

Projet de prolongement de l'A-19 à Laval et Bois-des-Filion Mémoire de S.Villeneuve

Ce projet de travaux routiers, s'il concerne en premier lieu les résidents des municipalités avoisinantes, a une portée plus large parce qu'il s'inscrit dans le développement qui a transformé toute la banlieue métropolitaine, particulièrement depuis 40 ans. Il nous concerne tous parce que la construction des autoroutes amène tôt ou tard du développement domiciliaire et accentue l'étalement urbain et les problèmes de réchauffement climatique par le biais des émissions de GES des véhicules. Résident de la couronne nord, je me sens concerné aussi comme payeur de taxe car les besoins pour les infrastructures routières ou de transport collectif ne manquent pas dans la CMM. Par ailleurs, le projet du PMAD de ceinture verte autour du grand Montréal est aussi un enjeu important à considérer. Ainsi que la protection du caractère rural de ce secteur de Laval qui serait affecté par la construction d'une autoroute.

La route actuelle

La première fois qu'on utilise la 335 à l'heure de pointe, on est surpris qu'une telle route de transit ne comporte qu'une seule voie sur 5km au même titre que les petites rues résidentielles, alors que dans les villes comme Laval, beaucoup d'artères principales ont 2 ou 3 voies, même certaines rues peu achalandées comme le boulevard René-Laennec.

La construction de cette route à une seule voie n'était manifestement pas le meilleur choix puisque les congestions sont vite réapparues. De mauvaises prévisions avaient-elles motivé ce choix? A-t-on considéré cette route comme temporaire en attendant l'éventuelle autoroute?

Si on avait construit un boulevard urbain à 2 voies à l'époque, à coûts plus modestes en dollars constants, aurait-on des problèmes de congestion si aigus aujourd'hui qu'ils justifieraient des coûts dépassant le demi-milliard pour la construction de cette autoroute?

Boulevard urbain

À l'audience du BAPE, il était étonnant de constater que le MTQ n'avait pas fait d'évaluation des coûts de construction d'un boulevard urbain. Il semble y avoir un parti-pris pour une autoroute avec ses grands échangeurs et son potentiel de développement résidentiel.

Ça vient appuyer les commentaires de journalistes comme Patrice Roy et Michel C. Auger de Radio-Canada qui faisaient remarquer dans une chronique que ces travaux très coûteux ont des visées électoralistes dans le 450, alors que les priorités ne manquent pas en transport collectif et en

réfection de structures routières importantes comme l'échangeur Turcot. D'autant plus qu'une autoroute serait financée entièrement par Québec, contrairement à un boulevard urbain.

Ça amène à se poser des questions sur les visées réelles du projet. Chose sûre, la construction d'autoroutes en périphérie des grandes villes facilite toujours l'implantation de nouvelles zones de développement à court et moyen terme, avec pour conséquence l'augmentation des GES sur un plan régional.

En 2014, avec les informations dont on dispose sur les effets pervers de l'étalement urbain qui affecte grandement le climat (env. 40% des GES au Québec viennent du transport) et dont les coûts réels globaux, entre autres pour de nouvelles routes, grèvent l'économie d'un pays, le schéma de développement qu'on continue de promouvoir et qui date des années 70 est plus que jamais questionnable. Nul doute qu'on devra tôt ou tard le remettre en question parce qu'il est le contraire du développement durable et plus on remet à plus tard le virage nécessaire, plus le réchauffement climatique aura des conséquences graves et coûteuses dans les décennies à venir.

Si on se dispensait de construire ces grands échangeurs et ce deuxième pont, qui sont la part principale du projet, la facture de ces travaux serait grandement diminuée. Ces travaux qui apporteraient une grande amélioration à peu de frais libéreraient des fonds pour d'autres projets urgents de transport collectif ou routiers.

La voie de l'avenir est le transport collectif. En développant davantage l'attrait et la compétitivité de ce mode de transport en banlieue, en le rendant plus efficace, on pourrait certainement diminuer le flux de véhicules et les besoins de travaux routiers. Et ce n'est certainement pas en donnant toujours plus de place à l'auto-solo qu'on va rendre le transport collectif plus attractif. Pendant que les rapports du GIEC nous informent des conséquences catastrophiques de notre inaction, on continue de s'accrocher à l'illusion que l'on va toujours pouvoir continuer à ajouter des routes, des véhicules et des GES dans toutes les banlieues du monde sans se soucier réellement des conséquences.

