



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

Présenté au
Bureau des audiences publiques sur l'environnement

Par la
Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ)
et le
Conseil régional FTQ Montréal métropolitain

Octobre 2002

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DE LA FTQ ET DU CONSEIL RÉGIONAL FTQ MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN.....	3
Notre représentativité.....	3
Nos priorités.....	3
L'emploi et le développement socio-économique.....	4
La qualité de vie	4
L'étalement urbain.....	4
INTRODUCTION	5
PARTIE 1 : NOTRE APPROCHE	6
<u>Notre intérêt.....</u>	<u>6</u>
Il faut agir	6
Pour un plan global visant la réduction des déplacements en automobile	7
La priorité au transport en commun	8
PARTIE 2 : DES SOLUTIONS QUI RETIENNENT NOTRE ATTENTION.....	11
Le plan de développement du Réseau de transport de Longueuil (RTL).....	11
La continuité des réseaux.....	12
PARTIE 3 : DES SOLUTIONS QUE NOUS REJETONS.....	12
Les nouveaux ponts	12
PARTIE 4 : D'AUTRES INTERVENTIONS ESSENTIELLES	12
Le transport en commun et le covoiturage	13
L'autoroute 30	13
CONCLUSION	15

PRÉSENTATION DE LA FTQ ET DU CONSEIL RÉGIONAL FTQ MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN

La Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ), la plus grande centrale syndicale du Québec, n'a pas voulu manquer cette occasion d'intervenir dans le dossier du prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, compte-tenu de la grande importance de ce dossier pour l'ensemble de la population de la région montréalaise et pour les travailleurs et les travailleuses que nous représentons. À cette occasion, nous nous joignons à la présentation du mémoire du Conseil régional FTQ Montréal métropolitain que nous endossons totalement.

Notre représentativité

Le Conseil régional FTQ Montréal métropolitain représente les affiliés de la FTQ des villes de Montréal, Laval et Longueuil et de la zone de la Rive-Sud de Montréal qui va de Beauharnois à Varennes, touchant les MRC de Lajemmerais, Champlain et Roussillon. Nous représentons ainsi environ 240 000 travailleurs et travailleuses de tous les types d'industries et de services, du secteur privé et du secteur public.

Notre mission fondamentale étant l'amélioration des conditions de travail et de vie de nos membres, toutes les questions reliées au développement social et économique de la région nous interpellent. Nous portons un intérêt particulier à la question de du prolongement de l'autoroute 25 parce que nous représentons des travailleurs et des travailleuses qui doivent régulièrement se rendre à leur travail en empruntant les divers axes de transport et les transports en commun. D'ailleurs, nos constats, nos questionnements et nos solutions émanent des expériences et des connaissances concrètes de ces travailleurs et travailleuses qui vivent quotidiennement au cœur de la problématique. Mais nous abordons également la question d'un point de vue régional d'ensemble qui reflète aussi les préoccupations de l'ensemble de nos membres en tant que citoyennes et citoyens, résidents de quartiers et usagers de divers modes de transport.

Nos priorités

Depuis plusieurs années, nous intervenons au sein de diverses instances de développement local et régional, à la faveur du relèvement social et économique de la population de la région. Comme la problématique de la congestion va en empirant, la qualité de vie en est autant diminuée. De plus, nous soutenons que cette congestion est un facteur important qui nuit au développement de l'emploi et du développement socio-économique de même qu'à la qualité de vie de la population vivant en périphérie.

L'emploi et le développement socio-économique

Depuis 20 ans, l'ancienne ville de Montréal a été sérieusement touchée par les fermetures industrielles et les licenciements collectifs. *De plus, les banlieues sont devenues des pôles d'attraction* ce qui nous a fait assister au déplacement de l'emploi vers l'Ouest de l'Île, vers Laval, vers les Basses Laurentides, et vers la Rive-Sud de Montréal. *Mais, même en créant beaucoup d'emplois en région, Montréal demeure le pôle de l'emploi aux heures de pointe.*

Le problème de circulation gêne sans contredire le développement économique et devient un frein majeur à la création d'emplois. Pour le relèvement économique et social des travailleurs et travailleuses, citoyens et citoyennes, il est urgent de faciliter l'accès à des infrastructures adéquates de transport.

