



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
140, Grande Allée Est Bureau 650
Québec (Québec) G1R 5N6.

OBJET : Transmission d'un document d'argumentaire à la Commission sur le projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125

Monsieur le Président de la commission,

C'est avec grand intérêt pour l'actuelle audience du BAPE de la Commission sur le projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125 que Vivre en Ville vous transmet ce document élaboré en 2023 et ayant pour titre « Oui à la mobilité durable ! Non à l'augmentation de la capacité routière – Contre-argumentaire concernant le prolongement de l'autoroute 25 dans Lanaudière ».

L'argumentaire qui suit a été rédigé par le regroupement citoyen [Non au prolongement de l'autoroute 25](#), en collaboration avec des groupes locaux et des partenaires nationaux, dont Vivre en Ville. Les conclusions sont les suivantes : il faut **(1) développer une offre de transport local et régional durable, active et collective, (2) préserver durablement les milieux naturels, (3) consolider et densifier les villes et villages avec une approche raisonnée et adaptée au contexte et (4) soutenir le développement économique local de proximité, favorable à la consolidation des cœurs de villes et de villages**. Ce n'est qu'une fois ces conditions remplies qu'il sera possible d'observer une **réduction pérenne de la congestion routière et un développement socio-économique soutenable pour nos territoires**.

Élaboré en 2023, ce document n'a pas pu intégrer certaines informations rendues disponibles dans le cadre de la présente consultation, faute de ressources pour produire un mémoire spécifique à celle-ci. Cela dit, nous estimons que l'essentiel des analyses et des constats qu'il contient demeure pleinement pertinent et susceptible d'éclairer utilement les travaux de la commission.

Je vous prie d'agréer, mes sincères salutations

Le directeur des affaires publiques et gouvernementales,

Samuel Pagé-Plouffe

Renseignements

Thalie Labonté, Coordonnatrice - Relations stratégiques
thalie.labonte@vivreenville.org

Oui à la mobilité durable !

Non à l'augmentation de la capacité routière.

Contre-argumentaire concernant
le prolongement de l'autoroute 25
dans Lanaudière.

2023





**POURQUOI DIRE NON AU
PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE
25 ET OUI À LA MOBILITÉ DURABLE**

PRÉSENTATION DU PROJET

En mars 2022, le gouvernement du Québec a réitéré dans son Plan québécois des infrastructures (PQI) 2022-2032 le prolongement de l'autoroute 25 (A-25) entre Saint-Esprit et Sainte-Julienne¹. Le PQI 2023-2033 classe ce projet dans la catégorie « en réalisation », chiffré à un coût estimé de 286,5 millions de dollars². Ce projet est également prévu dans la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure³ adoptée en 2020. Cette loi permet au gouvernement de contourner le processus d'évaluation régulier d'un projet en suspendant certains processus prévus dans la Loi sur la qualité de l'environnement et dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Concrètement, « le projet consiste en la construction d'une nouvelle route de type nationale à quatre voies à chaussées séparées entre les municipalités de Saint-Esprit et Sainte-Julienne. Ceci, à l'intérieur de l'emprise déjà acquise par le ministère des Transports dès 1975 »⁴. Ce nouveau tracé s'étend sur une distance de 9,12 km et crée quatre nouvelles intersections avec des routes existantes, dont l'aménagement préconisé est l'installation de feux de circulation ou bien de carrefours giratoires. Comme le gouvernement y propose une route nationale, la vitesse maximale serait établie à 90 km/h.

Le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) prévoit également de profiter des emprises déjà acquises pour y aménager des « sentiers de villégiatures pour les motoneiges (l'hiver), les cyclistes (l'été) et les véhicules tout-terrain (toute l'année). Ainsi une piste combinée d'une largeur de 6,5 m pour motoneige et cyclistes serait aménagée du côté ouest de la nouvelle route [...] »⁵.

Selon l'avis de projet, l'objectif du prolongement de l'A-25 par une route nationale est de « maintenir et améliorer le réseau routier afin que ce dernier demeure sécuritaire et efficace à long terme ». Cet argumentaire n'apparaît toutefois pas recevable, le projet du MTMD n'atteint pas l'objectif à long terme et engendre plusieurs impacts négatifs sur l'économie locale, la santé, la sécurité et l'environnement comme démontré dans le présent contre-argumentaire.

