

Audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
*Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le
boulevard Henri-Bourassa*

Un pont de plus vers l'augmentation de la dépendance à « l'auto-solo »

*Pour des alternatives durables en transport et en
aménagement du territoire*

Mémoire présenté par



VIVRE EN VILLE
REGROUPEMENT QUÉBÉCOIS
POUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN
RURAL ET VILLAGEOIS VIABLE

Juin 2005

Avant-propos

Recherche et rédaction

Pascal Laliberté, chargé de projets, Vivre en Ville

Jérôme Vaillancourt, directeur général, Vivre en Ville

Table des matières

Présentation de Vivre en Ville	4
Résumé.....	5
Introduction	6
1. Un nouveau lien routier entre Montréal et Laval est-il nécessaire ?	7
1.1 Une autoroute en amène une autre	7
1.2 Économie : Les coûts socio-économiques et environnementaux des routes et de l'automobile	11
1.2.1 <i>Quelques notions de comptabilité automobile</i>	<i>11</i>
1.2.2 <i>Une balance commerciale négative.....</i>	<i>12</i>
1.2.3 <i>Les risques de dépassements de coûts.....</i>	<i>13</i>
1.2.4 <i>Les risques d'un partenariat public-privé (PPP)</i>	<i>13</i>
1.3 Environnement : Les impacts de la construction d'un lien routier à haute capacité	14
1.3.1 <i>Kyoto : des engagements à respecter</i>	<i>16</i>
1.4 Santé et société : un projet pour l'auto et non pour l'humain	16
1.4.1 <i>Une diminution de la qualité de vie au centre</i>	<i>17</i>
1.4.2 <i>Croissance démographique et économique : Si la tendance se maintient.....</i>	<i>17</i>
1.5 Aménagement : une contribution de plus à l'étalement	19
1.5.1 <i>L'étalement urbain : pas juste une question de distance</i>	<i>19</i>
1.5.2 <i>Les biais du marché « bungalow-banlieue-auto ».....</i>	<i>20</i>
1.5.3 <i>Délocalisation des entreprises et étalement des ménages</i>	<i>21</i>
1.5.4 <i>Mesures restrictives d'aménagement et de développement territorial</i>	<i>21</i>
1.5.5 <i>Des terres agricoles sacrifiées pour la culture de... l'auto</i>	<i>22</i>
1.5.6 <i>Cadre d'aménagement et A25.....</i>	<i>22</i>
1.6 Conclusion	24
2. Alternatives au lien routier	25
2.1 Des solutions durables en transports des personnes et des marchandises	27
2.1.1 <i>Les transports collectifs et alternatifs, un investissement durable.....</i>	<i>27</i>
2.1.2 <i>Mise en œuvre d'un plan de gestion des déplacements durables.....</i>	<i>29</i>
2.1.3 <i>Création d'une politique de stationnement métropolitaine</i>	<i>29</i>
2.1 Transport des marchandises : efficacité et durabilité	30
2.2.1 <i>Des exemples éclairants.....</i>	<i>32</i>
2.3 Au plan de l'aménagement du territoire.....	33
2.3.1 <i>Les transports collectifs et alternatifs, des outils de développement</i>	<i>33</i>
Conclusion	36
Bibliographie	38

Présentation de Vivre en Ville

Vivre en Ville, le Regroupement québécois pour le développement urbain, rural et villageois viable, œuvre principalement à la sensibilisation des intervenants québécois afin de favoriser l'application des principes du développement durable dans la planification et l'aménagement du territoire. Par des recherches, des outils de formation et des événements, l'équipe de Vivre en Ville stimule l'innovation et participe à l'émergence d'une vision nouvelle du développement des agglomérations québécoises centrée sur les collectivités viables.

Organisme national d'intérêt public fondé en 1994, Vivre en Ville a pour mission l'amélioration de la qualité de l'environnement et des milieux de vie par la recherche d'un aménagement du territoire optimal, contribuant au bien-être physique et psychologique de la population. Ainsi, Vivre en Ville travaille principalement à la mise en œuvre du développement durable des agglomérations par l'intégration des réseaux et modes de transport collectifs et alternatifs, par l'application de mesures en efficacité énergétique, par le renouveau de la fiscalité urbaine, par la redéfinition du cadre d'aménagement des collectivités cherchant à favoriser la mixité des personnes, la création de milieux de vie diversifiés et de qualité, la protection et la revitalisation du patrimoine bâti et naturel, l'accroissement de la présence des végétaux et des espaces verts en milieu urbain.

Vivre en Ville a à son actif l'organisation de trois événements importants. Le Colloque international *Vers des collectivités viables*, qui s'est tenu en novembre 1999, a réuni près de sept cent personnes. Soixante-cinq conférenciers de plusieurs pays à travers le monde sont venus y présenter de nombreux exemples inspirants en matière de développement viable des agglomérations. Ce colloque a été suivi de deux forums régionaux portant sur le même thème, l'un tenu à Québec également en novembre 1999, et l'autre, nommé *Des villes habitables pour tous*, tenu à Montréal en mai 2000. Ces trois événements ont contribué à éveiller la conscience des intervenants municipaux et à stimuler la communauté sur la nécessité de revoir certaines de nos pratiques de planification et d'aménagement.

Vivre en Ville est également l'éditeur d'ouvrages éducatifs sur les collectivités viables et c'est à ce titre que durant plus de quatre ans, l'équipe de recherche a élaboré la Trousse d'actions *Vers des collectivités viables*® faisant état des meilleures pratiques à travers le monde et se composant d'un guide, de deux documentaires et d'un cédérom. Cet outil est destiné aux décideurs, professionnels, étudiants et citoyen(ne)s.

L'organisme a mis de l'avant *Vélo-Ville* et *Le vélo, ça me travaille !*, deux projets novateurs visant à favoriser le vélo comme mode de transport. Vivre en Ville a débuté, il y a deux ans, une campagne de sensibilisation à la qualité de l'air. Deux outils d'éducation ont été produits, soient *Génie en air* et *Calend'AIR*. Vivre en Ville est également le mandataire de l'Agence de l'efficacité énergétique du Québec dans la prestation du programme d'efficacité énergétique pour les ménages à revenus modestes de la région de Québec. L'organisme est aussi associé à plusieurs projets et activités avec d'autres partenaires régionaux et nationaux qui ont à cœur le développement durable des collectivités.

Vivre en Ville regroupe plus de 300 membres corporatifs et individuels à travers le Québec.

Résumé

Le projet de prolongement de l'autoroute 25 vers Laval **n'est pas un projet de développement durable.**

Le prolongement d'une autoroute et la construction d'un nouveau pont pèse lourd sur le choix de mode de transport d'entreprises pour leurs marchandises ou d'individus pour leurs déplacements, et sur les impacts qu'auront ce choix sur l'économie, la société et l'environnement. La construction d'un lien routier entre Montréal et Laval, peu importe sa configuration, encouragera le transport des marchandises et des personnes par les modes les plus énergivores et les plus polluants.

La solution « route » aux problèmes de congestion et de trafic a démontré toute ses limites ici et ailleurs. Malgré cela, au problème de congestion, on répond systématiquement par une augmentation de la capacité routière, sans vraiment diminuer le problème.

Nous nous opposons à la construction d'un nouveau lien routier entre Montréal et Laval pour plusieurs raisons. Il n'y a pas de croissance démographique significative en vue, et ce, tant pour la région métropolitaine de Montréal que le reste du Québec. En ce qui concerne l'environnement, les externalités négatives engendrées par un nouveau lien autoroutier à grande capacité sont considérables. Parmi celles-ci, mentionnons l'augmentation de la circulation, la pollution tous types confondus et l'augmentation du bruit. Les impacts en termes d'aménagement du territoire seront aussi nombreux, surtout en matière d'étalement urbain. De plus, un nouveau lien autoroutier ne fera qu'accroître la dépendance automobile de la population et les coûts que celle-ci comporte.

La dépendance automobile du Québec détourne des fonds publics entraînant une balance commerciale négative et un appauvrissement collectif. Les gouvernements devraient plutôt investir dans des solutions durables et bénéfiques pour l'ensemble de la collectivité, c'est-à-dire dans les systèmes de transports collectifs et alternatifs, dans la création de milieux de vie moins dépendants de l'automobile, dans des mesures suscitant des changements vers une économie moins dépendante du camion, et dans les services à la population.

Par le présent mémoire, Vivre en Ville veut démontrer que les investissements en transports collectifs et alternatifs et favorisant un aménagement du territoire plus dense et une ré-urbanisation sont plus rentables à court, moyen et long termes que les dépenses dans les infrastructures favorisant les déplacements en voiture. Il faut plutôt travailler en amont du problème et tenter de diminuer le transport des marchandises par camion et le transport des personnes en « auto-solo » par des politiques, des règlements et des incitatifs fiscaux encourageant l'utilisation des modes qui s'inscrivent mieux dans l'optique du développement durable.

Une réflexion s'impose sur les choix de nos gouvernements en matière de transport et d'aménagement du territoire. La construction de kilomètres d'autoroutes, d'un ou de plusieurs ponts entre Montréal, la rive-nord ou la rive-sud s'avère une dépense de fonds publics qui, à long terme, s'avèrera plus coûteuse qu'un investissement dans les transports collectifs et alternatifs et dans un aménagement du territoire axé sur l'utilisation de ceux-ci, surtout dans un contexte de décroissance démographique et de vieillissement de la population.

Introduction

La principale solution proposée pour remédier aux problèmes de congestion sur les routes et les ponts entre la rive nord et l'île de Montréal a été le prolongement de l'autoroute 25 et la construction d'un nouveau pont pour enjamber la rivière des Prairies. Il est important de préciser d'entrée de jeu que le projet de prolongement de l'autoroute 25 vers Laval **n'est pas un projet de développement durable**, et les raisons de cette affirmation seront amenées tout au long de ce mémoire.

Au lieu de réviser son *Plan de gestion des déplacements pour la région métropolitaine de Montréal* à la lumière du *Cadre d'aménagement et orientations politiques pour la région métropolitaine* qui s'inscrit dans une perspective de développement durable, le ministère des Transports du Québec (MTQ) s'entête à achever un réseau titanesque d'autoroutes planifié dans les années 1960-70 et prévu pour soutenir une ville de plusieurs millions de personnes sur l'île de Montréal. Cet élément paraît aujourd'hui aberrant en regard des impacts négatifs significatifs sur l'environnement, l'économie et la société de telles infrastructures de transport.

En effet, les impacts négatifs au plan environnemental et socioéconomiques sont nombreux. De plus, une autoroute et un pont prendront tout de même un certain temps à construire. Il faut donc mettre en place des mesures qui auront un impact à court terme, mais aussi des mesures qui seraient plus structurantes et qui auraient des impacts à moyen et long termes.

C'est pourquoi, dans plusieurs villes à travers le monde, même aux États-Unis, « patrie de l'automobile », la solution « autoroute » aux problèmes de trafic, de congestion routière et de circulation de transit est de moins en moins utilisée. On se tourne plutôt vers des solutions plus durables et rentables, comme l'amélioration de l'offre en transport en commun, la gestion de la demande, des politiques d'aménagement du territoire « sensées » et cohérentes (*smart growth*), la mise en place de mesures favorisant l'utilisation des modes de transports actifs (marche, vélo), des mesures d'atténuation de la circulation, etc.

Les collectivités qui prennent le virage du développement durable sont de plus en plus nombreuses et les effets positifs de leur choix sont importants (voir Comparatif entre Portland vs Atlanta p. 23). Le développement dans ces collectivités n'est pas fait en fonction des automobiles ni des autoroutes, mais bien en fonction de l'humain.

En tant que promoteur du développement durable des collectivités, Vivre en Ville est inquiet face à la mise en œuvre de ce projet qui pour nous, constitue un pas de plus vers l'étalement urbain et tous ses effets pernicious sur l'environnement, sur la santé de la population et de l'écosystème environnant et sur l'économie régionale. De plus, dans un contexte démographique plus difficile, nous ne croyons pas justifié le développement (particulièrement à cause du type de développement qui risque de se faire, c'est-à-dire de basse densité et axé sur l'automobile) de ce secteur.