En ce sens, pour nous, la fluidité du transport des personnes et des marchandises dans la grande région montréalaise doit aussi s'inscrire dans un objectif de relance de l'emploi dans la métropole du Québec et doit agir directement sur cette problématique.

La qualité de vie

Par ailleurs, les solutions apportées aux problèmes de circulation doivent aller de pair avec l'amélioration de la qualité de vie. À cet égard, nous avons deux préoccupations. Il faut, d'une part, réduire le temps de transport et la fatigue qui en découle pour les personnes, en particulier les travailleurs et les travailleuses qui, au jour le jour, subissent les problèmes de congestion. D'autre part, il faut considérer la qualité de l'environnement des gens, citoyens et citoyennes, qui résident dans les quartiers touchés. Environnement visuel et sonore, qualité de l'air et sécurité sont donc également au nombre de nos priorités.

L'étalement urbain

Enfin, nous considérons que l'étalement urbain a été grandement facilité, il y a une trentaine d'années, par les infrastructures routières. Amplifié par l'étalement économique et l'étalement de l'emploi, ce phénomène entraîne d'énormes coûts, tant économiques qu'environnementaux. La congestion routière d'aujourd'hui est évidemment l'une des conséquences de l'étalement urbain. Par contre, une circulation facilitée pourrait inciter davantage de familles à s'éloigner du centre de la région. La question n'est certes pas simple. Une politique efficace pour favoriser l'habitation sur l'Île est assurément nécessaire. Mais nous croyons aussi que les solutions à envisager doivent contribuer à freiner l'étalement urbain plutôt qu'à le favoriser.

INTRODUCTION

Nous partageons certaines observations contenues dans le *Plan de gestion des déplacements Région métropolitaine de Montréal* du ministère des Transports du Québec (MTQ) concernant le développement d'un réseau global de transport pour permettre à Montréal de jouer son rôle de métropole du Québec :

La capacité d'utiliser plus efficacement les transports comme outil de développement économique aura des répercussions positives sur les entreprises et les emplois de la région métropolitaine de Montréal, mais aussi sur ceux de l'ensemble du Québec...

Il est généralement admis que le développement des réseaux de transport routier et de transport en commun agit comme catalyseur du développement urbain...

La promotion du transport en commun et la gestion de la demande de transport visent à limiter les nuisances liées à l'utilisation de l'automobile, telles que la pollution atmosphérique et le bruit.

Selon nous, le constat que faisait le MTQ dans le dossier de la rue Notre-Dame trouve application dans l'actuel cas de la congestion soutenue des infrastructures reliant la Rive-Sud et Montréal :

Ces mêmes problèmes permettent de définir la problématique « transport et déplacements » à la fois locale et régionale (automobiles, piétons, cyclistes, camions et transport en commun). Ces problèmes montrent également que les particularités du milieu traversé et l'histoire du projet exigent une solution qui va au-delà de la problématique « transport » et mène vers une approche de type « projet urbain » intégrant évidemment la problématique « transport » (circulation, sécurité routière), mais également l'amélioration de la qualité de l'environnement et du cadre de vie, ainsi que le soutien au développement du milieu et le soutien au développement d'une identité collective.

Dans la première partie de ce mémoire, nous présenterons l'approche à partir de laquelle nous avons analysé les projets proposés : celle d'un plan global visant la réduction du nombre de déplacements en automobile et accordant la priorité au transport en commun. Par la suite, nous traiterons, en deuxième partie, des solutions qui retiennent notre attention, et en troisième partie, de celles que nous rejetons, en regard de notre approche. Enfin, la quatrième partie de notre mémoire comportera des commentaires et des recommandations ne portant pas directement sur la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud. Ces commentaires et recommandations doivent être accueillis comme des éléments de solution incontournables d'un plan global pour faire face aux problèmes de circulation et d'engorgement de l'Île de Montréal et de ses villes riveraines dans une optique de développement économique et social.

