

164

DM74

Construction de l'autoroute 30
de Sainte-Catherine à l'autoroute 15
par le ministère des Transports

Sainte-Catherine

6211-06-0H5

Audiences publiques du Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE)
concernant le projet de construction de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine

PROJET DE CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE 30 :
*RÉFLEXION SUR LA PERTINENCE D'UNE AUTOROUTE
ET SUR LES ALTERNATIVES DURABLES*

Mémoire présenté par



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

Mars 2002

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
<hr/>	
INTRODUCTION	6
1. OPPOSITION AU PROJET	7
1.1 CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE :	
SI LA TENDANCE SE MAINTIENT...	7
1.2 LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX.....	8
1.2.1 <i>Les impacts négatifs du bruit sur la santé humaine.....</i>	<i>8</i>
1.2.2 <i>Une augmentation de la pollution, une diminution de la qualité de vie</i>	<i>9</i>
1.2.3 <i>L'effet de coupure.....</i>	<i>10</i>
1.3 LES IMPACTS SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	10
1.3.1 <i>Une destructuration du milieu au nord.....</i>	<i>10</i>
1.3.2 <i>Le milieu agricole perturbé au sud</i>	<i>11</i>
1.3.3 <i>Un patrimoine détérioré</i>	<i>11</i>
2. UNE RÉFLEXION S'IMPOSE.....	12
CONCLUSIONS	14
BIBLIOGRAPHIE	15

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 acteurs 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, Vivre en Ville a pour mission l'amélioration de la qualité de l'environnement et des milieux de vie urbains par la recherche d'un aménagement du territoire optimal, contribuant au bien-être physique et psychologique des citoyen(ne)s. 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 en commun et alternatifs, l'efficacité énergétique, 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, etc.

Vivre en Ville a à son actif l'organisation de trois importants congrès. 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 novateurs 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 d'aménagement urbain et modes de transport.

Depuis près de deux ans, Vivre en Ville élabore une trousse éducative sur les collectivités viables faisant état des meilleures pratiques et se composant d'un guide, d'une série vidéo et d'un CD-Rom. Cette trousse sera disponible en novembre 2002 pour les décideurs, les professionnels, les étudiants et les citoyen(ne)s. Vivre en Ville a aussi 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 a également siégé à trois groupes de travail du Comité interministériel sur les changements climatiques (CICC), soit celui sur les transports, celui sur la sensibilisation de la population et celui sur l'aménagement du territoire.

Résumé

Vivre en Ville s'oppose à tous projets de routes et d'autoroutes. Nous considérons ces infrastructures comme des dépenses et non comme des investissements. Les impacts négatifs importants en termes économiques, sociaux et environnementaux que génèrent notre réseau routier, et surtout une décroissance démographique manifeste, justifient que nos gouvernements cessent de dépenser des sommes astronomiques dans la construction d'infrastructures, qui seront, à moyen et à long termes, inutiles. Ces sommes devraient plutôt être investies dans des solutions durables, c'est-à-dire dans les systèmes de transports collectifs et alternatifs, dans la création de milieux de vie moins dépendants de l'automobile et dans des mesures suscitant des changements vers une économie moins dépendante du camion.

Vivre en Ville affirme sa volonté de questionner la pertinence de ce projet autoroutier dans le contexte de rationalisation des dépenses publiques. Vivre en Ville s'oppose au projet proposé par le ministère des Transports du Québec (MTQ), tant au niveau du tracé nord que du tracé sud.

Le projet, tant au nord qu'au sud, est inacceptable pour plusieurs raisons. Les conséquences d'une pareille cicatrice dans le paysage sont importantes, tant en ce qui a trait à l'environnement qu'à l'aménagement du territoire.

En ce qui concerne l'environnement, les externalités négatives que l'autoroute aura sur son milieu sont nombreuses. Parmi celles-ci, mentionnons l'augmentation du bruit, particulièrement à cause du camionnage en transit, l'augmentation de la circulation, la pollution tous types confondus et l'effet de coupure des espaces urbanisés.