Au cours de ce mémoire, nous analyserons plus en détail les impacts du prolongement de l'A25 en termes économiques, sociaux et environnementaux. Nous apporterons ensuite diverses solutions au projet qui, selon nous, permettraient de diminuer grandement les problèmes liés au transport dans les secteurs ciblés par le projet, et même ceux à l'extérieur de celui-ci.

1. Un nouveau lien routier entre Montréal et Laval est-il nécessaire ?

La construction d'une autoroute et d'un nouveau pont pèse lourd sur le choix de mode de transport d'entreprises pour leurs marchandises ou d'individus pour leurs déplacements, et sur les impacts qu'auront ce choix sur l'économie, la société et l'environnement. La construction d'un lien routier entre Montréal et Laval encouragera le transport des marchandises et des personnes par les modes les plus énergivores et les plus polluants.

1.1 Une autoroute en amène une autre

La congestion routière a de nombreux impacts négatifs en termes socio-économique et environnemental. Il faut donc tenter de contrer ce problème. Par exemple, la congestion routière coûte annuellement environ 780 millions à Montréal (Gourvil et Joubert, 2004). Une étude réalisée par le *Texas Transportation Institute* (Shrank et Lomax, 2001), pour les départements du Transport (*Departments of Transportation*) de dix États américains, démontre que le total des coûts liés à la congestion routière dans 68 grandes villes américaines se situaient à 78 milliards de dollars américains en 1999, c'est-à-dire 4,5 milliards d'heures d'attente et 6,8 milliards de gallons de pétrole consommés.

Mais avant d'intervenir pour régler le problème de congestion routière, une réflexion s'impose pour mieux comprendre pourquoi les bouchons de circulation se multiplient et s'allongent, non seulement dans la région métropolitaine de Montréal, mais dans la majorité des grandes villes du monde, même si l'on construit de nombreuses routes pour diminuer l'ampleur du problème.

Pour le navetteur, personne se déplaçant de son domicile vers son lieu de travail, un déplacement se situant à soixante minutes ou moins est acceptable. L'amélioration du réseau routier (augmentation de l'offre) que ce soit par la construction d'une nouvelle autoroute (urbaine), par l'augmentation de la capacité ou l'amélioration de la configuration d'un axe ou d'un échangeur pour augmenter la fluidité, a comme effet, en diminuant le temps ou la distance de déplacement, de réduire les coûts en transport, entraînant ainsi une augmentation de la « consommation » de route (augmentation de la demande). En transport, il y a, dans la plupart des cas, augmentation de la demande lorsqu'il y a augmentation de l'offre.

Suivant une augmentation de l'offre, l'accroissement de la demande vient de facteurs comme l'évolution « naturelle » de la demande (elle-même issue entre autres, de facteurs socioéconomiques), le changement de trajet, le changement de lieux d'activité, le changement

de mode, le changement d'horaire ou le développement urbain. Même s'il s'agit de déplacements qui existaient déjà mais qui ont seulement été « modifiés » par la nouvelle infrastructure routière, il y a tout de même une augmentation des déplacements en automobile, comme si l'évolution naturelle de la demande était exacerbée par l'accroissement de l'offre.

Une portion de l'augmentation de la demande vient de déplacements induits, c'est-à-dire des nouveaux déplacements qui apparaissent à cause de l'amélioration d'un axe routier. C'est pourquoi le facteur « changement de mode », surtout s'il se fait du transport en commun vers l'auto-solo, amène également des nouveaux déplacements en voiture.

Même si l'induction ne serait responsable que d'une part de l'accroissement des déplacements, qui pourrait varier entre 6 % et 45 % selon différentes études (voir Litman, 2005), « un mince nombre de déplacements induits peut avoir un impact disproportionnel important sur l'efficacité et l'efficacité économique d'un projet routier » (Litman, 2005, p.10).

Portions de la nouvelle capacité routière « absorbée » par les déplacements induits

Auteurs de l'étude	Impact à court terme	Impact à long terme (3 ans et +)
SACTRA		50 à 100 %
Goodwin	28%	57 %
Johnson et Ceerla		60 à 90 %
Hansen et Huang		90 %
Fulton <i>et al.</i>	10-40 %	50 à 80 %
Marshall		76 à 85 %
Noland	20 à 50 %	70 à 100 %

Tiré et traduit de Litman, 2005, p.8

De même, plusieurs études démontrent que pour chaque augmentation de 10 % de la capacité routière, il y a de 4,7 % à 12,2 % de plus de congestion routière sur une période variant entre 10 et 15 ans (voir Noland et Lem, 2000; Hansen et Huang, 1997). Conséquence : il faut construire de nouvelles voies ou une nouvelle route, ce qui ne fait que créer de nouveaux problèmes de trafic et de congestion... La fluidité augmente quand l'axe est « décongestionné », mais cette augmentation stagne et décline à mesure que l'axe se « recongestionne ». Si l'on augmente une nouvelle fois la capacité, la même situation se reproduira.

Mais quoiqu'en disent les différentes études et les différents experts sur le sujet, il n'en demeure pas moins qu'une nouvelle autoroute en milieu urbain engendre du trafic supplémentaire (peu importe le degré) et, dans la plupart des cas, se congestionne à cause de plusieurs facteurs : **1) génération de déplacements** (déplacements générés) : accroissement « naturel » canalisé sur cet axe, renforcement de la dépendance à l'auto-solo et demande latente; **2) diversion de déplacements** (déplacements dérivés) : accroissement « provoqué » par la construction de cet axe suite au changement de trajet, d'horaire (entre autres, hors-pointe vers pointe), de lieux d'emploi et de résidence, déplacements plus longs; **3) induction de déplacements** (déplacements induits) : transfert modal et nouveaux déplacements; **4) aménagement du territoire de type *car oriented development*** : nouveaux développements résidentiels, commerciaux et industriels en périphérie provoqués par l'axe autoroutier, donc augmentation du

nombre de déplacements en automobile et déplacements plus longs.

Évidemment, l'augmentation de la capacité d'une route à elle seule ne crée pas de la congestion : c'est ce qu'elle génère comme développement résidentiel, commercial, industriel et les habitudes de transport qu'elle engendre ou qu'elle renforce qui créent la congestion à moyen et à long terme, et même parfois à court terme. C'est ici la limite des modèles de circulation, qui n'incluent pas, dans la plupart des cas, le développement territorial et son effet sur les déplacements. L'augmentation de capacité routière agit comme catalyseur, comme vecteur de développement urbain. Il faut donc l'analyser en profondeur dans le cas de projet autoroutier de ce type, où la pression pour le développement de tout acabit est très forte.

Un modèle limité

« La majorité des modèles de circulation peuvent prédire la route et le transfert modal, et certains peuvent prédire les changements dans l'horaire ou la destination, mais peu insère la fréquence des déplacements et la plupart n'intègrent pas les effets de choix modaux sur l'aménagement et le développement territorial» (Litman, 2005, p.10).

D'ailleurs, le MTQ avoue lui-même que c'est également la limite de son modèle : « La principale limitation méthodologique qui demeure au processus prévisionnel des déplacements du MTQ est au chapitre de l'analyse des relations entre le développement du réseau et celui de l'utilisation du sol. L'approche du MTQ, basée sur l'observation de situations antérieures et d'une projection à micro-échelle (géographique, démographique et socioéconomique) des tendances, n'est pas capable de " deviner " l'évolution du développement urbain qui serait strictement dépendante de l'évolution de l'offre en transport, que ce soit dans le sens d'une bonification ou d'une détérioration » (MTQ, 2002, *L'induction des déplacements et le modèle de transport de la région de Montréal*, p.25).

Une nouvelle route attire de nouveaux développements, de nouveaux résidents, de nouveaux commerces, de nouveaux services, de nouvelles industries, ce qui génère des nouveaux déplacements et ce qui ne fait qu'augmenter la circulation routière au lieu de la réduire. Le « budget temps » accordé au déplacement pendulaire (domicile-travail) demeure le même, mais à moyen et à long termes, les distances s'allongent. Les ménages planifient et effectuent différemment leurs déplacements, s'installent plus loin en périphérie (les terrains et les maisons sont moins chers!...), car le nouvel axe permet, pour le même temps, de modifier leurs habitudes et leur « style » de vie, les « coûts » des déplacements étant diminués.

De plus, les automobilistes ne paient pas la totalité des coûts liés à l'utilisation de leur voiture. Les gens veulent plus de routes pour assouvir leur besoin en transport, car ils ont l'impression que les bénéfices qui leur sont liés sont plus grands que les coûts, ce qui est souvent faux et biaisés, particulièrement pour une autoroute en milieu urbain, où des modes de transports beaucoup plus efficaces économiquement sont et peuvent être mis en place.

L'augmentation de la capacité routière contribue au développement urbain, donc, dans le cas du prolongement de l'A25, au développement de secteurs non-viabilisés et mal desservis en service de toutes sortes, et dans une bonne partie, sur des terres agricoles de très bonne qualité.

Certes, une nouvelle route entre Montréal et Laval risque peut-être de réduire la congestion à court terme. Mais à moyen et long termes, une telle dépense n'aura servi qu'à accentuer le problème que l'on voulait régler.

L'exemple de l'A13, construite pour désengorger l'A15 est criant : ces deux autoroutes urbaines sont maintenant grandement congestionnées. Tout porte à croire que la même situation arrivera avec l'A25. Les nouvelles autoroutes et les nouveaux ponts, surtout en milieu urbain constituent donc des dépenses publiques improductives et non nécessaires. Et c'est sans compter les autres dépenses liées à la construction et à l'entretien : voies d'accès, nouvelles infrastructures publiques et nouveaux services qu'il faudra mettre en place dans les nouveaux secteurs résidentiels, industriels et commerciaux. Une spirale de dépenses s'enclenche dès que débutent les travaux de construction de l'infrastructure.

En somme, en répondant à l'augmentation de la demande en transport systématiquement par des (auto)routes, le signal envoyé est clair : achetez-vous des voitures et utilisez-les ! La demande en transport « se dirige » donc toujours vers l'automobile et la route. Ainsi, on s'éloigne de la volonté d'inciter la population à utiliser des modes de transport plus durables, tel que souhaité dans tous les documents officiels des trois paliers de gouvernement portant sur la question. Combiné à l'inexistence de véritable politique de gestion de la mobilité et d'aménagement durable des collectivités, au coût relativement faible (en apparence) de l'automobile et au sous-financement du transport en commun, les alternatives demeurent malheureusement non-concurrentielles à l'auto-solo.

La demande en transport est la plupart du temps « canalisée » sur un axe routier, ce qui prend plus d'espace et qui coûte plus cher à long terme qu'un investissement dans l'offre de transport collectif, notamment à cause des impacts sur l'utilisation du sol, mal évalués dans les modèles.

La motorisation de plus en plus grande des ménages est en partie causée par la prédominance des infrastructures routières (étant donné que la façon de combler la demande en transport est l'offre en infrastructures routières), la stagnation de l'offre en transport collectif causée par le sous-financement des sociétés de transport et un aménagement du territoire favorisant l'utilisation de l'auto. Et lorsque ces infrastructures routières sont situées dans des secteurs où la pression pour le développement est très forte, cela peut contribuer à diriger le développement dans ces secteurs où, souvent, l'accès à la propriété est moins onéreuse et où l'on ne retrouve pas d'infrastructures et de services, ce qui accentue l'utilisation et la dépendance à l'automobile.

Donc, parce qu'une nouvelle route engendre une augmentation de l'utilisation de l'automobile et de la circulation et, parce qu'à moyen et à long terme, elle se congestionne à nouveau (ce qui amène une nouvelle route pour réduire la congestion...), nous pensons que la demande en transport en constante augmentation doit être comblée par une amélioration de l'offre en transport collectif et par un aménagement du territoire qui en favorise l'utilisation. C'est ce que nous proposons à la section 2.