Partie 1 : NOTRE APPROCHE

Notre intérêt

Il serait de notre intérêt premier d'appuyer sans réserve ce projet de prolongement de l'autoroute 25 à cause de l'investissement monétaire qu'il représente et de l'emploi qu'un tel projet va créer pour quelques années.

Il serait de notre intérêt d'appuyer ce projet qui favoriserait le transport routier des marchandises ce qui assurerait, on serait porté à le croire, des liaisons plus rapides entre l'Est de Montréal, le port de Montréal, de la Rive-Sud vers Laval et la Couronne-Nord.

Il serait de notre intérêt d'appuyer ce projet qui favoriserait le déplacement des automobilistes et de la main d'œuvre, nos travailleurs et travailleuses, qui doivent présentement passer des heures en immobilité et en non productivité.

Pour ces aspects, après tout, on s'occupe de travailleurs et travailleuses et plusieurs diront qu'on y trouve notre compte, on devrait aller de l'avant et clamer bien haut, c'est un projet essentiel. Mais... il y a toujours ce mais.

Notre intérêt n'est pas tout à fait celui-là. Nos affiliés, des gens de la base, des travailleurs et travailleuses, des gens qui se soucient de l'environnement et de la qualité de vie, pas seulement dans leur milieu de travail mais partout, nous disent que ce n'est pas le moyen à développer. Ils nous rappellent qu'on va commettre les mêmes erreurs faites dans un passé pas si loin. On va vous expliquer.

Il faut agir

Disons tout d'abord que la situation actuelle est très contraignante et qu'il est essentiel d'agir. Les problèmes de circulation et de congestion des voies routières de Montréal et des banlieues créent des inconvénients majeurs aux travailleurs et aux travailleuses, aux citoyens et aux citoyennes de même qu'aux entreprises et à l'industrie du camionnage. Traverser les ponts pour se rendre sur l'Île de Montréal est devenu un cauchemar. *La situation de la circulation de Laval est cependant différente de celle de la Rive-Sud : il n'y a pas de problème majeur pour se rendre de Montréal à Laval aux heures de pointe. Mais comme Longueuil, Laval est victime des bouchons sur les ponts qui la relie à la Couronne-Nord.*

Mais la congestion systématique des ponts aux périodes de pointe a aussi des retombées désastreuses sur les réseaux routiers locaux. Chacun cherche la rue exceptionnelle qui lui permettrait de se sauver de la congestion tout en se rapprochant de l'un des ponts. Tout comme nous le disions dans *nos récents*

mémoires sur la modernisation de la rue Notre-Dame¹, et sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud², où se retrouvent les mêmes problèmes, les effets directs sont très néfastes pour la population des quartiers touchés : une forte circulation sur des avenues secondaires et une vitesse accrue des véhicules. Si l'on ajoute à cela les éléments de pollution sonore, visuelle et atmosphérique cela n'a rien de réjouissant pour la population des quartiers avoisinant les ponts, autant à Montréal qu'à Laval et un peu plus au nord comme Terrebonne, Bois des Filion et Ste-Thérèse.

Jusqu'à maintenant, la solution d'une voie réservée sur les accotements de l'autoroute 25 de Terrebonne pour les autobus n'a pas permis de corriger la situation. Cela a certes amélioré la mobilité des usagers du transport en commun mais il ne s'agit pas de la majorité des usagers.

Il est important d'agir rapidement parce que les problèmes de congestion limitent la région de Montréal dans son développement, et toute la grande région en souffre. Il faut redonner à la région l'efficacité recherchée par les milieux d'affaires pour créer de l'emploi. Et il faut aussi faire en sorte que la région offre à ses résidents des quartiers où il fait bon vivre.