En ce qui a trait à l'aménagement du territoire, l'effet de coupure et la piètre convivialité du milieu déstructurera l'espace autour de l'emprise et diminuera la qualité de vie des habitants du secteur. La proposition du corridor sud entre en contradiction avec la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. Le tracé sud perturbera les activités agricoles, les milieux humides et les boisés. Il altèrera également le patrimoine bâti et naturel.

Une réflexion s'impose donc sur les choix de nos gouvernements en matière de transport et d'aménagement du territoire. Des alternatives plus durables existent et doivent être mise en œuvre.

Introduction

La construction d'une autoroute pèse lourd sur le choix de mode de transport d'une entreprise pour ses marchandises ou d'un individu pour ses déplacements, et sur les impacts qu'auront ce choix sur l'économie, la société et l'environnement. La construction d'une autoroute, peu importe son emplacement, encouragera le transport des marchandises et des personnes par les modes les plus énergivores et les plus polluants.

C'est pourquoi il faut 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 et des règlements encourageant l'utilisation des modes qui s'inscrivent mieux dans l'optique du développement durable. **C'est pourquoi nous croyons que l'A30 n'est pas nécessaire.** C'est la solution de la facilité. Il faut prendre exemple sur plusieurs États et régions métropolitaines à travers le monde où des politiques de transport favorisant l'utilisation de modes plus respectueux de l'environnement ou le transfert modal des modes plus énergivores vers des modes qui le sont moins sont mises en œuvre.

En l'absence de solutions novatrices et moins coûteuses pour la collectivité, l'autoroute 30 demeure une issue facile pour répondre à une partie du problème de circulation¹. Elle permettrait de détourner 2 millions de camions et des centaines de milliers d'automobile, qui autrement, emprunteraient (et congestionneraient...) encore les autoroutes de la ville de Montréal. Cependant, elle va générer de nouveaux déplacements en automobile et par camion, ce qui ne fera qu'aggraver les problèmes environnementaux liés au domaine du transport. C'est pourquoi nous sommes contre le projet du MTQ

¹ Celui de la circulation des camions en transit, mais pas celui de l'augmentation du nombre de camion sur les routes, mode de transport beaucoup moins efficace énergétiquement que le train.

1. Opposition au projet

Vivre en Ville s'oppose à tous projets de routes et d'autoroutes. Nous considérons ces infrastructures comme des dépenses et non comme des investissements. Les impacts négatifs importants en termes économiques, sociaux et environnementaux que génèrent notre réseau routier, et surtout une décroissance démographique manifeste, justifient que nos gouvernements cessent de dépenser des sommes astronomiques dans la construction d'infrastructures qui seront, à moyen et à long termes, inutiles. Ces sommes devraient plutôt être investies dans des solutions durables, c'est-à-dire dans les systèmes de transports collectifs et alternatifs, dans la création de milieux de vie moins dépendants de l'automobile et dans des mesures suscitant des changements vers une économie moins dépendante du camion.

Nous considérons que le projet tel que proposé par le MTQ comporte plusieurs aspects et impacts négatifs, qui reviennent systématiquement dans tous les projets d'autoroute en milieu « habité » et urbanisé (Notre-Dame à Montréal, McConnell-Laramée à Gatineau, et bientôt du Vallon à Québec). Ces impacts et leurs effets étant connus et bien documentés, nous effectuerons qu'un bref survol de ceux-ci dans cette section.

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

Le Québec, à l'instar des autres pays occidentaux, sera confronté à un vieillissement de sa population dans les années à venir. Une augmentation du nombre de 60 ans et plus (25 % de la population en 2021) correspond, sans croissance démographique, à une diminution de la population active (20-59 ans), donc à une diminution des déplacements domicile-travail, principaux responsables de la congestion routière. De plus, de manière générale, les personnes plus âgées ont moins besoins de se déplacer, du moins sur de longue distance ou pour des raisons professionnelles. Finalement, l'exode de l'île de Montréal vers les couronnes ralentira, ce qui diminuera la population des banlieues.

Selon le démographe Georges Matthews, « [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 ». Les hypothèses concernant la cohorte d'âge d'où origine la population active, c'est-à-dire celle qui est appelée le plus à se déplacer entre Montréal et la Rive-Sud, parlent de relative stagnation. Toujours selon Matthews, ce groupe « déclinera même sur la Rive-Sud ».