1.2 Économie : Les coûts socio-économiques et environnementaux des routes et de l'automobile

Impacts économiques appréhendés

- Coûts individuels et collectifs de la dépendance à l'automobile
- Iniquité
- Entretien des infrastructures (axe et développements résidentiels)

La dépendance à l'automobile dissimule des coûts socio-économiques très importants. La motorisation de plus en plus grande des ménages canadiens est onéreuse, tant au niveau individuel que collectif. Selon l'Association canadienne des automobilistes (CAA), une voiture de type sous-compacte qui roule 20 000 km par année coûte environ 10 000 \$ à son propriétaire. De plus, les estimations et les études indiquent que les automobilistes paient seulement entre 60 % et 70 % du coût de l'infrastructure des transports, l'autre partie des coûts étant reléguée à la collectivité.

Il s'agit donc d'un mode de transport socialement inéquitable, qui n'est pas à la portée de tous. En mettant l'accent uniquement sur l'automobile et ses infrastructures, nous appauvrissons les ménages les plus pauvres en les rendant plus dépendants de l'automobile.

1.2.1 Quelques notions de comptabilité automobile

Nous pouvons comptabiliser les coûts totaux selon les infrastructures routières ou selon l'automobile. Il faut spécifier que la première façon de compter recoupe la deuxième. Dans un cas comme dans l'autre, nous voulons faire ressortir le fait qu'une route ou qu'une automobile est en réalité plus onéreuse quand on tient compte de tous les coûts (internes et externes, directs et indirects) reliés à sa construction ou à son utilisation.

Selon les infrastructures routières

Prenons le cas du Québec. En 1995, les dépenses du gouvernement québécois dans le système routier s'élevaient à environ 3,7 milliards de dollars. Ce chiffre comprend les coûts d'exploitation et d'entretien du réseau, les subventions pour les réseaux locaux, les indemnités pour les accidents, le financement de 30 % du budget de la Sûreté du Québec, la gestion de la circulation, les immobilisations, le stationnement, l'administration et le contrôle routier (MTQ, 1996, pp. 16-26). Si nous estimons au tiers les montants en coûts externes tel qu'exposés ci-dessus, les dépenses totales seulement pour le Québec se chiffraient à près de 5 milliards !

Selon l'utilisation de l'automobile

Les coûts socio-économiques et environnementaux associés à l'utilisation massive et irrationnelle de l'automobile sont importants et ne sont habituellement pas inclus dans les tables comptables. C'est ce que l'on appelle coûts cachés, qui regroupent entre autres les coûts externes mentionnés plus tôt.

« Les frais annuels d'exploitation d'une automobile se rapprochent davantage de 10 000 \$ si on y inclut tous les coûts cachés, par exemple : la construction et l'entretien des routes, le déneigement, le contrôle de la circulation, les services d'urgence, la perte d'impôt foncier sur les terres devenues des routes [et des espaces de stationnement], les stationnements des entreprises, les parcs de stationnement gratuits des centres commerciaux, les accidents et les soins médicaux connexes, etc. On estime que les automobilistes paient seulement les trois cinquièmes du coût de l'infrastructure des transports. [...] L'entretien de notre réseau routier et autoroutier absorbe 5,5 milliards de dollars de plus par année de recettes fiscales générales » (Environnement Canada, 2000).

Et cela n'inclut pas les frais de santé dus à la pollution atmosphérique et les correctifs relatifs à la lutte aux changements climatiques et aux autres problématiques environnementales et socio-économiques liées à l'utilisation de l'automobile.

1.2.2 Une balance commerciale négative

Il faut mentionner que la dépendance automobile de la société québécoise a aussi un coût, en contribuant à maintenir une balance commerciale négative. La construction de routes au détriment des systèmes de transport en commun permet de maintenir un haut degré de dépendance automobile. De même, en achetant des voitures et du carburant ailleurs, nous faisons collectivement « sortir » des frontières du Québec plus de 20 milliards de dollars par année. En effet, sur les 47,5 milliards de dollars de la dépense automobile globale au Québec pour l'année 2002, 21,4 milliards de dollars, soit 45 %, furent dépensés hors-frontière (Bergeron, 2003, p. xii).

L'expertise en matière de transport alternatif à l'automobile et d'énergies alternatives existe au Québec. Il suffit de penser à Bombardier, à Alstom, à Nova Bus, à Hydro-Québec. Les transports collectifs et alternatifs représentent des investissements. En misant sur les infrastructures de transport en commun, on générerait plus d'emplois (et de qualité) qu'en misant sur « l'industrie » automobile québécoise, cette dernière se caractérisant plus par les ateliers de mécanique et la vente d'automobiles, de carburant et de pièces que par la production de véhicules neufs.

Ce n'est pas en dépensant dans la construction de routes que les gouvernements vont stimuler l'économie à long terme car il ne s'agit pas d'une expertise « exportable » et synonyme de qualité ou de valeur ajoutée. Les retombées économiques sont plus payantes collectivement par des investissements dans les transports collectifs et alternatifs que dans le gravier, le béton et les couches d'usure des autoroutes (voir section 2, p. 24).

Investir à la fois dans les transports collectifs et dépenser dans les infrastructures autoroutières, c'est se tirer dans le pied. On ne peut faire les deux à la fois. En plus d'envoyer des signaux contradictoires à la population, on annule (on « cannibalise ») en quelques sortes les investissements en transports collectifs et alternatifs. Nous sommes contre le développement et l'augmentation de la capacité du réseau routier et autoroutier actuel, particulièrement dans les centres urbains. Selon nous, il faut nettement favoriser les transports alternatifs à l'auto-solo,

tout en maintenant à niveau le réseau routier. Autrement, on dilapide les fonds publics dans les routes et dans l'étalement urbain, comme on le fait depuis les années 1960, avec les conséquences que l'on connaît.

1.2.3 Les risques de dépassements de coûts

Selon le *General Accounting Office* (GAO) des États-Unis, les projets autoroutiers sont, la plupart du temps, susceptibles à des dépassements de coûts : « Cost growth has occurred on many major highway and bridge projects. For example, on 23 of 30 projects initially expected to cost over \$100 million, our 1997 report identified increases ranging from 2 to 211 percent – costs on about half these projects increased 25 percent or more » (GAO, 2003, p.6). Les projets pris en compte par le GAO allaient de 10 millions à 1 milliards de dollars américains. Pour un projet de 385 millions de dollars, en calculant 25 % de dépassements de coûts, on parle d'une dépense totale de près d'un demi-milliard de dollars.

De même, comme dans le cadre d'autres projets concernant le transport routier, une nouvelle autoroute et un nouveau pont constitue une dépense publique, qui, dans un horizon à moyen et à long termes, sera importante compte tenu entre autres des coûts d'entretien et surtout, des coûts externes (environ le tiers de tous les coûts réunis. Voir Litman, 1999, www.vtpi.org) liés à la pollution et à l'utilisation inefficace des ressources, à la congestion, à l'étalement urbain, au bruit et au stress, aux accidents et aux décès, etc.

1.2.4 Les risques d'un partenariat public-privé (PPP)

Les partenariats public-privé comportent selon nous plusieurs risques. Et le projet de prolongement de l'A25 n'y échappe pas.

La logique du secteur privé est le profit. Celle du secteur public est l'offre du meilleur service au meilleur coût possible. Il y a donc deux logiques opposées et dans le cas d'un service normalement « public » mais géré par une entreprise privée, cela peut avoir de nombreux désavantages pour les contribuables, notamment une hausse des coûts et une diminution des services. L'intervention du privé dans les services publics n'est pas la panacée. Il faut être excessivement prudent avec ce type d'ententes. Et dans le cas du présent projet, le partenaire privé n'est même pas encore connu.

L'État ne doit pas se retrouver perdant, comme ce fut le cas dans plusieurs cas de privatisation partielle ou totale, comme l'eau dans plusieurs villes françaises ou dans le cas du réseau ferroviaire britannique. Dans les deux cas, les services ont diminué et les coûts d'utilisation ont augmenté.

En ce qui concerne des projets autoroutiers, le cas de l'autoroute 407 en Ontario est probant. Les coûts pour son utilisation augmentent années après années (200 % en 5 ans). Mais il s'agit d'un bail auquel il reste 93 ans, et de lourdes pénalités sont à prévoir advenant la fin de cette

entente, gardée secrète tout au long du processus. Le gouvernement ontarien pourrait s'en porter acquéreur pour la modique somme de 3,1 milliards de dollars...

Un cas semblable existe au Nouveau-Brunswick, où l'autoroute reliant Fredericton à Moncton a été réalisé en PPP. Construite par un consortium dirigé par la multinationale Suez-Lyonnaise des eaux, cette autoroute devait originalement coûter 584 millions, mais le coût final a été de 726 millions de dollars. Face aux frais de péage élevés imposés, la population s'est soulevée, ce qui a contraint le gouvernement à ouvrir le contrat privé pour abolir le péage. La province a donc dû s'engager à payer plus de 70 millions de dollars par année aux propriétaires pour les 26 années restant au contrat. Cela porte les coûts de l'autoroute à près de 2 milliards de dollars, et ce, sans compter la pénalité de 32 millions de dollars due à la réouverture du contrat. Ces sommes ne couvrent pas les frais d'entretien et de conservation de l'autoroute, qui font l'objet d'un contrat distinct, et ne délivrent pas le gouvernement de la province de son obligation de racheter l'autoroute à sa valeur marchande au terme du contrat.

De même, la récente nouvelle par rapport au loyer que le gouvernement du Québec devra verser au partenaire privé dans le cas du pont de l'A25 va dans le même sens (voir Bruno Bisson, « Le péage ne suffira pas. Les fonds publics seront appelés à la rescousse », *La Presse*, mardi 7 juin 2005, p. A15).

Nous pensons qu'à la lumière des expériences, il n'est pas avantageux pour une collectivité de donner la construction et la gestion d'une infrastructure de ce type, en partie ou en totalité, au secteur privé. Quand on parle de PPP, il faut aussi parler des cas problématiques, des échecs et des conséquences négatives sur l'offre de service (augmentation des coûts, diminution des services, etc.).

Et qu'arrivera-t-il si le partenaire privé fait faillite avec ce projet ? Qui voudrait racheter le pont (à part l'État...)?

Il faut donc être excessivement prudent avec ce type de partenariat pour des projets semblables, particulièrement lorsqu'il s'agit d'un service « public ».

1.3 Environnement : Les impacts de la construction d'un lien routier à haute capacité

Impacts environnementaux appréhendés

- Étalement urbain
- Émission de polluants atmosphériques
- Émission de gaz à effet de serre (GES)
- Pollution sonore et visuelle

Les divers polluants provenant de la fabrication, de l'utilisation et de la mise au rancart de l'automobile et de ses composantes occasionnent également des coûts environnementaux majeurs. Ceux-ci sont liés à la hausse des coûts de soins de santé, à l'augmentation des

hospitalisations pour les maladies cardio-vasculaires et pulmonaires comme l'asthme, particulièrement chez les personnes plus à risque comme les jeunes et les personnes âgées, aux accidents, aux décès, etc. Entre 1999 et 2003, il y a eu 48 journées de smog (smog observé). En 2005, un long épisode de smog a même eu lieu durant l'hiver! De plus, la pollution sonore augmente le stress et ses impacts chez les populations plus vulnérables ou celles demeurant à proximité d'axes routiers importants.

L'utilisation de plus en plus importante de mode de transport énergivore et consommant de grande quantité de combustible fossile est responsable de l'émission importante de dioxyde de carbone (CO₂), principal GES, gaz à l'origine du réchauffement planétaire et des changements climatiques. Les conséquences sociales, économiques et environnementales des perturbations climatiques, bien qu'encore mal connues, seraient très néfastes pour la planète et toutes les formes de vie qui la peuplent. Le secteur du transport au Québec est responsable de près de 40 % des émissions de GES. C'est dans ce secteur que les hausses sont les plus importantes.

La construction d'un lien routier à grande capacité augmentera les niveaux de pollution atmosphérique en milieu urbain et la pollution par le bruit, dont la circulation des véhicules motorisés légers et lourds sont les principaux responsables.

Les principaux polluants atmosphériques émis par la combustion de carburant fossile par les moteurs des voitures et des camions sont le monoxyde de carbone (CO), le dioxyde de carbone (CO₂), l'ozone troposphérique (O₃) et les particules en suspension, à l'origine du smog, et les oxydes nitreux (NO_x).