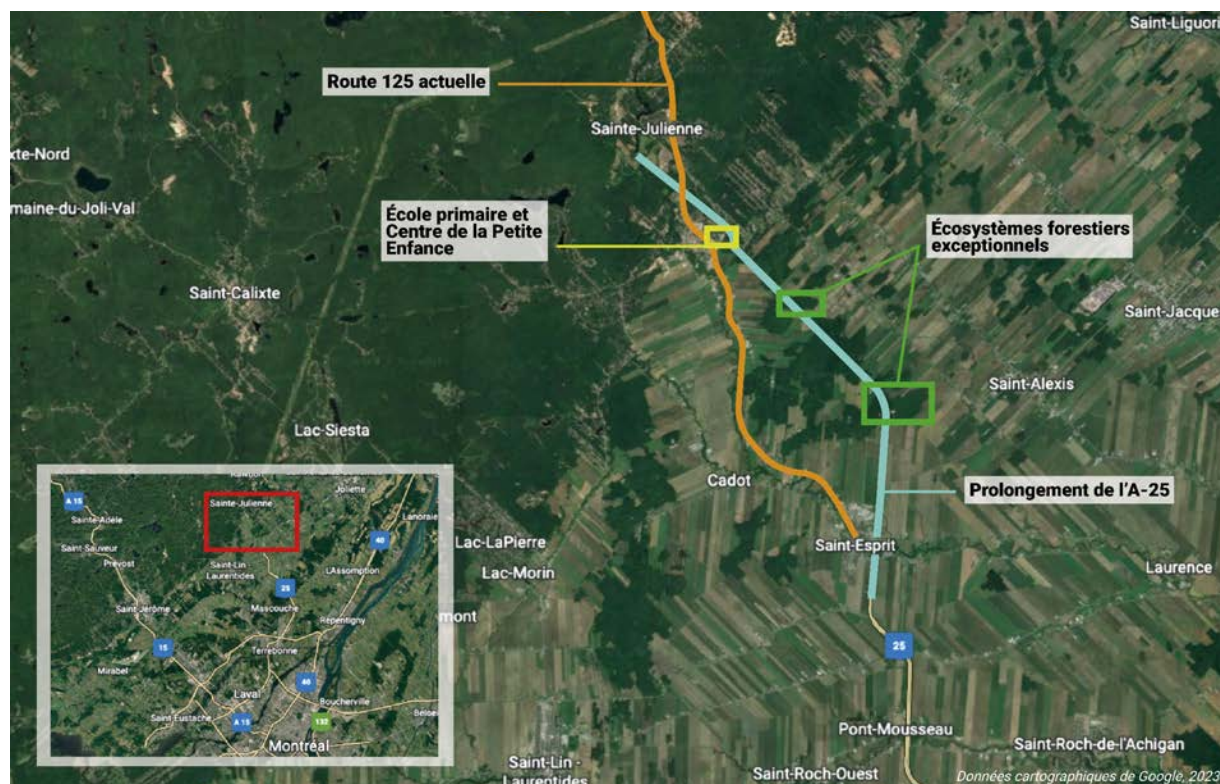
¹ GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2022). *Plan québécois des infrastructures 2022-2032*. https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/22-23/6-Plan_quebecois_infrastructures.pdf

² GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2023). *Plan québécois des infrastructures 2023-2033*. https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/23-24/6-Plan_quebecois_infrastructures.pdf

³ GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2023). *Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure*. <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/A-2.001>

⁴ MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES [MELCC]. QUÉBEC (2022). *PA1.1 - Avis de projet. Construction d'une route nationale dans le prolongement de l'autoroute 25*. Gouvernement du Québec. MELCC [PDF]. 40 p.

⁵ *Ibid.*



© Données cartographiques de Google

Après quelques mois de pause dans les travaux, le ministère des Transports et de la Mobilité durable a repris les travaux du prolongement de l'autoroute 25 et de l'amélioration de la route 125 (R-125) le 24 avril 2023⁶. Considérant les enjeux de mobilité dans la région de Lanaudière, plusieurs autres solutions de premier ordre peuvent être mises en place afin d'accroître la fluidité du trafic routier et maintenir l'accessibilité ; lesquelles seront présentées dans ce contre-argumentaire.

