que si elle est bien pourvue en... autobus ! Cela paraît tellement évident et pourtant ce projet autoroutier siphonnerait une grande partie des argents qui pourraient être mis pour augmenter substantiellement l'offre en transports collectifs. Des voies réservées presque vides faute d'autobus c'est ridicule et contre-productif, induisant davantage de frustration chez des automobilistes pris dans le trafic.

Pour que la population fasse le pas en direction des transports collectifs, il est indispensable de lui offrir un service attractif et performant. Tel que prévu dans ce projet, cela ne serait absolument pas le cas.

Recommandations du CRE-Montréal

Dans son mémoire, le CRE-Montréal souhaite mettre de l'avant l'incohérence de cette décision sur le plan économique et sur le choix des modes de transport. La raison est que les arguments uniquement environnementaux et de santé publique sont tous bien reconnus et chiffrés, mais visiblement ne suffisent pas à faire changer réellement les pratiques dans le domaine du transport. Le CRE-Montréal dans tous ses mémoires a fait état de ces enjeux majeurs, qui sont de véritables arguments en faveur d'un changement majeur de direction, et considère que les points alors évoqués sont toujours d'actualité (voir dans la section références pour la liste de ces mémoires).

En conséquence, le CRE-Montréal recommande :

1. **De remplacer ce projet par celui d'un boulevard urbain avec un réseau efficace de transports collectifs, incluant des voies réservées jusqu'à Montréal, et des améliorations au niveau des points névralgiques** (ajouter les points de Claude Jourdain sur les intersections).
2. **De privilégier en conséquence le financement des transports collectifs** (infrastructures et matériels roulants) pour améliorer véritablement la mobilité dans l'axe Nord-Sud de la métropole.
3. **D'intégrer au projet de boulevard urbain une vision qualitative pour les milieux de vie existants et prévus traversés** : largeur suffisante des trottoirs, aménagements paysagers avec plantation importante d'arbres
4. **Mettre en place des stationnements incitatifs sur la rive nord respectant les principes de la norme BNQ 3019-190** « Lutte aux îlots de chaleur urbains - aménagement des aires de stationnement »
5. **De présenter ce projet dans une planification du transport collectif intégrée à l'échelle métropolitaine**, prévoyant les trajets d'autobus qui se prolongeront sur l'île de Montréal et les mesures préférentielles qui y seront associées, et améliorant la desserte en trains de banlieue pour les lignes déjà en place.
6. **D'envoyer un signal fort à l'effet que l'on ne peut plus comme collectivité retenir des solutions qui ont pour effet de nous éloigner plutôt que de nous rapprocher de nos obligations en matière de réduction des GES** ; que le gouvernement doit à l'avenir tenir compte des inquiétudes réelles de la communauté scientifique et de la population à cet égard.
7. **D'intégrer les mesures de mitigation et d'apaisement de la circulation**, comme parties inextricables de la planification du projet, lesquelles apparaissent nécessaires afin de réduire le nombre d'accidents actuels et à venir dans Ahuntsic.
8. **De réaliser des études d'impacts de circulation, d'émissions de GES et de qualité de l'air**, intégrant les effets de la demande induite et d'effectuer des études comparatives avec d'autres scénarios de transport pour ce corridor.

ANNEXES

Annexe a : La capacité routière et ses alternatives

Le mode de transport privilégié n'a pas les mêmes effets sur la congestion routière : pour le même nombre de personnes déplacées en transport collectif ou actif, les effets sur le trafic sont directs.



Source : Compagnie des Transports strasbourgeois. Expérience de déplacement de 200 personnes.