De manière quantitative, « [un] trajet de 16 kilomètres dans des conditions de faible circulation effectué en 11 minutes génère deux grammes de composés organiques volatils [COV]; le même trajet effectué dans des conditions de circulation intense en 30 minutes générerait sept grammes de COV, soit une augmentation de 250 % des émissions de ce composé. [...] Lorsqu'elle consomme 2 000 litres d'essence en un an, l'automobile moyenne produit 4 720 kg de CO₂, 186,8 kg de CO, 28 kg de COV et 25,6 kg de NO_x » (Environnement Canada, 1997, pp. 7-8). En 1997, le parc automobile québécois a émis 957 600 tonnes de CO, 13,333 millions de tonnes de CO₂, 93 000 tonnes de COV et 72 200 tonnes de NO_x. Pour leur part, les camions d'origine québécoise ont émis 371 000 tonnes de CO, 13,983 millions de tonnes de CO₂, 43 600 tonnes de COV et 151 300 tonnes de NO_x (MTQ, 2000c, p. 31).

La pollution atmosphérique est à l'origine de l'augmentation des maladies cardio-pulmonaires chez les populations plus sensibles (jeunes et personnes âgées) et celles demeurant près d'axes routiers importants, de la contamination des sols et de l'eau, par la dispersion aérienne des polluants se déposant dans les eaux de ruissellement. On retrouve aussi plusieurs autres polluants comme le cadmium, le plomb, les sels routiers et le manganèse, qui sont tous reconnus pour leurs effets nocifs sur la santé humaine et sur celle des écosystèmes.

Une hausse du trafic correspond à une hausse des niveaux de bruit. La pollution par le bruit nuit à la qualité de vie, particulièrement dans les milieux urbanisés : « Il est clair qu'un individu exposé à un niveau sonore élevé peut ressentir : des effets physiologiques comme une hausse de tension, un rythme cardiaque accéléré, etc.; des effets comportementaux comme des difficultés d'apprentissage, de conversation, de sommeil; des effets psychologiques comme la tension, le stress, l'anxiété, l'instabilité » (MTQ, 1987, p. 14).

1.3.1 Kyoto : des engagements à respecter

Il faut également tenir compte des engagements du Protocole de Kyoto en matière de transport. Les émissions de GES du secteur des transports totalisent plus de 38 % et sont toujours en hausse. Il s'agit du secteur qui émet le plus de GES au Québec. Un nouveau lien routier ne fera qu'augmenter le nombre d'automobiles et de camions sur les routes de la métropole, et par conséquent, les émissions de GES. Comme nous l'avons démontré précédemment (p. 8), les gains en termes de fluidité sont quasi-nuls dans le cas d'une augmentation de l'offre. Étant donné l'augmentation de déplacements motorisés et de l'utilisation de la voiture, accompagnée d'une « amplification » des périodes de pointes (pointes moins denses mais qui débutent plus tôt et se terminent plus tard) et/ou d'une « recongestion », les émissions de GES augmenteront au bout du compte.

Il en coûtera donc plus cher pour atteindre les objectifs fixés, soit une réduction de 6 % en-dessous du niveau d'émission de 1990 pour la période 2008-2012. Il y a donc une incohérence entre les objectifs du *Plan de développement durable*, ceux du *Plan d'action québécois sur les changements climatiques*, ceux du *Plan stratégique* du MTQ (pp. 28-29), ceux de la politique environnementale du MTQ et un tel projet.

1.4 Santé et société : un projet pour l'auto et non pour l'humain

Impacts sociaux appréhendés

- Santé humaine (populations sensibles)
- Effet de coupure
- Stress (surtout à cause du bruit)
- Insécurité
- Iniquité

Des études démontrent que jusqu'à 8 % de toutes les morts non-violentes au Canada sont liées à la pollution atmosphérique, dont l'utilisation de l'automobile est en grande partie responsable. Près de 2000 décès prématurés par années en Ontario équivalent à 10 milliards de dollars (ACTU, 2001B, p.1). Les transports collectifs permettent au Canada d'économiser entre 5 et 6 milliards de dollars en coûts sociaux, ce qui dépassent nettement l'investissements net actuel de 2,1 milliards des gouvernements provinciaux et locaux en santé (ACTU, 2001A, p. 4).

Pour le même déplacement, le passager d'une automobile court 20 fois plus de risque d'accident mortel que le passager d'un véhicule de transport en commun (ACTU, 2001B, p.3).

De plus, l'effet de coupure causé par les infrastructures routières importantes peut s'avérer très néfaste pour l'être humain :

« Il a été démontré qu'un trafic routier très intense pouvait perturber la vie d'une communauté. Dans un travail de recherche bien documenté réalisé en 1972 aux États-Unis, Appleyard et Lintell ont démontré que l'accroissement des volumes de trafic allait de pair avec une diminution des contacts sociaux dans les rues. Là où le trafic a engendré un effet de coupure au sein d'une communauté, celui-ci inhibe la vie quotidienne des riverains et des piétons, et pose des problèmes particuliers pour les personnes âgées, les jeunes enfants et leurs mères qui les accompagnent. Il semble également que l'effet de coupure puisse influencer le choix du mode de déplacement car l'impression de barrière qui se dégage d'une route, amène les riverains à estimer qu'ils ne sont plus en sécurité lorsqu'ils font de la marche à pied ou de la bicyclette (The Institution of Highways and Transportation, 1997). De plus, la difficulté de franchir certaines routes très fréquentées peut entraver l'accès à divers équipements ou services essentiels comme les commerces, les services de santé, les aires de détente ou les parcs publics (Public Health Alliance, 1991). Consacré aux effets du transport sur la santé, ce dernier rapport montre que l'absence d'assistance et de contacts sociaux peut, à la longue, provoquer des problèmes psychiatriques et être à l'origine de tendances suicidaires » (www.eltis.org/en/conceptc.htm, consulté le 20 mai 2003).

1.4.1 Une diminution de la qualité de vie au centre

De plus, il faut également tenir compte des impacts négatifs sur l'est de l'île et le centre-ville de Montréal. Le prolongement de l'A25 ajouterait 150 000 déplacements en voiture de plus dans le centre-ville de Montréal. Cette augmentation du nombre de navetteurs (automobile et transport par camion) au centre-ville signifie un accroissement du trafic, et par conséquent, une augmentation du bruit et de la pollution, un accroissement du nombre de cases ou un déficit d'espaces de stationnement, ce qui ne fera qu'empirer les problèmes qui sévissent actuellement au cœur de Montréal.

La qualité de vie au centre-ville sera par conséquent grandement diminuée, la circulation automobile étant le facteur qui a le plus de conséquence sur la sécurité et la tranquillité des citoyens. Si le gouvernement veut favoriser un retour au centre-ville, ce n'est pas en construisant une nouvelle autoroute pour mieux en faciliter l'accès pour l'automobile qu'il y arrivera. La ville doit être structurée en fonction de l'humain et non en fonction uniquement de la voiture.

1.4.2 Croissance démographique et économique : Si la tendance se maintient...

Le Québec, à l'instar de plusieurs autres pays occidentaux, sera confronté à une stagnation, sinon une décroissance, et un vieillissement de sa population dans les années à venir. La population du Québec risque de diminuer. Elle sera plus vieille et comptera plus de personnes âgées, en nombre et en proportion.

« D'une décroissance appréciable, qui était alors projetée pour encore quelques décennies, l'avenir se dirige vraisemblablement vers une croissance anémique qui risque de basculer vers une décroissance vers 2025 dans le cadre du scénario « moyen », mais dans à peine 7 ans avec le scénario « faible ». Le nouveau scénario « fort », quant à lui, parvient tout juste à générer une croissance comparable à celle de l'ancien scénario « moyen » : la population progresse de plus en plus lentement vers 8,7 millions d'habitants en 2051 » (Thibault et Gauthier, 1999).

Selon les estimations de l'Institut de la statistique du Québec, les 60 ans et plus correspondront à près du tiers de la population en 2051. Ce vieillissement sera combiné à la diminution et au vieillissement de la population active (20-59 ans). En 2051, pour 100 personnes « actives », on retrouvera 115 personnes « à charge » (les 18 ans et moins et les 65 ans et plus).

En ce qui concerne Montréal, selon le démographe Georges Mathews (2002), « [les hypothèses mènent] [pour] l'ensemble de la région métropolitaine, à une croissance démographique de plus en plus atone, qui n'atteint pas 7 % au cours des vingt prochaines années. Ce phénomène sera visible dans toutes les zones, même dans le scénario de l'exode constant. Avec le scénario le plus probable, ce ralentissement en banlieue sera un peu plus marqué ». Finalement, l'exode de l'île de Montréal vers les couronnes ralentira, ce qui diminuera la population des banlieues.

Dès lors, des questions se posent : notre future société composée en majorité de personnes à charge aura-t-elle les moyens de soutenir ce type de dépenses ? Qui paiera pour les infrastructures autoroutières à long terme ? Et si elles sont construites, à qui serviront-elles ? Seront-elles utilisées assez longtemps pour justifier une dépense de 385 millions de dollars et plus ?

Selon nous, les réponses à toutes ces questions sont relativement simples. Les cohortes composant la population active ne seront pas assez nombreuses pour payer à la fois toutes les autoroutes prévues dans les divers plans de transport à la grandeur de la province, ni le prolongement de l'A25, et soutenir l'éducation et la santé. Dans le cas de l'A25, une telle route sera certainement utilisée dans ses premières années. Mais à long terme, elle ne justifiera plus la dépense.

En somme, pas de croissance démographique et économique significative en vue. Du moins, pas de croissance justifiant des dépenses publiques¹ de l'ordre de plusieurs centaines de millions pour créer un nouveau lien entre Montréal et Laval. Il faut plutôt tenter de bien gérer la lente décroissance démographique qui est déjà entamée. Cela signifie qu'il faut arrêter de développer et de construire de nouvelles infrastructures routières coûteuses. Il faut plutôt investir dans des solutions qui respectent les tendances lourdes aux plans démographique et socio-économique.

¹ Vivre en Ville considère les infrastructures routières comme des dépenses et non comme des investissements. En tenant compte de tous les coûts socio-économiques et environnementaux directs et indirects dont les routes et autoroutes sont responsables, les dépenses dépassent de loin les revenus. Voir la section 1.5 et la deuxième partie pour de plus amples explications.

1.5 Aménagement : une contribution de plus à l'étalement

La construction d'un nouveau lien routier entre Montréal et Laval et l'amélioration de la fluidité du réseau, contribuera à l'étalement urbain et permettra une déconcentration des pôles économiques et des espaces urbanisés déjà pourvus en services, tant sur la rive nord que sur l'île de Montréal.

Il est fort probable qu'un nouveau lien routier drainera une partie des activités commerciales et résidentielles de Montréal vers Laval et les banlieues plus éloignées, surtout parce que le coût des terrains y est moins élevé, entraînant ainsi une déconcentration des activités et un étalement urbain indésirable.

1.5.1 L'étalement urbain : pas juste une question de distance

Contrairement à ce qui a été véhiculé, à savoir que le projet ne constitue pas de l'étalement urbain, nous tenons à faire le point sur cette question et mettre les pendules à l'heure.

Vivre en Ville possède une vaste expertise dans le domaine de l'aménagement du territoire et de la planification urbaine. Les divers cas étudiés à travers le monde occidental démontrent que le type de projet proposé ici par le MTQ constitue de l'étalement urbain. Les collectivités voulant favoriser la densité, et par le fait même le développement durable et la réduction des nuisances liées à l'automobile (pollution, congestion, coûts) investissent dans les transports collectifs et alternatifs et mettent en œuvres des mesures qui favorisent un développement compact et mixte du territoire.

Des projets d'autoroutes et de développement péri-urbains orientés pour et par l'automobile favorisent un aménagement du territoire plus étalé, une ségrégation des fonctions urbaines, une surmotorisation des ménages et une mauvaise utilisation de terres agricoles ou forestières de qualité. De plus, les liens avec les communautés déjà créées seront pratiquement inexistants, ce qui a un impact sur la socialisation des individus.