Pour un plan global visant la réduction des déplacements en automobile

Tout comme nous le soulignons dans *nos mémoires sur la modernisation de la rue Notre-Dame, et sur l'amélioration de la mobilité des personnes et des marchandises entre Montréal et la Rive-Sud, le prolongement de l'autoroute 25* doit s'inscrire, lui aussi, dans un plan global de gestion des déplacements des personnes et de la circulation des véhicules pour la grande région de Montréal. Comme nous en faisons le constat, le réseau global de transport de la région métropolitaine doit être mis en chantier et être complété, sinon la situation va aller en s'aggravant.

Il est impensable qu'un *seul projet de pont entre l'île Jésus et l'île de Montréal puisse régler la situation de la congestion car il n'y a actuellement aucun lien efficace, aux heures de pointe*. De même, il ne suffit pas d'emmener efficacement des personnes et des marchandises sur l'Île de Montréal. Il faut aussi garantir une efficacité sur l'Île elle-même et il faut faciliter les liens d'un bout à l'autre de la région, d'est en ouest comme du nord au sud et vice-versa. Une étude globale sur l'amélioration de la mobilité s'impose donc. *Devant le succès des trains de banlieues et des voies*

¹ Mémoire sur le projet du ministère des Transports du Québec concernant le projet de MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME, présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, par le Conseil régional FTQ Montréal métropolitain, janvier 2002, 12 pages.

² Mémoire sur l'amélioration de la mobilité des personnes et des marchandises entre Montréal et la Rive-Sud, présenté à la Commission de consultation présidée par M. Roger Nicolet, par le Conseil régional FTQ Montréal métropolitain et la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ) mai 2002, 14 pages.

réservées pour autobus autour de Montréal, on a intérêt à revoir la façon de faire. Le refoulement de la congestion a des effets néfastes sur les villes de premier couronne nord.

On est passé de l'époque des trois petits ponts, Pie IX (qui a été doublé), Viau et Cartierville qui ne suffisait plus au développement de l'autoroute 15 vers Laval et les Laurentides, qui fut, en un rien de temps, congestionnée et les bouchons de circulation sont devenus trop fréquents. Laval se développa rapidement de même que la région de Ste-Thérèse. Puis vers l'est, on a alors construit le pont Papineau-Leblanc et l'autoroute 19, qui ont rapidement été la cible des automobilistes. Laval a continué son développement. Puis, dans l'ouest, on a construit l'autoroute 13 pour soulager les autoroutes Décarie et des Laurentides (15), reliant la 220 à la 640. Le développement s'est poursuivi. En fait, l'étalement devenait comme hors de contrôle et s'étendait de plus en plus loin, comme sur la Rive-Sud, comme dans les banlieues de l'Est comme dans celles de l'Ouest..

Mais on n'a pas réglé le problème de mobilité des personnes. On revient toujours à la case départ. Les temps d'attente sont de plus en plus longs et on y perd un temps fou en attente. Comme on a toujours réglé le problème par l'ajout de nouvelles routes et de nouveaux ponts, on fait comme d'habitude, on réclame des ponts et des routes. Mais on en réclame partout. Les travailleurs et travailleuses nous rappellent que l'expérience passée est un signe évident que nous avons oublié dans notre développement urbain une grande infrastructure pourtant si bien développée ailleurs : les trains légers. On regrette presque de ne pas tous demeurer près d'une station de métro.

Selon nous, l'angle sous lequel la région doit aborder le problème de la mobilité est le suivant : il faut maximiser l'utilisation des infrastructures routières existantes mais il faut surtout viser à réduire le nombre de déplacements en automobile dans la région (et non à développer de nouvelles infrastructures routières qui vont favoriser l'augmentation du nombre de personnes qui voyagent seules dans leur voiture). De nombreuses études s'entendent pour prédire que plus il y aura de routes et de ponts, plus il y aura d'automobiles et plus il y aura de congestion. Dans une perspective de développement durable, la région métropolitaine doit donc opérer un changement de cap majeur. Ceci requiert évidemment des changements de comportement de la part des automobilistes. Mais selon nous, c'est la meilleure façon de décongestionner les infrastructures existantes tout en facilitant la mobilité des marchandises et en garantissant l'amélioration de la qualité de vie dans la région.