Portrait sociodémographique de la municipalité régionale de comté de Montcalm

La municipalité régionale de comté (MRC) de Montcalm comprend neuf municipalités : Saint-Alexis, Saint-Calixte, Saint-Esprit, Saint-Jacques, Sainte-Julienne, Saint-Liguori, Sainte-Marie-Salomé, Saint-Roch-de-l'Achigan, Saint-Roch-Ouest ; et la Ville de Saint-Lin–Laurentides. Le bassin de population de la MRC est de 58 680 personnes en date du recensement de 2021, soit une augmentation de plus de 11 % par rapport à 2016⁷. Les Montcalmoises et Montcalmois résident majoritairement dans des logements

⁶ MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. QUÉBEC (2023). *Reprise des travaux de réaménagement*. MTMD. [Communiqué de presse]
https://www.sainte-julienne.com/wp-content/uploads/2023/04/COMM-001_reprise-des-travaux_reamenagement-de-la-route-125_Sainte-Julienne.pdf?fbclid=IwAR0GPCVTqyTAHSo1e3sPhwPOTomhus7_F0z0CHhKuydAhuxLbt5pTjFWM

⁷ Statistique Canada. 2023. (tableau). *Profil du recensement, Recensement de la population de 2021*, produit n° 98-316-X2021001 au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 8 février 2023. [en ligne]
<https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F>

privés, soit 25 000 logements de ce type, dont 79 % sont des résidences unifamiliales⁸. L'occupation du territoire est plutôt diffuse (peu dense) et la majorité des ménages possèdent un terrain privé muni de cours arrière et avant. La densité de population se chiffre d'ailleurs à 83 personnes au kilomètre carré (ou 0,83 personne par hectare) pour un territoire de 709,58 kilomètres carrés⁹. La taille moyenne des ménages est de 2,4 personnes et l'âge moyen s'établit à 39,7 ans¹⁰. La population compte 64,3 % de personnes âgées de 15 à 64 ans, alors que seulement 15,7 % de la population se situe dans les tranches d'âges des 65 ans et plus¹¹.

Mobilisation

Le milieu est fortement mobilisé dans le dossier. Depuis 2020, neuf municipalités sont membres fondatrices de Mobilité 125, un « regroupement d'élus, de citoyens et d'organisations du secteur [qui] vise à fédérer les acteurs du milieu dans le but d'améliorer la mobilité le long de la route 125 »¹². Le maire de Saint-Esprit, monsieur Germain Majeau, agit à titre de porte-parole pour l'organisation. En 2021, Mobilité 125 a accueilli l'indication du prolongement de l'A-25 au PQI 2021-2031 comme une « bonne nouvelle »¹³.

Pour financer ses activités en communication, notamment la rédaction d'un document de présentation du projet de prolongement de l'autoroute 25, les municipalités de Saint-Julienne, Saint-Esprit, Rawdon, Saint-Donat, Chertsey, Entrelacs et Notre-Dame-de-la-Merci ont consenti à octroyer une somme globale de 5 250 \$ à FLIP Communications et Stratégies en 2019¹⁴. Cette entente fut reconduite en 2022 par un contrat pour la période allant du 1er février 2022 au 31 janvier 2023 selon un abonnement mensuel renouvelable de 1 200\$ partagés entre les municipalités¹⁵. L'entreprise FLIP Communications et Stratégies avait également été mandatée par la MRC Thérèse-de-Blainville pour la gestion de la campagne pour le parachèvement de l'autoroute 19 qui est actuellement en cours de réalisation.

En réaction à l'annonce de la remise en chantier d'un projet datant de près de 50 ans, des personnes résidentes de la région se sont réunies et militent pour la préservation de leur qualité de vie et pour la conservation de milieux naturels menacés. Le regroupement citoyen a notamment été appuyé par Action boréale, Québec solidaire et Équiterre. Le 27 novembre 2021, le groupe Sauvons la forêt du prolongement de la 25 ! a lancé une pétition homonyme qui a récolté jusqu'à présent 2 391 signatures¹⁶.

⁸ Ibid.

⁹ Ibid.

¹⁰ Ibid.

¹¹ Ibid.