Développer des espaces quasi-vierges, non-pourvus en services et en infrastructures, où le principal mode de transport sera l'automobile et où les fonctions urbaines seront séparées (en gros, un copier-coller des développements périphériques de type « banlieues traditionnelles») correspond selon nous à de l'étalement urbain.

Ouvrir 10 écoles à Blainville et en fermer 6 déjà existantes sur l'île de Montréal, c'est de l'étalement. Construire des nouveaux réseaux d'égout, d'aqueduc et d'électricité au lieu de se servir de ceux déjà en place, c'est de l'étalement. Développer des quartiers résidentiels où la voiture est le principal mode de déplacement au lieu de concentrer le développement près des lignes majeures de transport en commun, c'est de l'étalement. Développer un secteur sur d'excellentes terres agricoles au lieu de le développer sur un terrain décontaminé déjà pourvus en infrastructures et en services, c'est de l'étalement. La distance fait partie de l'étalement

urbain, mais elle n'en est qu'une composante.

Nous pensons qu'il faut plutôt bâtir « la ville sur la ville », dans des secteurs situés près des transports collectifs et déjà pourvus en infrastructures. Il faut remplir les trous (notamment les stationnements à ciel ouvert dans le centre-ville), décontaminer les sites et développer les secteurs déjà viabilisés (*landfill* et *brownfill*). Quand on sait que 30 % des terrains vacants dans l'Est de Montréal sont des terrains contaminés, il y a là un potentiel de développement très intéressant et des économies à moyen et à long termes à réaliser.

1.5.2 Les biais du marché « bungalow-banlieue-auto »

Selon nous, les gouvernements, tous paliers confondus, devraient privilégier les rédeveloppements et la création de milieux de vie dans les zones déjà viabilisées, car c'est beaucoup plus rentable pour eux. Favoriser le développement des périphéries par la construction d'un nouveau lien routier sera très coûteux collectivement. Il est faux de croire que le style de vie et le marché « bungalow-banlieue-auto » est plus économique que celui « condos-ville-métro », car de nombreuses distorsions sont présentes dans le marché.

Le style de vie « bungalow-banlieue-auto » ne reflète pas tous les coûts qui lui sont associés. Lorsqu'un ménage achète une maison en banlieue, il pense peut être faire une bonne affaire. Mais il y a l'achat d'une deuxième et parfois même d'une troisième et d'une quatrième voiture, des déplacements plus longs, l'achat supplémentaire de carburant. Par exemple, une voiture coûte environ 10 000\$ par année, ce qui équivaut environ à une hypothèque de 160 000 \$ sur 20 ans (paiement mensuel approximatif de 800 \$ de plus). Un ménage non ou unimotorisé a un meilleur pouvoir d'achat. Il peut donc se permettre un logement plus cher, mais mieux situé.

Pour ce qui est des coûts pour la collectivité, nous en avons discuté précédemment, mais nous pouvons dire, d'une certaine façon, que l'État subventionne en bonne partie l'étalement urbain en dépensant pour de nouvelles infrastructures et de nouveaux services dans des secteurs qui sont situés plus en plus loin.

Le retour vers les centres est une tendance qui semble de plus en plus importante. C'est pourquoi diverses mesures doivent être mises en œuvre comme des programmes d'achat-rénovation, des congés fiscaux, des hypothèques à taux réduit pour les ménages qui s'installent dans des secteurs bien desservis par transport collectif, etc. pour stimuler davantage cette tendance. En finançant l'établissement de ménagement dans les zones déjà bien pourvues en services de toutes sortes, les trois paliers de gouvernement feront des économies importantes, et ce, dans tous les aspects du développement durable.

De plus, pour les ménages préférant un milieu de vie de moins grande densité (et souvent, des logements mieux adaptés à leurs besoins et à leurs goûts), un stock imposant de maisons unifamiliales déjà construites dans des secteurs de basse densité sera disponible au cours des prochaines années dans les premières couronnes. En dirigeant la demande vers ce type de

résidences par des encouragements économiques et fiscaux, ils pourront adapter une maison plutôt âgée, mais bien située, à leurs exigences.

Bref, en construisant une autoroute, le gouvernement est en partie responsable de l'adoption d'un style de vie énergivore adopté par la majorité de la population. Il doit, malgré lui, payer plus que le pont ou la route. Et les bénéfices qu'il en retire sont minimes, voire inexistantes.

1.5.3 Délocalisation des entreprises et étalement des ménages

L'objectif du MTQ de favoriser la mobilité des personnes et des marchandises dans l'est de l'agglomération et avec les autres pôles économiques entraînera la délocalisation d'entreprises et des ménages, donc un affaiblissement socioéconomique de l'est de Montréal.

Les entreprises de l'Est de Montréal risquent de s'en aller à Laval, sur la Rive-Sud et sur la Rive-Nord, là où le prix des terrains est moins élevé. Une logique semblable s'applique aux ménages à la recherche d'une maison.

Valeur des terrains industriels dans la région de Montréal

Secteurs	Prix des terrains industriels avec service en 1999
CUM Est	30,60 \$ à 44,93 \$ m ²
Laval	5 \$ à 25 \$ le m ² (source : Technopôle Laval)
MRC des Moulins	1,61 \$ à 5,38 \$ le m ² (source : Montréal International)

Données compilées par le CRE-Montréal.

Valeur des terrains résidentiels dans la région de Montréal

Secteurs	Prix des terrains vacants résidentiels en 1999
CUM Est	7 \$ à 9 \$ le pi ²
Couronne Nord	1 \$ le pi ²

Données compilées par le CRE-Montréal.

En reliant les pôles de la Rive-Nord, de Laval et de la Rive-Sud, l'Est de Montréal, déjà mal en points, sera durement touché. Il est à prévoir que de nombreuses entreprises s'installeront ou déménageront vers les pôles plus excentrés, près des autoroutes et où les terrains sont moins chers que sur l'île.

1.5.4 Mesures restrictives d'aménagement et de développement territorial

Dans le cadre du prolongement de l'A25, nous pensons que les objectifs du projet sont biaisés. Ce qui semble souhaité et voulu, c'est beaucoup plus le développement résidentiel, commercial et industriel de l'est de Laval et de la couronne nord que l'amélioration de la mobilité des résidents actuels. Car si c'était uniquement un problème de mobilité, on « gèlerait » en quelque sorte le développement du territoire.

Pourtant, dans son *Plan de gestion des déplacements* pour la région de Montréal, le MTQ mentionne que « [ce] prolongement d'autoroute pourrait, en l'absence de mesures restrictives d'aménagement du territoire, provoquer un développement accéléré du secteur est de L'île de

Laval » (MTQ, 2000c, p. 29). On peut donc déduire qu'un développement incontrôlé de ce secteur n'est pas désiré.

Le point soulevé par le MTQ rejoint nos arguments, car c'est entre autres pour cette raison que nous nous opposons à ce projet. Nous jugeons que les mesures restrictives, souhaitées par le MTQ dans son document, qu'elles soient intérimaires ou permanentes, risquent justement de ne pas l'être assez. Et une fois ces mesures appliquées, la forte pression qui sera exercée, entre autres, par les développeurs et les élus, aura comme résultat l'abandon rapide de ces mesures et un développement simplement reporté de quelques années dans ce secteur.

Il faut empêcher le développement dans cette partie de l'île Jésus. C'est pourquoi nous pensons que la seule et unique façon d'empêcher le développement de ce secteur est l'abandon du projet de prolongement de l'A25 et la mise en œuvre de solutions alternatives.

1.5.5 Des terres agricoles sacrifiées pour la culture de... l'auto

Le projet menace de détruire des terres agricoles parmi les meilleurs au Québec, car il ne s'agit pas seulement d'un projet de transport, mais aussi un projet de développement domiciliaire, industriel et commercial. Des 4000 hectares dézonés pour le projet proposé en 1988, 2000 ha sont encore cultivés. Nous pensons que le maximum de terrains doivent être conservés pour l'agriculture.

Au lieu de favoriser la culture du bungalow et de l'auto, pourquoi ne pas favoriser le lien entre les citoyens des milieux plus urbanisés et les agriculteurs, par exemple, par un projet d'agriculture soutenue par la communauté (ASC) grâce aux espaces agricoles sauvegardés et à leur grande proximité de la ville.

1.5.6 Cadre d'aménagement et A25

De plus, le projet entre en contradiction avec plusieurs orientations et avec le principe de développement durable sur lequel se fonde le *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal* :

- Orientation 1

« *Consolider les zones urbaines existantes et limiter l'urbanisation en périphérie de ces zones aux secteurs qui disposent déjà des infrastructures et des services [...] » (p. 76).*

Et l'enjeu suivant lié à l'orientation 1 :

« *Développer le territoire en considérant les infrastructures lourdes de transport en commun comme l'armature principale du développement urbain futur de l'agglomération métropolitaine » (p. 76).*

- Orientation 4
« *Réhabiliter et mettre en valeur les quartiers anciens ou vétustes dans un objectif d'amélioration de la qualité de vie, de l'habitat, des équipements et des services collectifs ainsi que du patrimoine urbain et architectural en accordant la priorité au centre de l'agglomération* » (p. 84).
- Orientation 6
« *Susciter et soutenir une forme urbaine visant :*
 - ▶ *En ce qui a trait au transport des personnes, une utilisation accrue de transport en commun ainsi que des modes non-motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile;*
 - ▶ *En matière de transport des marchandises, l'utilisation optimale du réseau stratégique de transport, le renforcement de la position concurrentielle de Montréal en tant que centre manufacturier et plaque tournante continentale du transport des marchandises;*
 - ▶ *En ce qui a trait à la desserte des pôles économiques majeurs, un soutien à leur développement par une meilleure intégration des réseaux et des systèmes de transport des personnes et des marchandises* » (p.91).
- Orientation 7
« *Assurer la permanence et l'aménagement durable de la zone agricole décrétée en favorisant une mise en valeur optimale du potentiel agricole et agroalimentaire métropolitain, dans une perspective de croissance économique, de création d'emplois et de protection de l'environnement* » (p. 96).

Ces orientations concernent l'aménagement efficient du territoire, la consolidation de pôles économiques, l'amélioration de la qualité de vie au centre, l'utilisation accru des modes de transports collectifs et alternatifs à l'automobile, la protection des espaces verts et agricoles. Pour les raisons que nous avons énumérées précédemment, un nouveau lien routier favorisera vraisemblablement tout le contraire.

À titre d'exemple, voici le comparatif de deux villes américaines qui ont opté pour deux stratégies différentes en termes d'aménagement et de développement territorial. Portland (Oregon) a pris la voie du développement durable, du transport collectif et alternatif, du *transit oriented development* (TOD) et du développement sensé (*smart growth*). Pour sa part, Atlanta a choisi le scénario *business as usual* et l'augmentation de l'offre en route. Les résultats démontrent bien que Portland a fait le bon choix.

Comparatif des résultats pour deux stratégies de développement

(entre 1985 et 1995)

Indicateurs	Portland (OR)	Atlanta (GE)
Croissance démographique	+ 26 %	+ 32 %
Création d'emplois	+ 43 %	+ 37 %
Revenu des ménages	+ 72 %	+ 60 %
Revenu du gouvernement	+ 34 %	+ 56 %
Taxes foncières	- 29 %	+ 22 %
Kilométrage parcouru en voiture	+ 2 %	+ 17 %
Nombre d'auto-solistes	- 13 %	+ 15 %
Temps de déplacement (résidence-travail)	- 9 %	+ 1 %
Qualité de l'air (jours d'alerte au smog)	- 86 %	+ 5 %
Consommation énergétique per capita	- 8 %	+ 11 %
Qualité de vie des quartiers	+ 19 %	- 11 %

Source : Arthur C. Nelson. *Effects of Urban Containment on Housing Prices and Landowner Behavior*. Lincoln Institute of Land Policy, Land Lines, Mai 2000.

1.6 Conclusion

Vivre en Ville s'oppose à l'idée d'un nouveau lien routier automobile entre Laval et Montréal pour les raisons que nous venons d'expliquer et d'approfondir. Le gouvernement doit par contre investir dans des solutions durables et à long terme, c'est-à-dire améliorer l'offre en transports collectifs et alternatifs et favoriser un aménagement du territoire axées sur les modes alternatifs à l'automobile.