Or, c'est dans toutes les banlieues du monde, et certaines villes le font déjà, qu'il faut amorcer le virage nécessaire. Selon la formule plus pertinente que jamais "penser globalement, agir localement" il est nécessaire d'amorcer un début de virage ici aussi, dans ce projet routier.

Pour des questions de contrôle de l'étalement urbain, de sauvegarde d'espaces verts dans cette région agricole, de bruit (l'efficacité des murs

anti-bruit a ses limites) et de régulation raisonnée du trafic, un boulevard urbain, doublé d'un réel développement du transport collectif, apparaît beaucoup plus approprié. On voit mal à quoi servirait aux automobilistes de franchir ces 8 km à grande vitesse pour se retrouver finalement pris dans une file d'attente d'autant plus longue qu'on peut l'atteindre facilement.

L'emprise existante

En ce qui concerne la construction de vastes échangeurs qui grugeront encore dans les meilleures terres du Québec, le fait que l'emprise soit déjà la propriété de l'État depuis 1973 ne devrait pas être tenu en compte pour la favoriser. Est-ce qu'aujourd'hui on ferait les expropriations des parcelles et des maisons qui seraient touchées par le projet? On peut en douter.

Le MTQ voit peut-être le fait d'être déjà propriétaire de l'emprise comme une aubaine qui facilite l'implantation d'une autoroute. Ceux qui ont à cœur la préservation des milieux naturels y voient plutôt une belle opportunité. Avoir encore une véritable zone rurale à Laval est une grande chance; elle pourrait avoir un grand potentiel et on aurait tout intérêt à la préserver. Les portions de l'emprise non utilisées pourraient être protégées, les parcelles perturbées par l'activité humaine remises en valeur, et ces espaces préservés viendraient ainsi contribuer au projet du PMAD de reconstituer la ceinture verte autour de Montréal. Ce projet vise justement à harmoniser les écosystèmes, l'agriculture et la ville et à prévenir l'étalement urbain. Il vise à atteindre 30% de surface boisée dans la région métropolitaine, le seuil considéré acceptable pour préserver la biodiversité (c'est seulement 19% actuellement, et 12% à Laval).

Zones tampon

Ces zones vertes périurbaines, en tant que zones tampon qui aident au maintien de la biodiversité, au cycle de l'eau et au contrôle de la température et du bruit se raréfient. Aujourd'hui plus que jamais, on a grand avantage à les protéger. Surtout dans une région où l'étalement urbain continue sa progression, sans parler du dossier lourd de la destruction des milieux humides à Laval. La disparition de ces dizaines d'hectares de milieu forestiers, humides ou agricoles représenterait une grande perte, malgré les éventuelles plantations qu'on appelle abusivement compensations.

Concernant ces compensations, afin de pouvoir vérifier leur efficacité, ce serait bien que le public soit davantage informé non seulement de leur superficie, mais des emplacements choisis pour les parcelles replantées,

ainsi que du suivi de la croissance des végétaux. Après tout, ces compensations ne corrigent que partiellement le tort causé par la destruction de l'écosystème visé. Quand on pense qu'il faudra plus de 40 ans pour que la biomasse d'un boisé soit reconstituée, sans compter tous les aléas qui peuvent menacer l'intégrité de cette surface compensée, on voit bien pourquoi la préservation est toujours à privilégier. Malheureusement ces compensations servent trop souvent de caution morale pour ouvrir toutes les portes au développement.

Transport collectif

On le constate partout sur la planète, le transport collectif, qui devrait être davantage financé et développé dans le grand Montréal, est la meilleure façon de régler les problèmes de congestion et de créer de la richesse si on le rend efficace, attractif et compétitif.

N'oublions pas qu'à chaque fois que l'on crée de la fluidité pour le trafic automobile avec des grands travaux routiers, on crée du même coup un incitatif à utiliser ces routes plus "efficaces" et les congestions réapparaissent en quelques années. Ces travaux permettent la multiplication des autos qui demandent à leur tour d'autres travaux routiers. Le développement du transport collectif par contre, crée plus de déplacements humains et d'harmonisation urbaine et diminue l'impact sur le réchauffement du climat.

Voie réservée

Au premier abord, la voie réservée pour autobus dans ce projet semble une bonne nouvelle. Mais il y a plusieurs sérieuses questions à se poser à son sujet. On me corrigera, mais dans le plan stratégique de l'AMT pour 2020 où les priorités sont nombreuses et où on projette de tripler le nombre de kms de voies réservées pour autobus, rien n'est prévu pour l'axe de l'A-19.