Il faut repenser le sens de nos choix collectifs. Les citoyens et les citoyennes doivent en prendre conscience, tout comme les politiciens et les politiciennes.

La priorité au transport en commun

On doit se servir de l'histoire de cinquante dernières années pour comprendre que les moyens utilisés jusqu'à maintenant pour palier au besoin de mobilité ne fonctionnent pas. Les affiliés nous soulignent que le temps nous rattrape toujours. On a dépensé une fortune en achat d'autos et d'essence pour toujours en venir à

rester inerte dans de grands stationnements peu mobile aux heures de pointe. Assez c'est assez. C'est à recommencer. Un camarade disait à la blague, qu'il faudrait remplir la rivière pour éliminer les ponts. Mais on doit changer la façon de faire. On doit mettre en place des services « up grade » pour employer un terme informatique.

Un véritable système de transport en commun est la meilleure solution pour diminuer le nombre de déplacements en automobile sur le territoire. Pour nous, cela signifie que ce système réponde efficacement aux besoins de transport des personnes sur l'ensemble du territoire. Le transport en commun doit devenir attrayant et avantageux par rapport à l'utilisation de l'automobile.

Le système de transport en commun ou collectif permet d'ajouter facilement des voitures et de palier aux besoins croissants de la demande. De plus, sur des voies spécifiques, il assume le service dans des temps constants. Quand on parle de concilier travail-famille, l'efficacité du retour à la maison est un facteur très important.

Pour cela, nous croyons qu'il faut une véritable politique à long terme du transport en commun, accompagné des budgets nécessaires à sa mise en application. Cette politique doit prendre en compte tous les aspects de la mobilité des personnes, en particulier les besoins d'efficacité (rapidité et fiabilité), d'accessibilité (desserte à proximité des lieux de résidences et des lieux de travail), d'avantage économique (coûts raisonnables) et de sécurité, et ce, sur l'ensemble du territoire de la région métropolitaine. Il ne nous revient pas d'élaborer une telle politique, mais nous tenons à soumettre ici quelques considérations qui nous semblent majeures.

Notre première considération porte sur les besoins de la main-d'œuvre. Présentement, des entreprises ont des difficultés de recrutement auprès des gens qui n'ont pas de voiture et pour qui le système de transport en commun est inefficace. C'est le cas pour les parcs industriels, installés « dans les champs », où aucun transport collectif ne se rend. De plus, à cause de changements de pôles économiques, plusieurs déplacements prennent une tangente contraire au mouvement du transport en commun. Des mesures doivent donc être envisagées pour faire en sorte que le transport en commun desserve efficacement les besoins de la main-d'œuvre. *Et il faut regarder ce point même dans le développement des aires industriels en région. Il n'est pas facile de se rendre au travail sans auto dans de nombreux parcs industriels récents, comme à Mirabel, chez Bell Hélicoptère, chez Bombardier et d'autres. On ne pense pas à ces facteurs de déplacements quand on développe des zones d'emploi.*

Notre deuxième considération, un peu plus spécifique, va dans le même sens que la première. À notre avis, le système actuel est trop « centre-villiste ». Actuellement, le service de transport en commun desservant Laval se rabat vers le métro Berri (et c'est la meilleure solution). *Mais ce système est très défaillant pour les liaisons nord-sud et n'aide en rien la travailleurs et travailleuses qui, de la 440, doivent se diriger dans le nord-est de Montréal.*

Il faut absolument développer un service efficace qui réponde aux besoins réels de la population et qui l'incite à l'utiliser. Il faut développer d'autres corridors. *Est-ce que la voie réservée sur Pie IX doit se rendre à Laval à contresens sur le pont et sur la 25? (Oublions la question des deux sociétés de transports mais pensons simplement au*

bien collectif). Il n'y a pas que les emplois de bureau du centre-ville qui demandent à être desservis; il reste tout le milieu industriel de l'Est de Montréal, de Montréal-Est, d'Anjou, de Pointe-aux-Trembles, de Saint-Léonard, de Saint-Laurent, de Lachine, de LaSalle, de Dorval et de l'Ouest de l'Île.