Annexe b : La demande induite⁴

La **demande induite** est la demande qui est « *créée ou générée par un accroissement de capacité qui permet d'accommoder de nouveaux automobilistes qui autrement auraient adopté des comportements différents* ». La demande induite provient principalement de 3 sources :

- ❑ **L'aménagement du territoire** : la nouvelle demande automobile vient du fait que les nouvelles infrastructures routières comme une autoroute permettent à des gens de s'installer plus loin en périphérie tout en respectant un temps de déplacement jugé adéquat.
- ❑ **Le transfert modal** : certaines personnes qui utilisaient auparavant le transport en commun décident d'utiliser leur voiture puisque la circulation en automobile devient plus facile, plus rapide et plus fiable. ***Selon les simulations du MTQ, se sont près de 1 500 usagers du transport en commun qui reprendront leur voiture pour utiliser le nouveau pont de la 25.***

⁴ CRE-Montréal : Un projet alternatif au prolongement de l'autoroute 25. Juin 2005. En ligne.
<http://www.cremtl.qc.ca/publication/memoires/2005/memoire-cre-montreal-un-projet-alternatif-prolongement-lautoroute-25>

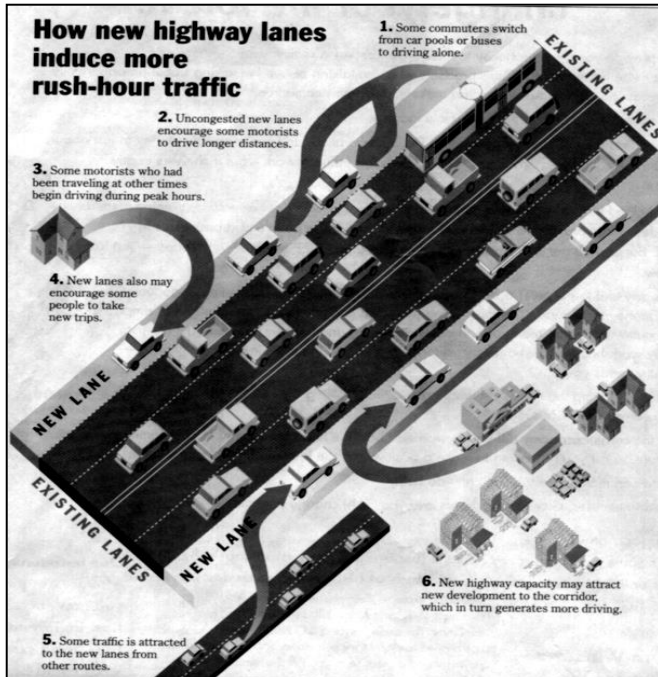
- ❑ **Le changement d'itinéraire ou d'horaire** : lorsque la congestion routière est importante, plusieurs personnes choisissent de modifier leur itinéraire ou l'horaire pour éviter l'heure de pointe. Avec de nouvelles infrastructures, ces automobilistes reviendront à leurs anciennes habitudes.

La congestion ne sera résolue que pour une courte période de temps malgré les investissements massifs que nécessitent des infrastructures lourdes comme l'autoroute et ses échangeurs.

Portion de la capacité routière additionnelle utilisée par la circulation induite

Auteurs	Court terme (moins de trois ans)	Long terme (Plus de trois ans)
SACTRA		50-100 %
Goodwin	28 %	57%
Jonhson and Ceerla		60-90 %
Hansen and Huang		90%
Fulton et al	10-40%	50-80%
Marshall		76-85%
Noland	20-50%	70-100%

Le diagnostic soutenant que l'augmentation de la capacité routière pour soulager la congestion à long terme s'avère peu efficace, est aussi partagé par des organismes internationaux importants.



Un document publié en 1995 par la Commission européenne des ministres du transport (CEMT) en collaboration avec l'OCDE soutient que la création de nouvelles infrastructures routières donne peu de résultats.

" La construction d'un nombre croissant de voies routières dans les villes et les grandes agglomérations a permis à un plus grand nombre de se déplacer en voiture, mais n'a pas réduit notablement l'ampleur des encombrements aux heures de pointe. Dès qu'une nouvelle voie est ouverte dans une grande ville elle est vite saturée. Même les régions urbaines possédant les plus vastes réseaux routiers connaissent des taux