Même son de cloche du côté de la croissance économique : la Rive-Sud va continuer de créer et de conserver des emplois. Elle gardera donc sa position concurrentielle par rapport à Montréal, sans toutefois augmenter sa « part du marché », qui va demeurer autour de 14 % (Martin, 2002).

En somme, pas de croissance démographique et économique significative en vue. Du moins, pas de croissance justifiant des investissements publics de l'ordre du milliard pour construire l'autoroute 30 entre Candiac et Salaberry-de-Valleyfield. Il faut plutôt tenter de bien gérer la lente décroissance démographique déjà entamée. Cela signifie qu'il faut arrêter de développer et de construire de nouvelles infrastructures coûteuses. Il faut plutôt investir dans des solutions qui respectent les tendances lourdes en termes démographique et socio-économique.

1.2 Les impacts environnementaux

En ce qui concerne l'environnement, les externalités négatives que l'autoroute aura sur son milieu sont nombreuses. Parmi celles-ci, mentionnons l'augmentation du bruit, particulièrement à cause du camionnage en transit, l'augmentation de la circulation, la pollution tous types confondus et l'effet de coupure.

1.2.1 Les impacts négatifs du bruit sur la santé humaine

Parce que l'autoroute servira de voie de transit pour le camionnage, cela aura comme conséquence d'augmenter considérablement les niveaux de bruit.

Selon l'étude d'impact sur l'environnement du MTQ, les niveaux de bruit, actuellement situés entre 60 et 70 décibels, auront augmenté de 4,8 décibels en 2016. Dans un document portant sur le bruit routier en milieu habité, le MTQ mentionne que « [le] seuil maximum acceptable est de 55 décibels [...]. Ce niveau sonore crée dans la chambre à coucher (fenêtres fermées et normes de construction respectées) un climat sonore d'environ 35 décibels, climat propice au sommeil » (MTQ, 1987, p. 15).

Donc, on parle de 65 à 75 décibels pour 2016, ce qui aura des impacts non-négligeables sur la qualité de vie des personnes vivant ou travaillant près de l'autoroute : « [...] 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).

De plus, le bâti est généralement bas (3 étages et moins) tout au long de l'emprise de la 132, ce qui ne permettrait pas ou diminuerait le rôle d'écran acoustique et visuel que des

immeubles plus élevés pourraient avoir entre l'autoroute et les zones résidentielles.

Bref, nous croyons que malgré les mesures de mitigation prévues par le promoteur, le bruit sera omniprésent dans les quartiers résidentiels et commerciaux situés à proximité du tracé nord.

1.2.2 Une augmentation de la pollution, une diminution de la qualité de vie

La construction d'une autoroute augmentera les niveaux de pollution dont la circulation des véhicules motorisés légers et lourds sont les principaux responsables. Les principaux polluants 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 (O₃) et les particules en suspension, à l'origine du smog, et les oxydes nitreux (NO_x). Les impacts de ces polluants seront d'autant plus importants pour le tracé nord, compte tenu que l'autoroute sera située dans un milieu urbanisé, où résident et travaillent des êtres humains.

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, 2000, p. 31).

De plus, la pollution atmosphérique est à l'origine de l'augmentation des maladies cardio-pulmonaires chez les populations plus sensibles, 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 (Laliberté, 2000).

Il faut également tenir compte des engagements du Protocole de Kyoto en matière de transport, soit une réduction de 6 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) en dessous du niveau d'émission de 1990 pour la période 2008-2012. Présentement, les émissions de GES du secteur des transports totalisaient 37 % en 2000 et sont toujours en hausse. Il s'agit du secteur qui émet le plus de GES au Québec.

De plus, certaines cargaisons contiennent des matières dangereuses. Un voie de contournement passant dans un milieu urbanisé, comme c'est le cas avec le projet du MTQ,

ne réglerait par le problème de la sécurité.

1.2.3 L'effet de coupure

Une autoroute encaissée dans le cœur de milieux urbanisés représente une barrière non seulement physique, mais aussi psychologique pour la population. Selon le Service européen d'information sur le transport local (ELTIS), l'effet de coupure et ses impacts sont nombreux pour un projet de ce type.

« 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/fr/indexf.htm).