¹² MOBILITÉ 125 (2020). À propos. <https://www.mobilite125.info/mobilite125.php>

¹³ MOBILITÉ 125 (2021). *L'autoroute 25 fait son entrée au Plan québécois des infrastructures 2021-2031*. [Communiqué de presse] <https://communiqués-mobilite125.blogspot.com/2021/03/lautoroute-25-fait-son-entree-au-plan.html>

¹⁴ MUNICIPALITÉ DE CHERTSEY (2019). *Procès verbal - séance ordinaire du conseil municipal de la municipalité de Chertsey du 18 mars 2019*. [en ligne] https://chertsey.ca/storage/app/media/municipalite/vie_democratique/proces-verbaux/2019/P-V_Seance%20du%2015%20avril%202019.pdf

¹⁵ MUNICIPALITÉ DE SAINTE-JULIENNE (2022). *Procès verbal de la séance ordinaire du conseil municipal de la municipalité de Sainte-Julienne du 14 février 2022*. [en ligne] <https://www.sainte-julienne.com/wp-content/uploads/2022/03/PV-municipalite-de-Sainte-Julienne-14-fevrier-2022.pdf>

¹⁶ Shanie Gauthier [pour le regroupement citoyen] (2021). *Sauvons la forêt du prolongement de l'autoroute 25!* [en ligne] <https://www.change.org/p/population-sauvons-la-for%C3%AAt-du-prolongement-de-l-autoroute-25?redirect=false>

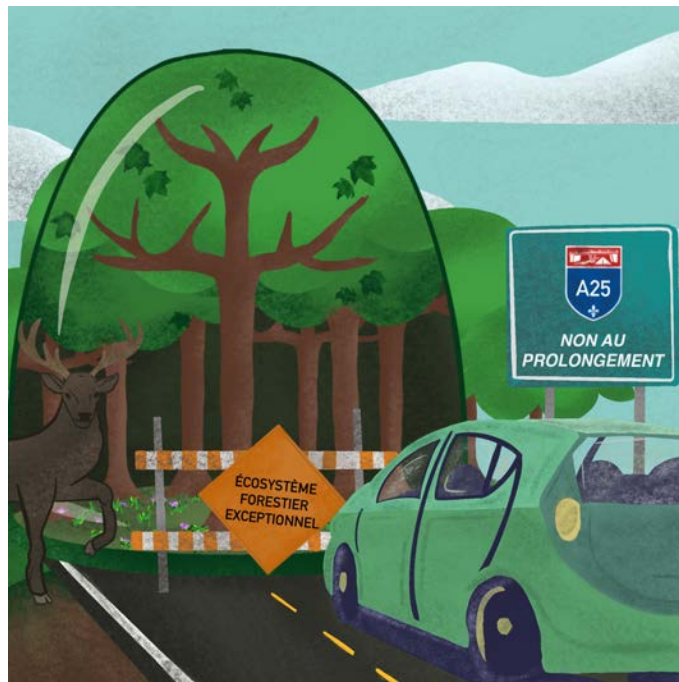
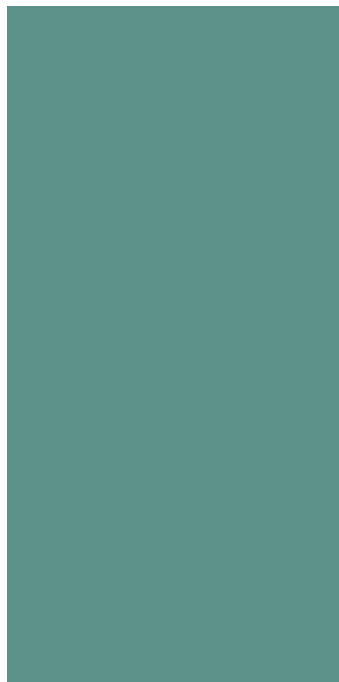
TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DU PROJET.....	5
Portrait sociodémographique de la municipalité régionale de comté de Montcalm.....	6
UN ENVIRONNEMENT À PROTÉGER.....	9
Donner la priorité au vivant.....	10
Mise en péril de la santé humaine : services écosystémiques.....	10
Mise en péril de la santé humaine : îlot de chaleur.....	11
Mise en péril de la santé humaine : pollution de l'air.....	11
Mise en péril de la santé humaine : santé publique, populations vulnérables et jeunes générations.....	12
Des milieux de vie dépendant de la voiture.....	14
Un environnement sain et viable pour les Montcalmoises et Montcalmois.....	14
UNE VITALITÉ ÉCONOMIQUE LOCALE.....	15
Dévitalisation des cœurs de villes et villages.....	16
Une économie locale florissante pour les Montcalmoises et Montcalmois.....	17
UN MILIEU DE VIE SÉCURITAIRE POUR TOUTES ET TOUS.....	18
Hausse des accidents de la route.....	18
Un milieu de vie sécuritaire pour les Montcalmoises et Montcalmois.....	19
DES EXPLOITATIONS AGRICOLES ET ACÉRIQUES PROSPÈRES.....	20
Perte de rentabilité.....	21
Perte d'authenticité.....	22
Des exploitations agricoles et acériques prospères pour les Montcalmoises et Montcalmois.....	22
UNE MOBILITÉ DURABLE ET ACCESSIBLE.....	23
Les effets pervers sur la mobilité d'une fausse bonne idée.....	25
Le prolongement de l'autoroute 25 fatalement rattrapé par la demande induite.....	25
Effet de goulot d'étranglement dans les villes au sud de la MRC de Montcalm.....	27
Opter pour la mobilité durable.....	28
Le mirage de la voiture électrique.....	28
Absence d'alternatives probantes à l'auto solo.....	28
Une mobilité durable et accessible pour les Montcalmoises et Montcalmois.....	30
Des milieux de vie à adapter pour soutenir les modes de mobilité durable.....	35
Sous-optimisation du territoire.....	35
Fracture du territoire.....	35
Le cercle vicieux de l'étalement urbain.....	36
Ne pas devenir une ville des fins de semaine.....	38
Des villes dynamiques et agréables à vivre pour les Montcalmoises et Montcalmois.....	39
Des milieux de vie complets et agréables pour les Montcalmoises et Montcalmois.....	40
UNE PARTICIPATION CITOYENNE INCLUSIVE ET ÉCLAIRÉE.....	43
Une participation citoyenne bienveillante et inclusive pour les Montcalmoises et Montcalmois.....	43
SYNTHÈSE.....	44