considérables d'encombrements" 5

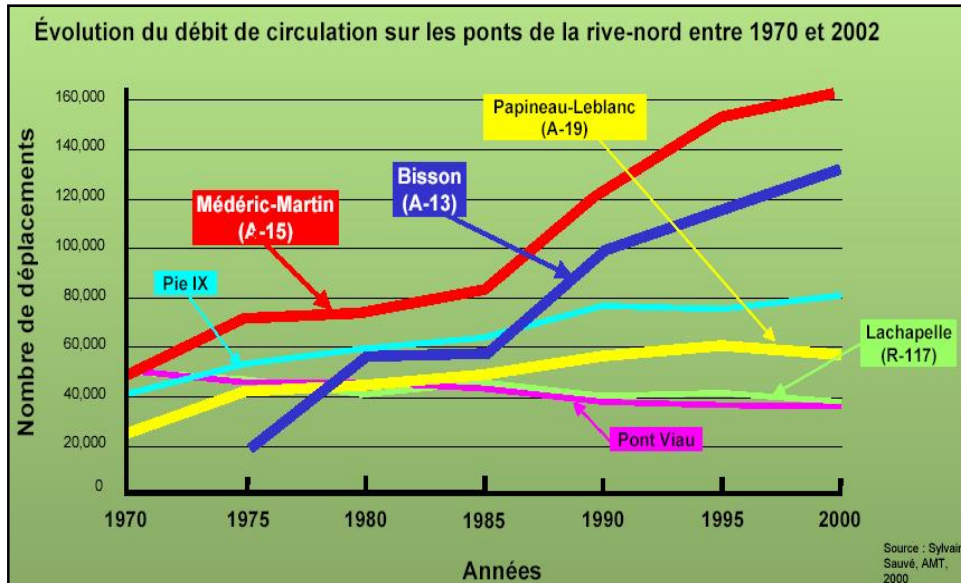
⁵ CEMT et OCDE, Rapport du projet : Transport urbain et développement durable, 1995.
Conseil régional de l'environnement de Montréal

Même l'administration de Georges Bush a semblé reconnaître que la construction de nouvelles infrastructures est une solution dépassée pour remédier aux problèmes de la congestion routière:

“Public transportation and high-tech control of roadways is a better solution to the nation’s traffic problems than more road construction. The old solution of using most federal and state transportation budgets on roadway expansion is outdated”⁶.

Annexe c : L'expérience de l'autoroute 13 dans la région de Montréal

Dans la région de Montréal, la construction du pont Bisson de l'autoroute 13 au milieu des années 70 n'a jamais permis de réduire la circulation automobile sur les ponts entre la Rive-Nord et Montréal. Bien au contraire, ce nouveau pont n'a permis qu'une augmentation plus importante de la circulation automobile entre Montréal et Laval. Bien plus, il a cannibalisé l'achalandage de la ligne du train de banlieue. Ce qui est arrivé à la ligne de train de Deux-Montagnes est éloquent : ce que l'on doit retenir, c'est qu'en 1977, il y avait 34,3% moins d'usagers quotidiens qu'en 1975, soit une moyenne journalière de 6000 usagers en moins par rapport à 1975. Cette période correspond à l'ouverture de l'A13, presque parallèle à la ligne de train. Il n'est donc pas surprenant de constater que la construction de l'autoroute 13 n'a jamais permis de réduire la circulation sur l'autoroute 15.



⁶ Discours sur l'avenir du système de transport aux États-Unis prononcé devant le Congrès par Norman Y. Mineta, Secrétaire aux transports de l'administration Bush, le 5 avril 2001.

RÉFÉRENCES

Conseil régional de l'environnement de Montréal. Mémoire sur le projet de réfection du complexe Turcot, Juin 2009. 24 pages. En ligne.
<http://www.cremtl.qc.ca/publication/memoires/2009/memoire-projet-refection-complexe-turcot>

Conseil régional de l'environnement e Montréal. Mémoire du CRE-Montréal : Un projet alternatif au prolongement de l'autoroute 25. Juin 2005. En ligne.
<http://www.cremtl.qc.ca/publication/memoires/2005/memoire-cre-montreal-un-projet-alternatif-prolongement-lautoroute-25>

Conseil régional de l'environnement de Montréal. Mémoire sur le projet de « Modernisation de la rue Notre-Dame ». Janvier 2002. 22 pages. En ligne.
<http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/archives/notredame/docdeposes/memoires/DM34.pdf>