Comme troisième considération, nous soumettons l'importance de faciliter la desserte des transports en commun des lieux de résidence. En effet, s'il faut prendre sa voiture pour se rendre soit *au transport express* ou au métro (même avec des stationnements incitatifs), la tentation de prendre le pont reste là, surtout si la fluidité du pont est améliorée *et surtout s'il faut se rendre à Montréal pour stationner*.

Enfin, nous tenons à souligner l'importance de l'amélioration des services de transport en commun dans une perspective d'équité sociale. En effet, actuellement on peut parler d'un système à deux vitesses en matière de transport. Tout le monde n'ayant pas les moyens d'avoir une automobile, ce sont majoritairement les personnes à moindre revenus qui utilisent le système de transport en commun, système dont l'efficacité laisse de plus en plus à désirer. L'amélioration de la qualité des services de transport en commun aura donc l'avantage de rehausser la qualité de vie des usagers actuels, tout en gagnant de nouvelles clientèles.

En plus de favoriser le transport en commun pour son côté efficacité, fiabilité et flexibilité, la côté environnemental est aussi un facteur plus qu'incitatif. Un réseau de transport efficace laisserait beaucoup de véhicules à la maison et améliorerait énormément la qualité de l'air et de l'atmosphère. Des organismes mieux renseignés et équipés de données très exactes vont sûrement en faire état durant ces audiences. C'est un facteur très soutenu par les travailleurs et travailleuses qui veulent qu'on améliore l'environnement.

Le développement économique et l'environnement

Comme nous l'avons avancé dans le mémoire sur la modernisation de la rue Notre-Dame, on doit développer le potentiel des terrains de Montréal. Bien sûr, il est normal que des gens des banlieues nord veulent avoir un accès plus libre vers Montréal, mais on leur en a donné beaucoup au fil des ans sans pour autant corriger la mobilité des personnes. Peut-être ces gens ont en vue la possibilité de voir encore augmenter leur population et leur part d'industrie. C'est une position louable. Mais est-ce la véritable solution?

Quand on aura ouvert l'accès à la Rive-Nord et Laval, il sera encore plus difficile de prévoir le développement des terrains de l'est. En ouvrant ce corridor, on ouvre aussi la Rive-Sud; on passera peut-être tout droit à Montréal. Le pont-tunnel déjà si saturé ne sera jamais assez efficace pour accepter un tel débit. Que sera l'environnement des habitants?

Il est grand temps que le Gouvernement mette en place des incitatifs et des programmes de développement d'accès à la propriété et d'implantation d'entreprises manufacturières. Montréal a les infrastructures pour le déplacement de la population ouvrière dans cette partie de la ville, alors il faut

l'utiliser. Il y a une population résidentielle prête à y travailler et on pourrait donner un nouvel essor de prospérité à cette zone délaissée.

C'est une question environnementale très importante. Rehausser la qualité de vie d'un si grand arrondissement serait un tournant pour les habitants qui en ont tant besoin.

Présentement, l'autoroute 25 s'arrête à Henri-Bourassa. Bien, on peut y constater que déjà la circulation s'y fait très laborieusement : le flot de circulation local approche la saturation. Quand des milliers d'automobiles viendront s'y engouffrer, ce sera encore congestionné partout. Déjà, le carrefour Anjou (métropolitaine, 25, 40) est complètement paralysé aux heures de pointe, que deviendra-t-il avec les nouveaux véhicules?

Non, tant et aussi longtemps qu'on aura pas de solution efficace et effective dans Montréal, on ne peut ouvrir de nouveaux ponts avec les villes de banlieues. C'est la santé de Montréal qui en dépend. On doit parfaire le réseau montréalais d'abord et atteindre une fluidité qui respecte les normes environnementales, pas de saturation.