Les routes et la circulation automobile sont aussi responsables du sentiment d'insécurité. La perception du danger associé à l'infrastructure routière et au trafic intense est considérée comme une source de stress et d'anxiété, en particulier pour les personnes que ces obstacles intimident, c'est-à-dire les riverains, les piétons, les cyclistes, les enfants, les personnes âgées ou à mobilité réduite.

1.3 Les impacts sur l'aménagement du territoire

1.3.1 Une déstructuration du milieu au nord

Une autoroute dans un milieu péri-urbain ne permettra pas un développement plus harmonieux, à l'échelle humaine, des abords de la 132 dans le futur. L'effet de coupure et la piètre convivialité du milieu pendant et suite à la construction de l'autoroute sera préjudiciable à la volonté des acteurs économiques de la région de maintenir et pousser la « vocation régionale d'axe structurant commercial » de l'artère.

La vocation commerciale de la 132 ne peut être conservée qu'en ne construisant pas l'autoroute. Avec une bonne planification, il est permis de croire que la 132 devienne une vraie artère commerciale où l'automobile prendra moins de place et où les piétons et les cyclistes pourront se déplacer en toute sécurité, ce que ne permettra pas le projet du MTQ.

Sans l'autoroute, le redéveloppement de la 132 en un boulevard convivial sera possible, ce qui permettra un accroissement de la valeur et une amélioration du cadre urbain.

1.3.2 Le milieu agricole perturbé au sud

D'entrée de jeu, la construction du corridor sud entre en contradiction avec la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. Selon l'étude d'impact sur l'environnement du MTQ, le secteur qui serait traversé par le tracé sud possède une « [...] très forte productivité agricole dont le climat permet d'obtenir de très bons rendements, notamment pour la culture du maïs-grain et du soja » (MTQ, 1998, p. 5). La construction de l'A30 au sud menacera l'intégrité des terres. Les lots seront séparés, ce qui aura des impacts négatifs certains sur la productivité agricole.

1.3.3 Un patrimoine détérioré

Toujours selon l'étude d'impact sur l'environnement réalisée par le MTQ, le patrimoine culturel et visuel de ce secteur est intéressant. Construire l'autoroute dans cette zone ne fera que détériorer le paysage et diminuer la valeur des propriétés ciblées dans l'étude d'impact comme ayant un intérêt patrimonial.

2. Une réflexion s'impose

Devant le constat que nous venons de faire, nous pensons qu'une remise en question et une réflexion s'imposent sur le choix de nos gouvernements en matière de transport des personnes et des marchandises. Toutes les pratiques et exercices de planification du MTQ sont orientés par rapport aux automobiles et aux camions. L'asphalte n'attire pas la natalité et les routes ne constituent pas une protection contre les maladies. À l'opposé, nous croyons que l'humain, résident, utilisateurs de divers modes de transport, et l'environnement devraient se trouver au centre des préoccupations du MTQ.

Parce que les gouvernements continuent de financer les infrastructures routières et l'entretien de celles-ci, cela créé un déséquilibre, une « dysfonction du marché », favorisant le transport par camion au détriment du transport par train et par bateau, modes moins énergivores et plus propres que le camion. Notamment, les compagnies ferroviaires doivent elles-mêmes défrayer les coûts d'entretien de leur réseau, ce qui n'est pas le cas pour les compagnies de transport routier. Les compagnies de camionnages ont donc un accès presque gratuit à leur réseau de transport, contrairement aux compagnies ferroviaires. Il faut donc envisager le péage routier ou une augmentation des coûts d'utilisation des véhicules fonctionnant au carburant fossile (comme une taxe sur le carbone) comme solution à cette iniquité quand au financement des infrastructures. Ce faisant, le marché, rééquilibré, orientera une partie du transport des marchandises vers des modes moins énergivores.

Les investissements favorisant l'utilisation de « l'auto-solo » et le transport des marchandises par camion ne vont pas dans le sens d'un transport et d'un aménagement viables à long terme. C'est pourquoi il faut rediriger les dépenses autoroutières vers des investissements pour l'avenir en privilégiant des alternatives au transport automobile et par camion. Le gouvernement devrait mettre en œuvre des politiques favorisant le transfert modal des modes plus polluants vers des modes plus propres, plutôt que d'encourager les gens à demeurer dans leur voiture et les marchandises à se faire transporter en camion en construisant une autre autoroute.