Dans l'étude de transport collectif (document DA14 déposé sur le site du BAPE), où on analyse les limites du co-voiturage, on mentionne une étude d'opportunité réalisée en 2009. Mais on ne dit rien de cette étude (est-elle disponible?), il n'y a aucune analyse sur la demande pour le transport par autobus dans cet axe et on s'y limite à de vagues formules optimistes.

Dans ce même document on évalue que le temps de parcours des automobiles en 2026 dans le sens de la pointe sera de 6 à 9 minutes. Si ces prévisions sont justes, on comprend mal l'utilité de la voie réservée aux autobus, qui ne permettrait somme toute aucun gain de temps.

Il est à craindre qu'avec une faible popularité de l'autobus et si on ne crée pas d'incitatifs efficaces pour la favoriser, cette voie réservée soit mise éventuellement à la disposition des automobiles.

Potentiel d'usagers de la voie réservée

Selon l'AMT, le taux d'achalandage et le nombre de déplacements par autobus est proportionnel à la densité résidentielle et inversement proportionnel au taux de motorisation, deux critères qui ne favorisent pas particulièrement cette région de la couronne nord (presque 2 autos par ménage).

Est-ce que des mesures efficaces sont prévues pour réellement rendre le transport par autobus compétitif et efficace dans cet axe de la A-19? Sinon les chances de succès de cette voie réservée paraissent limitées. Saint-Eustache est située à peu près à la même distance du métro de Laval et du centre-ville de Montréal que Bois-des-Filion. Avec la fréquence des départs d'autobus qu'on y trouve vers ces destinations, une voie réservée y serait à peu près déserte. Pour avoir utilisé ces autobus (en précisant que cela n'a rien de scientifique), la clientèle semble constituée pour beaucoup d'étudiants dont plusieurs probablement en attente d'avoir accès à une voiture. Or, la hausse du nombre de voitures par ménage en banlieue ne cesse de croître. Au Québec, le parc automobile a augmenté en moyenne de 90 000 véhicules par année depuis 2000.

On serait heureux de se tromper sur ce sujet, mais malheureusement il est probable que l'accès de plus en plus généralisé à une voiture n'encourage guère la fréquentation du transport collectif dans les banlieues comme celles de la couronne nord. Les travaux pour améliorer temporairement la fluidité, sont davantage une invitation à utiliser l'auto que l'autobus dans cet axe en particulier. D'ailleurs les estimations du MTQ de fréquence d'autobus semblent assez vagues et optimistes sur cette éventuelle voie réservée. On ne sait trop si des études fiables sur l'utilisation de l'autobus ont été faites dans la zone touchée, dans le contexte d'une éventuelle A-19 devenue plus fluide? N'oublions pas que le circuit 28 en provenance de Bois-des-Filion n'offre que 11 départs par jour (3 en pointe de matin) vers le métro de Laval.

On souhaiterait tous une grande popularité de l'autobus, mais on voit mal comment une route devenue plus fluide ferait exploser la demande, malgré les stationnements incitatifs et des départs plus fréquents. Quand l'auto est reine, le transport en commun est vu comme un dépannage pour une clientèle marginale, des gens peu fortunés et des étudiants. On devrait faire en sorte que ce soit un mode de transport plus attractif, une réelle

solution aux congestions, qui permette de retirer des véhicules de la circulation, par le biais d'investissements plus efficaces.

Le développement du transport en commun devrait être davantage priorisé, mais comme les fonds manquent toujours pour son développement dans des secteurs prioritaires où la demande est grande (l'AMT est toujours confrontée à de sérieux problèmes de liquidités), implanter une voie réservée qui serait sous-utilisée alors que d'autres sont en attente de réalisation donne à réfléchir. Une voie construite à fort prix et qui s'avèrerait inutile donnerait l'image au payeur de taxe qu'on gaspille les fonds publics, que les voies réservées ça ne fonctionne pas, et ça n'aiderait guère la cause de ce mode de transport.

Étalement urbain

Il faut espérer que ces voies réservées qu'on met en évidence dans le nom du projet ne sont pas davantage un argument efficace pour l'acceptabilité du projet qu'un réel outil de développement du transport collectif. Advenant une demande pour l'autobus trop faible, ce sont les voitures qui finiront par emprunter ces voies. Alors on aurait un tronçon d'autoroute à 6 voies, avec 6 échangeurs sur 8 km. Beaucoup d'asphalte pour créer de la fluidité qui risque d'être éphémère.