On doit recréer de l'activité économique dans l'Est de Montréal et redonner aux citoyens et citoyennes des occasions de se trouver un emploi à proximité de chez eux. On a trop longtemps laissé les entreprises se déplacer vers l'Ouest ou les banlieues nord et sud sans se soucier de la qualité de vie qu'elles laissaient aux citoyens et citoyennes.

Et, pour les gens de la Rive-Nord, comme de la Rive-Sud, l'étalement urbain continuera toujours de progresser quand même à cause de l'étalement industriel normal.

PARTIE 2 : DES SOLUTIONS

Le plan de développement de la Société de transport de Laval (STL)

Le Conseil régional FTQ souhaite que la Société de transport de Laval (STL) poursuive ses démarches afin de convaincre le gouvernement de mettre le financement nécessaire à la réalisation de prolongement du métro de Montréal. Et qu'elle aille plus loin en projetant de se rendre vers les Basses-Laurentides. .

Recommandations :

- **Qu'on favorise le prolongement du métro vers les Basses-Laurentides**

La continuité des réseaux

Présentement, la majorité des personnes qui parcourent de longues distances en transport en commun doivent utiliser deux moyens de transport collectif différents en plus, la plupart du temps, d'avoir utilisé leur voiture pour se rendre à leur premier moyen de transport en commun. Les structures actuelles ne pourraient-elles pas être prolongées et raccordées entre elles pour faciliter ces déplacements?

Par exemple, tous les jours, il y a des résidents de Laval qui doivent se rendre plus loin que le centre-ville. Si le train de banlieue faisait le trajet de Saint-Hilaire jusqu'à Blainville, cela ne desservirait-il pas mieux la population? Si le train de banlieue passait par Cartierville, Saint-Laurent ne deviendrait-elle pas une destination plus accessible? *Et un train de banlieue de Mascouche se rendait jusqu'à Repentigny pour joindre Montréal, le flot d'automobiles ne serai-il pas réduit façon significative?*

Recommandation :

- **Que les infrastructures de rail qui sont déjà en place soient mises à contribution pour améliorer la continuité des réseaux de transport collectif.**

PARTIE 3 : UNE SOLUTION QUE NOUS REJETONS

Les nouveaux ponts

Enfin, nous croyons qu'aucun nouveau pont routier ne devrait être construit entre Montréal et Laval. Nous l'avons déjà mentionné, le réseau montréalais ne peut pour l'instant supporter davantage de véhicules. Nous croyons plutôt à des projets qui vont amener une réelle correction de la situation en convertissant les automobilistes à devenir des usagers de transport en commun.

Recommandation :

- **Que soient écartés les projets qui viennent ajouter des véhicules sur le réseau au nom de la mobilité, la fluidité devant être amenée par une diminution du nombre de déplacements en automobile.**

PARTIE 4 : D'AUTRES INTERVENTIONS ESSENTIELLES

Comme nous l'avons déjà mentionné, les seules alternatives proposées ne suffiront pas à régler le problème à plus ou moins long terme. Il faut un plan global de transport qui devra être élaboré pour l'ensemble de la région. Nous voulons ici souligner quelques interventions qui nous semblent, pour l'heure, essentielles.

Le transport en commun et le covoiturage

Nous l'avons déjà mentionné, c'est dans un système efficace de transport en commun que résident les solutions aux problèmes de circulation de l'ensemble de la région. Nous voulons ici souligner l'importance du financement adéquat d'un tel système.

N'étant pas spécialistes en la matière, nous sommes incapables de donner des chiffres sur la question. Nous sommes cependant persuadés que cela nécessite des investissements majeurs dont la région ne peut faire l'économie. Nous croyons, d'une part, que les divers paliers de gouvernement doivent faire du transport en commun une priorité pour la grande région métropolitaine. Nous croyons, d'autre part, que les sommes prévues pour le développement de nouvelles infrastructures routières devraient être détournées vers le transport en commun.

Nous croyons aussi en l'importance de favoriser le covoiturage et d'encourager les employeurs à s'inscrire au programme de l'Agence métropolitain de Transport (AMT).