Nous pensons qu'il est temps pour une société moderne comme le Québec de voir l'aménagement du territoire possible autrement qu'avec des autoroutes et des espaces de stationnement, des méga-complexe 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 et d'en utiliser d'autres.

Plusieurs villes à travers le monde sont des exemples en la matière, particulièrement en Europe et sur la Côte ouest américaine. C'est pourquoi il faut s'en inspirer et adapter les meilleures initiatives au contexte québécois. Beaucoup de grandes villes américaines n'utilisent plus le modèle de développement urbain que les États-Unis ont eux-mêmes développé et appliqué depuis les années 1950. Les quelques 60 projets de système léger sur rail (SLR) en cours dans plusieurs grandes villes américaines et financés en partie par le

fédéral démontrent bien cet état de fait. En fait, le MTQ suit, en matière de transport et de développement urbain, un modèle complètement caduque.

Il existe de nombreuses alternatives au projet d'autoroute présenté par le MTQ. Les tracés alternatifs ne sont pas selon nous de véritables alternatives. Que la route soit plus à gauche ou moins à droite, qu'elle soit en tunnel ou surélevée, tout cela n'influencera en rien les débits de circulation. C'est pourquoi il faut que les modifications au projet soient « radicales », au sens où elles divergent complètement du concept d'autoroute. Les sommes prévues pour le projet doivent être investies dans les transports collectifs et alternatifs et dans un développement urbain favorisant l'utilisation de ceux-ci. Le Québec doit prendre le chemin de la viabilité urbaine. Le *Cadre d'aménagement de la région métropolitaine* représente un pas dans cette direction. C'est pourquoi le *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal* doit s'y soumettre.

Par conséquent, ce n'est pas uniquement le projet de l'A30 qui doit être totalement modifié, 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.

Conclusions

Vivre en Ville s'oppose au projet de l'A30. Cette solution facile en pleine période de déclin démographique traversera et déstructurera des milieux urbanisés pouvant un jour être améliorés et aménagés pour les individus, qui s'avèreront être dans quelques années les centres-villes des municipalités de ce secteur, ou altèrera la productivité des d'excellentes terres agricoles.

La construction d'un nouveau tronçon d'autoroute dans la région de Montréal est un danger au sens où elle représente un signal encore trop clair d'avantager l'automobile et le camion au dépend du train, du bus, du SLR. De même, une autoroute fluide entraînera peut-être des utilisateurs des transports collectifs vers l'automobile. Bref, tout porte à croire que le MTQ ne gèrera pas les déplacements : il va en créer de nouveaux, en automobile et en camion !

Les investissements dans les infrastructures (auto)routières ne feront que « cannibaliser » ceux touchant les transports collectifs et alternatifs. Le MTQ le mentionne lui-même dans le Cadre d'aménagement de la Métropole. Autrement dit, les investissements en transports collectifs et alternatifs ne donneront pas tous les résultats escomptés et ne seront pas rentables pour la collectivités s'ils sont « accompagnés » de dépenses massives pour améliorer le système autoroutier. Dans cette mesure, il s'agit d'investissements totalement improductifs caractérisés par l'incohérence.

Le développement de la banlieue est en grande partie une des conséquences de la construction des nombreuses autoroutes 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 des projets autoroutiers dont le MTQ fait la promotion.

Bibliographie

- 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.
- Environnement Canada. 1997. *Sortons du brouillard. Guide sur la pollution par les transports*. Ottawa : Environnement Canada, 76 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.
- Litman, Tod. 1999. *Transportation cost analysis. Summary*. Victoria : Victoria Transport Policy Institute, 48 p. En ligne <www.vtpi.org>.
- Martin, Fernand. 2001. *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. 2001. *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.
- 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. 1994a. *La politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*. Québec : Ministère des Transports, 12 p.
- Québec, Ministère des Transports. 1994b. *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. 1998. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement. Résumé*. Québec : Ministère des Transports, 10 p.

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

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

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

Newman, P. et W. Kenworthy. 1999. *Sustainability and Cities. Overcoming automobile dependence*. Washington : Island Press, 450 p.