2. Alternatives au lien routier

Les transports collectifs et alternatifs possèdent de nombreux avantages : écologiques, économiques et équitables. Ils favorisent un aménagement du territoire efficient et optimal du territoire lorsqu'ils sont utilisés comme outils pour développer ce territoire. Selon Vivre en Ville, il faut transformer les dépenses prévues pour l'amélioration de la mobilité entre le rive nord et Montréal en investissements, et ce, par des interventions intégrées qui s'articulent autour des transports collectifs et alternatifs et de l'aménagement du territoire.

Favoriser le développement des transports collectifs et leur intégration à l'aménagement et au développement du territoire de l'agglomération montréalaise permettrait de maintenir et même d'augmenter la part modale du transport en commun sur la rive nord et à Montréal, en répondant par une solution durable à la demande en transport et à son accroissement.

La récente étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) démontre bien les avantages économiques du transport collectif pour la région montréalaise. En voici quelques faits saillants :

En somme, en 2003, le transport en commun pour la région de Montréal, ce sont :

- des retombées économiques de près de 937 millions de dollars générées par les activités des organismes de transport;
- des économies de 570 millions de dollars pour les ménages montréalais utilisateurs de ce système de transport;
- des bénéfices évalués à 159 millions de dollars provenant de la réduction du nombre d'accidents routiers (62 millions de dollars) et d'émissions polluantes (97 millions de dollars), sans compter les répercussions positives liées à une plus grande mobilité des travailleurs, au dynamisme accru du développement immobilier et à la diminution de la congestion;
- 12 845 emplois dans les organismes de transport et chez leurs fournisseurs; et
- des recettes annuelles de 300 millions de dollars pour les gouvernements du Québec et du Canada.

Source : CCMM, 2004. Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal, p. 4.

Il faut donc revoir notre façon de comparer les investissements pour le transport en commun et les dépenses pour l'automobile. L'analyse compréhensive de Litman, qui englobe, en plus du coût de l'infrastructure, les autres dépenses allant de pair avec la construction d'une autoroute, constitue un excellent point de départ en ce sens.

Comparaison entre les investissements en transport en commun et les dépenses pour les autoroutes selon les analyses conventionnelle et compréhensive

Analyse conventionnelle	
Système léger sur rail (SLR)	300 millions \$
Expansion d'une autoroute	<u>250 millions \$</u>
<i>Bénéfices nets pour l'option autoroute</i>	<i>50 millions \$</i>
Analyse compréhensive : les coûts non-inclus pour l'expansion de l'autoroute	
<u>Stationnement</u>	
(3 000 espaces de stationnement urbains au coût moyen de 10 000 \$ chacun)	environ 30 millions \$
<u>Congestion routière</u>	
(3000 véhicules de plus se déplaçant durant 10 miles par jours, 300 jours par année sur les routes durant les heures de pointe, avec un coût moyen de 0,20 \$ par mile, durant 25 ans avec un taux de dépréciation de 7 %)	environ 35 millions \$
<u>Coûts de propriété de l'automobile</u>	
(10 000 \$ par année, contre 500 \$ pour les usagers du transport en commun)	environ 29 millions \$
<u>Bénéfices sociaux et environnementaux</u> (coûts évités en dépollution, soins de santé, étalement urbain, etc.)	Probablement substantiels
<i>Bénéfices nets pour l'option transport en commun</i>	<i>44 millions \$ et plus</i>

Traduit et adapté de Litman, 1999, p. 26.

Il est important de mentionner que cet encadré n'intègre pas les retombées économiques issues d'une amélioration du pouvoir d'achat des individus privilégiant les transports collectifs et alternatifs et la réinjection d'importantes sommes d'argent dans l'économie québécoise en privilégiant les investissements dans les infrastructures de transport en commun.

Une étude réalisée en 1991 par David A. Aschauer conclut que les investissements dans les transports collectifs sont beaucoup plus rentables à long terme pour l'économie et meilleurs pour la productivité que les sommes dépensées dans les infrastructures routières :

« Within the broad category of transportation spending, the evidence indicates that public transit spending carries more of a potential to stimulate long run economic growth than does highway spending. In turn, the benefit to cost ratios for transit spending in any particular year exceed those for highway spending to a considerable degree. [...] It is evident that transit spending carries over twice the potential to impact productivity as does highway spending » (Aschauer, 1991, p. i).

Bref, il faut investir dans l'amélioration du transport en commun et des transports alternatifs, favoriser le développement des espaces vacants en zone urbaine et encourager la densification des zones déjà viabilisées, particulièrement le long des corridors de transport en commun.

L'application d'une telle stratégie intégratrice s'avère très rentable quant à la fiscalité et l'économie publique. Plus d'une agglomération américaine peut aujourd'hui l'affirmer.

En procédant ainsi, la valeur fiscale ajoutée et les revenus associés contribuent à l'amortissement de l'investissement dans les transports collectifs et alternatifs. Les sommes dépensées en autoroute peuvent-elles être amorties par des nouvelles entrées fiscales générées par l'ouverture d'un nouvel axe routier ? Sûrement pas autant que le transport en commun. Les 50 projets de système léger sur rail (SLR) américains sont là pour le justifier.

2.1 Des solutions durables en transports des personnes et des marchandises

2.1.1 Les transports collectifs et alternatifs, un investissement durable

Un très petit pourcentage des habitants de Laval et du nord-est de la CMM travaille dans l'Est de l'île de Montréal. Par contre, ils sont nombreux, à Laval comme dans l'Est, à se rendre au centre-ville. Mais dans les deux cas, l'offre en transport en commun peut être grandement améliorée par la mise en œuvre de plusieurs projets.

Les solutions que nous privilégions augmenteraient la mobilité des résidents de l'Est de l'île par une augmentation de l'offre en transport collectif, en plus d'offrir aux gens de l'est et du nord-est de la CMM des alternatives durables pour se déplacer. Il s'agirait d'un investissement d'environ 150 millions de dollars (sans le métro de Laval et les deux prolongements cités à la p. 29) qui permettrait de déplacer 35 000 personnes et plus en pointe du matin (avec le métro de Laval mais sans les deux prolongements cités à la p. 29), dont environ le tiers proviendrait du transfert modal de l'auto vers le transport collectif. En contrepartie, on parle d'un peu plus de 5000 personnes pour le prolongement de l'A25.

Avant de construire un nouveau pont, les gouvernements doivent d'abord favoriser les transports collectifs et alternatifs comme solution aux problèmes de congestion. Ils doivent dès maintenant mettre en place les interventions TC proposées dans le *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal* et dans le nouveau Plan stratégique de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) touchant, de près ou de loin, la rive nord de Montréal.

- Prolongement de la ligne 2 (orange) – Laval

L'entrée en fonction à la fin 2005 du métro vers Laval assurera près de 18 000 déplacements en pointe du matin, dont 3 400 nouveaux déplacements en transport en commun.

De plus, dépenser dans un prolongement d'autoroute risque d'annuler l'investissement important et nuira au rendement du métro de Laval. En effet, de nombreuses personnes utiliseront leur automobile au lieu du nouveau métro, étant donné la présence d'un nouvel axe

routier qui facilitera et diminuera le temps de déplacement en voiture.

- *Trains de banlieue vers Terrebonne-Mascouche et vers L'Assomption (via Montréal-Nord et Rivière-des-Prairies)*

Ces nouveaux trains de banlieue desserviraient les secteurs de Mascouche, de Terrebonne et de L'Assomption, correspondraient avec le nouveau métro de Laval et se rendraient au centre-ville de Montréal.

- *Métrobus et voies réservées sur Pie-IX (jusqu'à Laval) et sur Henri-Bourassa*

Ces services d'autobus express sur voies réservées desserviraient les boulevards Pie-IX jusqu'à Laval et Henri-Bourassa. Le métrobus dans l'axe Pie-IX permettrait de lier Montréal et Laval dans ce secteur, en plus de ce connecter sur la future ligne de train de banlieue vers Mascouche. Le métrobus sur Henri-Bourassa lierait plusieurs nœuds de transport en commun (stations de métro et de train, arrêts d'autobus importants).

- *Mesures de gestion de la demande et programmes-employeurs*

Pour une efficacité à court terme, des mesures de gestion de la demande doivent être mises en oeuvre, comme l'ajout de voies réservées pour les autobus et les covoitureurs (2 passagers et plus) et de stationnements incitatifs, la création de nouveaux programmes-employeurs et un meilleur financement des Centres de gestion de la demande, une meilleure gestion du stationnement, etc. De plus, il faut encourager davantage la démarche Allégo de l'AMT.

Concrètement, un programme-employeur peut être décrit brièvement de la manière suivante. À l'initiative de l'employeur, plusieurs mesures sont mises en oeuvre, dans le but de faciliter le transfert de « l'auto-solo » vers les transports collectifs et alternatifs pour tenter de régler le problème. En général, les mesures concernent un ou plusieurs des aspects suivants :

- Encourager le covoiturage, par exemple, en augmentant l'offre de place pour les véhicules de covoitureurs ;
- Restreindre des places ou augmenter les tarifs de stationnement dans les lieux de travail ;
- Allouer ou offrir des rabais sur les titres de transport en commun pour les employés ;
- Inciter les employés à utiliser les transports collectifs, par exemple en offrant un abonnement avec retenu sur le salaire, en vendant des titres de transport sur les lieux d'emploi, en mettant en place une navette ou en assurant le retour au domicile en cas d'imprévu ;
- Favoriser le télétravail, les horaires variables, les semaines de travail compressées ;
- Faciliter les déplacements non-motorisés (marche, vélo), par exemple en aménageant des supports à vélo, des casiers, des douches.

- *Mesures favorisant le vélo*

Pour favoriser l'utilisation du vélo comme moyen de transport, les interventions applicables sont une augmentation du nombre de pistes cyclables dans la région métropolitaine de Montréal,

particulièrement sur les ponts, l'installation de supports à vélos sur les autobus et la mise en place d'infrastructures à destinations (supports à vélos sécuritaires, casiers, douches, etc.) sur les lieux d'emplois.

- *Prolongation de la ligne 5 (bleue) – vers Anjou (via Pie-IX) et Prolongation de la ligne 2 (orange) vers la gare Bois-Franc (projets non-inclus dans les 150 millions)*

De même, le prolongement de la ligne orange entre la station Côte-Vertu et la gare de train de Bois-Franc simplifierait et accélérerait le rabattement vers le métro pour les utilisateurs en provenance de Laval (centre et ouest), via le RTMA.

Selon l'AMT, le prolongement de ligne bleue vers Anjou permettrait d'effectuer 141 000 déplacements par jour, dont 8700 nouveaux déplacements en transport collectif. Comme dans le cas de la ligne 2 vers la gare Bois-Franc, ce prolongement, en plus de desservir la clientèle du centre-est de l'île de Montréal, accélérerait le rabattement vers le métro pour les utilisateurs en provenance de Laval (est) via le RTMA.

2.1.2 Mise en œuvre d'un plan de gestion des déplacements durables

Il faut également mettre en œuvre un plan de gestion des déplacements durables à l'échelle métropolitaine, avec comme objectif principal la réduction des déplacements en auto-solo. Bien évidemment, le financement adéquat de ce plan et des actions qui le composeront va de pair avec son succès. Ce plan remplacerait l'actuel *Plan de gestion des déplacements* et serait soumis dans sa globalité à une audience publique, et non à la pièce, par projet, comme c'est le cas depuis sa publication.

Ce plan doit favoriser un rééquilibrage des modes de transport et, par le fait même, une plus grande utilisation des transports alternatifs à l'automobile. Une redistribution de l'espace urbain doit se faire, ce qui équivaut à enlever de l'espace à la voiture pour en donner aux autobus (ou tram), aux piétons et aux cyclistes. L'efficacité et la cohérence de tout le réseau en dépendent, donc sa rentabilité.

De plus, ce plan doit être soutenu par une campagne sociétale de promotion des transports collectifs et alternatifs et par une sensibilisation soutenue des citoyens par rapports aux conséquences du choix automobile.