Même si on met le focus sur le besoin de fluidité à court terme, ce projet d'autoroute comme tous les autres avant lui, on le sait tous, accentuera le problème de l'étalement urbain à moyen terme. Ce n'est pas sans raison que des millions sont dépensés pour faire l'acquisition de terres bien au-delà de leur valeur: les probabilités qu'il y ait un jour ou l'autre du développement sont bien réelles. On laisse les terres en friche, mettant un frein à l'agriculture et créant une forte pression en faveur du dézonage.

Une région à préserver

Avec ses sols de qualité, cette région de Laval pourrait tirer un avantage grandissant de sa proximité avec les milieux urbains, et c'est dommage que trop de terres soient acquises à fort prix et laissées en friche afin d'en augmenter les chances de dézonage. Car une "règle" non écrite fait qu'un sol non cultivé depuis des années peut être caractérisé impropre à la culture, ce qui est une aberration, car un sol "reposé" gagne en qualité. Le taux d'occupation (exploitation agricole) de la zone agricole de Laval est le plus faible de toute la CMM avec 56%. Bien que Laval ne représente que 3% de la zone agricole de la CMM, elle concentre 10% de toutes les friches (2009). Opter pour une autoroute plutôt qu'un boulevard urbain n'améliorerait sûrement pas cette situation.

S'il y avait une volonté politique pour amorcer un changement de cap, que cette région rurale soit située à proximité des zones urbanisées pourrait être un atout pour développer davantage une agriculture diversifiée, soutenue par la communauté et à échelle plus humaine. Un nouveau type de développement qui pourrait bien devenir un modèle envié ailleurs et faire de cette région un bijou qu'on protégerait jalousement au lieu de la laisser, en grande partie, en attente d'éventuels développements domiciliaires.

La belle réussite du Prince Edward County, la péninsule du nord-est du lac Ontario est inspirante à ce sujet. On a su y marier culture fruitière, maraîchère, élevage et accès des clients aux produits et à de bonnes tables en milieu rural. Les gens viennent d'aussi loin que Toronto (à 150 km), alors qu'ici, la clientèle est à deux pas.

Incitatifs efficaces

Le transport collectif devra être favorisé dans l'avenir, nous ne pouvons y échapper si nous voulons être un minimum responsables, efficaces et prospères. Dans ce projet comme dans d'autres, il est toujours plus profitable à tous les niveaux de se préparer à l'avenir plutôt que de conserver des façons de faire qui hypothèquent cet avenir. Dans la banlieue de Montréal comme dans d'autres agglomérations, le transport collectif est la solution de l'avenir pour améliorer la fluidité et la productivité de la région.

Si on prenait réellement au sérieux le réchauffement climatique, si on voulait vraiment faire compétition à la voiture en banlieue, outre le péage urbain et autres incitatifs, une taxe sur l'essence substantielle et progressive --suivant le poids et cylindrée du véhicule-- serait d'une grande utilité pour financer davantage le transport collectif et diminuer le coût du billet d'un passager. Elle favoriserait aussi le co-voiturage et les petites cylindrées. Il serait logique que plus on émet de GES qui causent davantage de réchauffement (et davantage de coûts dans le futur), plus on doit, dans un esprit de responsabilisation, contribuer financièrement par rapport à ses émissions de GES. Mais ce n'est pas demain la veille : on continue de faire comme si la croissance était éternelle et primait sur la lutte au réchauffement global.

Conclusion

Nul doute que les problèmes de congestion doivent être résolus sur cette route 335. Ici, les décideurs et les automobilistes trouveraient inconcevable de diminuer le nombre d'autos en rajoutant simplement une

voie réservée pour co-voiturage et autobus à la voie existante. Pourtant, dans d'autres villes, on choisirait sans doute cette solution par le transport collectif.

Mais nos banlieues sont encore développées pour l'auto-solo, le transport par autobus continue d'être marginal et il serait étonnant qu'on augmente sa popularité en faisant plus de place à l'auto. L'autoroute quant à elle, avec ses promesses de fluidité en banlieue, favorisera comme toujours l'étalement urbain et les congestions que celui-ci finit inévitablement par générer.

Avant d'opter pour une autoroute dans ce projet, alors que les besoins sont énormes dans le grand Montréal, il faudrait davantage tenir compte de tous les enjeux régionaux de transport en commun et d'étalement urbain, de préservation des espaces verts, de nuisance sonore, et de développement durable en général.

Dans cette optique, il est à souhaiter que le BAPE demande la refonte du projet à cause des sérieux impacts environnementaux qu'il engendrera, et que l'option d'un boulevard urbain soit mieux étudiée en termes de coûts et de fluidité. Ce choix devrait s'accompagner d'un réel effort pour favoriser la demande pour le transport collectif afin de diminuer le flux des véhicules.

Fin du document