Enfin, des incitatifs, tels des crédits d'impôts par exemple, devraient être accordés aux entreprises, et pourquoi pas aux contribuables, pour favoriser le covoiturage et le développement de navettes.

Recommandations :

- **Que les services et l'efficacité de l'ensemble du système de transport en commun soient de beaucoup améliorés et que les budgets nécessaires leur soient affectés.**
- **Que des incitatifs soient développés auprès des entreprises et auprès des automobilistes pour favoriser le covoiturage.**

L'autoroute 30

L'activité économique grandissante de la région de Montréal augmentera sans contredit l'utilisation du camionnage. Et inversement, un camionnage efficace favorisera le développement de la région.

Nous croyons que la situation alarmante de la circulation à Montréal ne sera pas améliorée si on ne termine pas la voie de contournement de la Rive-Sud tant attendue qu'est l'autoroute 30. Nous parlons ici des véhicules qui, provenant de l'Ontario et se dirigeant vers Québec et les Maritimes, doivent transiter par Montréal. C'est 30% des camions qui utilisent les voies de Montréal et les ponts vers la Rive-Sud qui n'auraient plus besoin de traverser Montréal si l'autoroute 30 était complétée. Ceci est prioritaire pour assurer qu'un flot de véhicules se dirigeant vers la Rive-Sud ait accès plus facilement au pont-tunnel Lafontaine. Cela constituerait un soulagement significatif pour les ponts.

De plus, ce transfert de capacité permettra, éventuellement, à une nouvelle clientèle de circuler sur une autoroute 25 reliant la Rive-Sud à la Rive-Nord.

Recommandation :

- **Que l'autoroute 30 soit finalisée dans les plus brefs délais.**

Partie 5 : Projections

Nous sommes ouverts à l'établissement de voies d'accès plus efficaces. Peut-être que, si le Gouvernement en fait une priorité, dans quelques années, il sera envisageable de construire un nouveau pont et de raccorder l'autoroute 25 au réseau. Mais ce devra se faire quand on aura un comportement social plus respectueux de l'environnement. On ne doit plus développer de ponts pour des voitures solo, on devrait avoir compris ça des autres projets d'autoroute qui ne suffisent pas plus. On doit plutôt penser à des corridors de train léger sur les voies centrales des autoroutes et laisser en région les véhicules automobiles. De toute façon, stationner à Montréal, c'est tellement onéreux pour les entreprises et les citoyens, qu'on doit refaire les choses.

CONCLUSION

Il est grand temps de corriger la situation de la mobilité routière. Le présente immobilité afflige autant Montréal que Laval et les villes de la couronne-nord que Longueuil et les villes de la Rive-Sud, que les banlieues de l'Est que celles de l'Ouest de l'Île.

Il faut redonner une mobilité à la grande région de Montréal pour lui permettre de créer de l'activité économique et de l'emploi tout en assurant une qualité de vie pour les résidents. Et nous croyons qu'il est possible de le faire par l'amélioration du transport en commun. Seul le déploiement d'un système efficace de métro et de train de banlieue peut nous donner une mobilité accrue.

Nous disons oui à l'amélioration de la mobilité en tant qu'élément essentiel au développement économique de la région métropolitaine. Mais les solutions doivent s'inscrire dans un plan d'ensemble régional visant à freiner l'étalement économique et urbain.

Selon nous, si nous voulons améliorer la mobilité des personnes et la fluidité de la circulation des marchandises, on doit passer par la réduction du nombre de déplacements en automobile et non pas par des moyens d'en faciliter l'utilisation. Pour réaliser cet objectif, il faut développer une vision à long terme; il faut une volonté politique de mettre en place un véritable réseau de transport collectif pour la région de Montréal. C'est là la seule voie pour désengorger le réseau routier montréalais, pour permettre à la région de poursuivre son activité économique en tant que métropole du Québec et pour faire en sorte que Montréal soit une ville où il fait bon vivre.