2.1.3 Création d'une politique de stationnement métropolitaine

Le stationnement joue un grand rôle dans le choix modal d'un individu, à savoir s'il préfère l'auto ou le transport en commun pour se déplacer. C'est pourquoi une politique de stationnement métropolitaine cohérente et restrictive facilitant le transfert modal de l'automobile vers les transports collectifs et alternatifs doit être mise en œuvre.

Une étude réalisée en 1996 dans trois villes françaises et trois villes suisses démontre que lorsqu'ils ont un espace de stationnement assuré, les gens utilisent leur automobile dans des proportions très importantes (voir tableau 1). Par contre, lorsque leur place n'est pas assurée, ces proportions diminuent beaucoup, se situant entre 13 % et 53 %.

Répartition modale de l'automobile comme choix de mode de déplacement, selon la disponibilité ou non d'un espace de stationnement

	Besançon	Grenoble	Toulouse	Berne	Genève	Lausanne
Stationnement assuré	90 %	94 %	99 %	95 %	93 %	94 %
Stationnement non-assuré	46 %	53 %	41 %	13 %	36 %	35 %

Source : *Transport public, juillet-août 1999, p. 29.*

Pour une plus grande efficacité, ces mesures doivent faire partie intégrante de stratégies en aménagement du territoire favorisant la densité et la mixité des fonctions le long des axes de transport collectif ou près des stations.

2.1 Transport des marchandises : efficience et durabilité

Le transport des marchandises se fait par divers modes de transport, que ce soit par train, par bateau, par avion, par camion ou même par automobile. Avant l'invention du moteur à explosion et du camion, ce transport se faisait majoritairement par train ou par bateau. Les marchandises étaient le plus souvent constituées de grandes quantités de matériaux lourds sans grande valeur et dont la livraison n'était pas urgente. Aujourd'hui, une large part des marchandises est constituée par des biens à forte valeur ajoutée devant être livrés rapidement. Dans les zones plus urbanisées, cela a des impacts considérables sur la circulation, l'économie, l'environnement et la qualité de vie.

Avec le transport en flux tendus (« just-in-time »), les camions deviennent des entrepôts mobiles entre les entreprises. Cela a comme conséquences, entre autres, que bon nombre de camions circulent à moitié ou totalement vides et que le transport par train et par bateau, beaucoup plus efficace énergétiquement que le camion, diminue. Aussi, des distorsions au niveau du marché avantagent le transport routier et désavantagent les modes de transport de marchandises plus durables.

Présentement, 80 % de camionnage qui circule sur l'autoroute métropolitaine demeure à Montréal. L'autre 20 % représente du camionnage de transit. Même si une voie de contournement peut apparaître comme une solution, nous privilégions d'abord des alternatives autres en matière de transports des marchandises.

Nous pensons qu'il faut d'abord doter le Québec d'une politique de transport durable des marchandises, favorisant le rail et le maritime. Par exemple, le rail devrait être subventionné comme l'est indirectement le camionnage, qui paie seulement une petite partie des

infrastructures lui permettant de faire le transport. Autrement dit, le camionnage ne paie pas le vrai prix de son utilisation du réseau routier.

Des biais économiques et des distorsions dans le marché favorisent actuellement l'industrie du camionnage. C'est à l'État d'en atténuer les effets, particulièrement dans le cadre de son plan de développement durable, qui devra inclure une pareille politique.

Au rythme où vont les choses, les camions continueront d'envahir et de briser nos routes. La pression pour des « améliorations », notamment en termes de sécurité, de la part des citoyens augmentera. On aura beau construire toutes les voies de contournement et élargir toutes les routes de campagne à six voies pour réduire l'impression d'insécurité, on ne réduira pas le nombre de camion : au contraire, le problème ira toujours en augmentant, parce qu'on va continuer d'envoyer comme signal aux entreprises d'utiliser le camion pour faire transporter leurs marchandises, car le coût économique dépassera celui du transport par rail, pour les raisons que nous avons mentionnées précédemment.

Selon l'Union Européenne, « [il] existe cinq manières fondamentales d'intégrer les préoccupations environnementales dans l'activité de transport de marchandises [...] » :

- 1. Réduction de l'incidence de chaque mode** par l'utilisation de moteurs moins polluants, de carburants moins polluants, de nouveaux carburants, par des progrès technologiques (recherche et développement) et, dans le cas du transport par route des marchandises, de poids lourds à haut rendement énergétique;
- 2. Formation des conducteurs**, notamment quant à leur comportement;
- 3. Transfert vers des modes de transport écologiques**, comme le rail, le cabotage maritime, la navigation fluviale et la combinaison de l'un de ces modes avec le transport routier, notamment, par un meilleur financement et par la promotion des transports ferroviaire et maritime, par la création de centres de transbordement intermodaux locaux, régionaux ou nationaux, par une meilleure localisation des installations de transport routier, ferroviaire et maritime, par divers outils économiques et fiscaux ;
- 4. Diminution du nombre réel de véhicules en circulation**, des véhicules-kilomètres et des tonnes-kilomètres par une augmentation de la charge transportée (en évitant les voyages à vide ou en charge partielle des camions), une meilleure définition des itinéraires, un recours aux nouvelles technologies de l'information de façon à optimiser le chargement au retour, à regrouper les livraisons, à partager les chargements et la collecte ou la livraison des marchandises avec d'autres entreprises, par des systèmes de gestion de flottes ou par le guidage dynamique d'itinéraires ;
- 5. Logistique urbaine**, par de nouveaux partenariats et de nouveaux types de coopération entre tous les maillons de la chaîne (surtout entre les entreprises productrices de biens et de services) et dans les activités de livraison et de réception des marchandises, par la création de centre de logistique, de distribution et de réception qui rendent plus efficace économiquement et énergétiquement le transport de marchandise dans les zones urbaines.

La grande région de Montréal aurait intérêt à mettre en œuvre des mesures touchant à l'un ou l'autre de ces cinq points.

Aussi, une intervention plus globale, c'est-à-dire une mise en œuvre simultanée, coordonnée et continue de plusieurs mesures, aura sans doute plus d'impact sur l'amélioration de la viabilité du transport des marchandises que des mesures isolées et sporadiques. Selon la Fédération européenne pour le transport et l'environnement, une telle intégration est « l'ingrédient de base de la durabilité pour le transport des marchandises ».

2.2.1 Des exemples éclairants

Voici deux exemples concrets qui pourraient inspirer les décideurs pour « durabiliser » le transport des marchandises dans la région métropolitaine.

- Les « centres logistiques »

En Allemagne, des entreprises spécialisées en logistique ont créé des partenariats qui permettent de restreindre le nombre de camions en circulation et d'améliorer ainsi la qualité de l'environnement et la qualité de vie en ville. Ces partenariats sont appelés City Logistik. Ils sont présents dans plusieurs grands centres urbains (Berlin, Brême, Ulm, Kassel, Freiburg).

Le City Logistik de Freiburg est un excellent exemple de ce que peut devenir un transport des marchandises plus durable en milieu urbain. Douze entreprises sont réunies dans ce projet. Trois d'entre elles déposent leurs marchandises à livrer dans le centre de la ville, dans les locaux d'une quatrième. Un deuxième groupe de cinq partenaires achemine toutes ces marchandises jusqu'à un entrepôt situé à proximité. City Logistik les livre aux clients domiciliés dans le centre de la ville. Un troisième groupe, composé de deux fournisseurs de services uniquement, est spécialisé dans les produits frais réfrigérés. Ensemble, ils forment une chaîne de relais ininterrompue, l'un collectant les envois des autres en vue de leur acheminement à destination.

Les bénéfices engendrés par cette initiative sont importants : « [...] [Le] temps de voyage est passé de 566 heures par mois à 168 heures par mois, le nombre de trajets effectués chaque mois par des poids lourds a chuté de 440 à 295 (soit une baisse de 33 %) et leur temps de présence en ville est passé de 612 heures à 317 heures par mois. Le nombre des envois et des clients approvisionnés n'a pas changé. Le système mis en place à Kassel a conduit à une baisse de 70 % du nombre de véhicules-kilomètres et de 11 % du nombre de camion de livraison. Toutes les entreprises participantes ont ainsi réduit leurs coûts et accru le volume de travail pouvant être effectué par chaque couple véhicule/conducteur ». Il existe aussi plusieurs projets semblables en Suisse, aux Pays-Bas et en Suède.

- Les plates-formes intermodales

À Dourges, près de Lille (France), les autorités régionales mettront en place en 2003 le projet Delta 3 (www.delta-3.com). Il s'agit d'une « plate forme multimodale de dimension européenne » située dans un nœud de transport parmi les plus achalandés d'Europe occidentale qui génère un flux de marchandises de plus de 230 millions de tonnes par an transportées par route, rail ou voie d'eau.

Implanté sur plus de 300 hectares, on retrouve dans ce projet des équipements pouvant accommodés les transports routier, ferroviaire et maritime et surtout, pouvant aisément faire le transfert d'un mode à un autre. Des entrepôts de différentes tailles et des infrastructures pour les différents mode de transport se trouvent sur le site. Il s'agit d'une plate-forme trimodale « qui offrira aux opérateurs de transport combiné, aux chargeurs et aux professionnels de la logistique les solutions adaptées en vue d'optimiser les conditions d'acheminement du fret conteneurisé, à moyenne et longue distances ».

Les autorités régionales publiques (Région Nord-Pas-de-Calais, Départements du Nord et du Pas-de-Calais, Communauté urbaine de Lille, District Hénin-Carvin, Commune d'Ostricourt), réunies dans un Syndicat Mixte, vont investir 135 millions d'Euros (environ 200 millions \$CAN), dans ce projet, qui se veut « [...] une combinaison rationnelle de l'utilisation de plusieurs moyens de transport complémentaires et d'espaces réservés aux activités logistiques ».

L'intermodalité est donc à l'honneur dans ce projet-phare. Le rééquilibrage entre les trois modes présents dans Delta 3 avantage nettement les modes les plus efficaces énergétiquement, donc les plus durables.

En appliquant des mesures semblables ici, cela permettrait de retirer des centaines de camions des routes et autoroutes montréalaises, sans diminuer la compétitivité de la région et de la province. De plus, l'expertise qui pourrait être développée en matière de transport durable des marchandises pourraient être exportés ailleurs au Canada et à travers le monde. Et c'est sans compter tous les autres gains liés à un transport des marchandises plus respectueux de l'environnement.

2.3 Au plan de l'aménagement du territoire

2.3.1 Les transports collectifs et alternatifs, des outils de développement

Selon Vivre en Ville, les interventions en matière d'aménagement du territoire se doivent de respecter le principe du développement durable. Il faut donc favoriser la densification près des futures stations de métro et celles du futur SLR (Montréal et Rive-Sud) selon les « cibles de densité résidentielle nette » du *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales de la région métropolitaine de Montréal* (p. 78). Cela aura comme conséquence de permettre aux citoyens de demeurer plus près du transport en commun et ainsi, rendre plus attrayant son utilisation.

Distance d'accès au service de transport en commun (mètres)	Cibles de densité résidentielle nette (logements à l'hectare, hors voies publiques, parcs, etc.)		
	Métro	SLR	Trains/Métrobus
0-250	200	135	75
250-500	150	100	50
500-750	100	65	25
Moyenne	125	80	40

Source : Québec, Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, 2001. *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales*, p. 78.

Il faut recréer dans ces zones de véritables villages urbains (*transit village*), caractérisés par une mixité des fonctions et des espaces plus conviviaux favorisant les déplacements à pieds, à vélos et en transport en commun. Ces zones articulées autour du concept de *transit-oriented development* (TOD) ont pour objectif de réduire la dépendance à l'automobile et diminuer « l'automobilisation » massive des résidents de la banlieue. Elles sont de plus en plus répandues en Europe, particulièrement en Scandinavie et sur la Côte ouest américaine et sont applicables dans les agglomérations québécoises. Le TOD met l'humain au cœur du développement, et non l'automobile. Il faut également favoriser la création de secteurs d'emplois denses et mixtes sur la Rive-Sud à proximité des axes de TC pour diminuer le nombre de navetteurs.

Vivre en Ville pense qu'il faut revoir notre façon d'aménager et de développer le territoire à l'échelle métropolitaine. Nous devons mieux intégrer les transports collectifs et alternatifs au développement du territoire, et vice-versa. Il faut densifier les corridors de TC, tout en respectant les caractéristiques architecturales des quartiers. Évidemment, des changements dans les politiques de zonage doivent être envisagés. Il faut passer d'un zonage horizontal aux fonctions urbaines généralement séparées à un zonage vertical qui encourage plutôt le mélange des fonctions.

La densification augmenterait la mixité des fonctions et le nombre de services de proximité dans ce grand secteur, ce qui permettrait à plus de gens de diminuer grandement l'utilisation de l'automobile, et, par exemple, de ne pas consommer un litre d'essence pour aller acheter un litre de lait.

Bien que l'étude Lewis (2002) apporte quelques critiques sur ces mesures, notamment sur leur réelle efficacité à court terme à réduire les déplacements automobiles, les effets à long terme sont probants. Plusieurs villes et agglomérations européennes et américaines peuvent en témoigner. C'est pourquoi les autorités doivent dès maintenant favoriser par diverses politiques et mesures une forme urbaine plus compacte, une plus grande mixité fonctionnelle et sociale, la construction de TOD, un équilibre entre logement et emploi, le contrôle du stationnement et le *traffic calming*, les hypothèques favorisant la localisation près du transport en commun et son utilisation (*location efficient mortgage* (LEM), *commute mortgage*), etc.

Ces mesures permettent de construire la ville sur la ville. Des gains collectifs importants peuvent alors être comptabilisés : des économies d'échelle en développant dans des zones déjà pourvues en services, une optimisation du transport en commun, la création de milieux de vie en ville, la revitalisation de quartiers, l'amélioration de la qualité de vie, l'accroissement de la valeur fiscale collective, la réduction des risques pour la santé et l'environnement, l'effet d'entraînement pour de nouveaux investissements qui accompagneront ce redéveloppement, etc.

Comme le mentionne également l'étude de Lewis, « [...] toutes ces mesures jouent à la marge, mais ensemble elles peuvent faire la différence en améliorant la mobilité et l'accessibilité aux activités et aux emplois. » (Lewis *et al.*, op. cit., p. 47). La quasi-totalité de ces mesures n'ont jamais été utilisées au Québec de manière à générer des gains socio-économiques et environnementaux significatifs. Et pour ceux qui doutent encore de la pertinence de ces mesures, nous pensons qu'il est temps pour une société moderne comme le Québec de penser et de faire de l'aménagement du territoire autrement qu'avec des autoroutes et des espaces de stationnement, des méga-complexes de cinéma et de consommation de masse. Ce modèle de développement axé sur l'automobile a trop souvent montré ses limites. Il est temps de le repenser, d'en utiliser d'autres qui ont fait leurs preuves ailleurs ou encore d'innover et de créer des modes de développement qui nous enrichissent collectivement aux plans économique, social et environnemental.

En conclusion, comme le rappelle Raphaël Fischler (2001), « [les] changements que l'on peut apporter à une forme urbaine doivent avant tout être de nature à augmenter les choix qui s'offrent aux gens en matière de milieux de vie et de modes de déplacements. Au centre comme en périphérie, les automobilistes gagneront eux aussi un cadre de vie plus agréable ». Un nouveau lien routier ne permet pas d'élargir ce choix à la population. Il ne fait que reproduire et encourager un modèle de développement urbain dépassé.

Conclusion

La construction d'un nouveau lien autoroutier dans la région de Montréal est un danger au sens où elle représente un signal trop clair avantageant une fois de plus l'automobile aux dépens des transports collectifs et alternatifs. De même, des routes plus fluides suite à la construction d'une autoroute entraîneront des utilisateurs des transports collectifs vers l'automobile et la relocalisation d'entreprises et de résidants en périphérie.

La construction des nombreux ponts et autoroutes est en grande partie une des conséquences du développement de la banlieue dans la région de Montréal, de même que dans toutes les agglomérations québécoises. Ce type de développement doit maintenant céder sa place à un développement axé sur les transports collectifs et alternatifs et sur l'aménagement d'espaces urbains plus sécuritaires, plus conviviaux et plus humains, ce qui correspond à l'antithèse d'un projet d'autoroute.

Les dépenses dans les infrastructures routières ne feront que « cannibaliser » les sommes investies dans le développement des transports collectifs et alternatifs. Autrement dit, les investissements en transports collectifs et alternatifs ne donneront pas tous les résultats escomptés et leur pleine valeur s'ils sont accompagnés de dépenses massives pour améliorer le système autoroutier.

Par conséquent, ce n'est pas uniquement le projet de lien autoroutier entre Montréal et Laval qui doit être reconsidéré, mais tous les projets autoroutiers du MTQ à la grandeur du Québec par l'adoption d'un plan de gestion des déplacements provincial, tant pour le transport des personnes que pour le transport des marchandises, qui tiendra compte des nouvelles réalités démographiques, économiques, sociales et environnementales, tant au niveau local qu'au niveau global.

Le projet de prolongement de l'A25 occasionnera de nombreux problèmes. Il augmentera l'utilisation de l'automobile, la congestion et l'émission des polluants, diminuera l'utilisation des transports collectifs et alternatifs, favorisera l'étalement urbain et l'empiètement sur des terres agricoles de qualité et entraînera un déplacement des ménages et des entreprises vers les couronnes. Bref, ce projet va directement à l'encontre du développement durable de la grande collectivité métropolitaine montréalaise.

Le plan de transport de la CMM doit être revu dans son ensemble. De plus, il doit être soumis à des audiences publiques comme un tout, et non pas par des projets à la pièce comme on l'a fait avec la modernisation du boulevard Notre-Dame, la Commission Nicolet sur le nouveau lien entre Montréal et la Rive-Sud, et maintenant avec l'A25. Cette vision en silo des projets en transports dans l'agglomération de Montréal nous conduit tout droit vers une catastrophe environnementale urbaine.

Le ministère des Transports du Québec doit se doter d'une politique de transport durable des personnes et des marchandises. Dans l'optique du *Plan de développement durable* du gouvernement du Québec, le prolongement d'une autoroute, quel qu'il soit et peu importe où il prendra place, constitue exactement ce qu'il ne faut pas faire pour y tendre. Il en va de la crédibilité même de son Plan de développement durable.

Bibliographie

- Aschauer, David A. 1991. *Transportation spending and economic growth. The effects of transit and highway expenditures*. American Public Transit Association, 12 p. (plus annexes).
- Association canadienne du transport urbain (ACTU), 2001A. *Investir dans le transport en commun : Le Canada à la croisée des chemins*. Exposé analytique no.1. Toronto : ACTU, 4 p. <http://209.167.103.78/pdf/FrenchIssuePaper1.pdf>
- Association canadienne du transport urbain (ACTU), 2001B. *Investir dans le transport en commun : la voie vers une meilleure santé*. Exposé analytique no.2. Toronto : ACTU, 4 p. <http://www.cutaaactu.ca/pdf/IssuePaper2FR.PDF>
- Bergeron, Richard. 1999. *Problématique des transports et des changements climatiques au Québec*. Québec : Groupe de travail sur les transports, Mécanisme québécois de concertation sur les changements climatiques, 146 p.
- Bergeron, Richard. 2000. *Le livre noir de l'automobile*. Montréal : Éditions Hypothèse, 437 p.
- Bergeron, Richard. 2003. *L'économie automobile au Québec*. Montréal : Éditions Hypothèse, 69 p.
- Environnement Canada. 1997. *Sortons du brouillard. Guide sur la pollution par les transports*. Ottawa : Environnement Canada, 76 p.
- Environnement Canada. 2000. *Le défi du transport au Canada. Des choix sensés pour assainir l'environnement*. Ottawa : Environnement Canada, 4 p.
- Fischler, Raphaël. 2001. *Forme urbaine et mobilité des personnes dans la région de Montréal*. Résumé de l'étude commandée par la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud. 3 p.
- General Accounting Office (GAO). 2003. *Cost and Oversight of Major Highway and Bridge Projects—Issues and Options*. Washington : GAO. Consulté le 2 avril 2004. <http://www.gao.gov/new.items/d03764t.pdf>.
- Gourvil, Louis, et Fannie Joubert. 2004. *Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal*. Études et recherches en transports. Sommaire. Québec, ministère des Transports du Québec, 12 p.
- Hansen, Mark et Yuanlin Huang. 1997. « Road supply and traffic in California urban areas ».

Transportation Research A, vol. 31 no. 3, pp. 205-218.

Labriet, Maryse et Normand Parisien. 1996. *Transport des personnes : Cap sur l'intermodalité*. Montréal : Transport 2000 Québec, 40 p.

Laliberté, Pascal. 2000. *Les transports en commun à Montréal : réflexions et pistes de solutions pour un système plus efficace, plus équitable et plus écologique*. Montréal : GRIP Québec-UQAM, 88 p.

Lewis, Paul, Michel Barcelo et Caroline Larrivée. 2001. *Améliorer la mobilité en aménageant autrement. Examen du potentiel des mesures et stratégie pour améliorer la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*. Rapport préparé pour la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud. Montréal : Institut d'urbanisme, Université de Montréal, 126 p.

Tod Litman. 2005. *Generated Traffic and Induced Travel, Implications for Transport Planning*. Victoria : Victoria Transport Policy Institute. En ligne <www.vtpi.org/gentraf.pdf>.

Litman, Tod. 1999. *Transportation cost analysis. Summary*. Victoria : Victoria Transport Policy Institute, 48 p. En ligne <www.vtpi.org>.

Martin, Fernand. 2002. *Un scénario de croissance pour la Rive-Sud*. Résumé de l'étude commandée par la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud. 2 p.

Mathews, Georges. 2002. *Réalisation d'un schéma de croissance démographique pour la région métropolitaine de Montréal*. Résumé de l'étude commandée par la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud. 2 p.

Noland, Robert B. et Lewison L. Lem. 2000. *Induced travel : A review of recent literature and the implications for transportation and environmental policy. European transport Conference 2000*. 40 p. En ligne <http://www.cremtl.qc.ca/PDF/induction_effect.pdf>.

Québec, Ministère des Affaires municipales et de la Métropole. 2001. *Une vision d'action commune. Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal 2001-2021*. Québec : Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, 82 p. (plus cartes).

Québec, Ministère de l'Environnement. 2000. *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques*. Québec : Ministère de l'Environnement, 43 p.

Québec, Ministère des Transports. 1987. *Combattre le bruit de la circulation routière*.

Techniques d'aménagement et interventions municipales. Québec : Les publications du Québec, 96 p.

Québec, Ministère des Transports. 1994. *La politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec.* Québec : Ministère des Transports, 12 p.

Québec, Ministère des Transports. 1994. *Éléments de problématique et fondements de la politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec.* Québec : Ministère des Transports, 39 p.

Québec, Ministère des Transports. 1996. *Le Coût et l'efficacité du système de transport.* Québec : Les publications du Québec, 82 p.

Québec, Ministère des Transports. 2000a. *Plan stratégique 2001-2004.* Québec : Ministère des Transports, 50 p.

Québec, Ministère des Transports. 2000b. *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal. Pour une décongestion durable.* Québec : Ministère des Transports, 82 p. (plus cartes).

Québec, Ministère des Transports. 2000c. *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal. Pour une décongestion durable. Fiches techniques et cartographiques.* Québec : Ministère des Transports, 42 p. (plus cartes).

Québec, Ministère des Transports. 2000c. *Recueil de données statistiques.* Québec : Ministère des Transports, 35 p.

Thibault, Normand et Hervé Gauthier. 1999. « Perspectives de la population du Québec au XXI^e siècle : changement dans le paysage de la croissance » Dans *Statistiques. Données sociodémographiques en bref.* Février 1999, vol. 3 no. 2. Québec : Bureau de la statistique du Québec, pp. 1-7.

Shrank, David et Tim Lomax. 2001. *The 2001 urban mobility report.* College Station : Texas Transportation Institute, 57 p. En ligne <<http://mobility.tamu.edu>>.