Les sections suivantes constituent le contre-argumentaire concernant le prolongement de l'autoroute 25 dans Lanaudière. Celui-ci vise à documenter les alternatives possibles pour améliorer la mobilité dans la MRC de Montcalm, tout en misant sur des milieux de vie sains et durables.

UN ENVIRONNEMENT À PROTÉGER

L'artificialisation du sol due à l'augmentation de la capacité routière signifie la perte de milieux agricoles et naturels et, par le fait même, la dégradation de la qualité de l'eau et de la biodiversité. Les espaces naturels sont des milieux de vie essentiels aux espèces végétales et animales qui les habitent en plus de fournir de nombreux services écosystémiques. Ils procurent non seulement les aliments et l'espace vital dont a besoin le vivant, mais ils constituent également des corridors écologiques et fauniques qui rendent possible le déplacement des espèces, que ce soit entre autres pour leur alimentation, leur reproduction ou bien leur migration. Les écosystèmes forestiers exceptionnels que l'on retrouve sur la trajectoire du prolongement de l'A-25 se caractérisent par des arbres matures ; refuge d'espèces végétales vulnérables (p. ex. érable noir, ail des bois, cardamine)¹⁷. Le projet de prolongement de l'A-25 signifierait également la destruction de 25 milieux humides¹⁸.



© Vivre en Ville

¹⁷ MELCC. op. cit.

¹⁸ MELCC. op. cit.

Donner la priorité au vivant

Mise en péril de la santé humaine : services écosystémiques

La nature rend des services essentiels à la société et il est d'autant plus important de la protéger sur le territoire de la MRC de Montcalm puisque le morcellement des terres dans cette région a déjà entraîné une perte importante de milieux naturels¹⁹ qui nuisent gravement aux équilibres écosystémiques (*faune, flore, cycle de l'eau, captation du carbone, etc.*). La fragmentation des écosystèmes par des barrières infranchissables ou périlleuses telle que les autoroutes et voies rapides nuisent au déplacement, à l'alimentation et à la reproduction des espèces sauvages²⁰.

De plus, la destruction de ces milieux naturels d'exception, dont 75% de la superficie du parc Halte de Verdure et 25 milieux humides, signifierait la perte de puits de carbone naturels qui contribuent à la qualité de l'air et à la lutte aux changements climatiques, ainsi que la perte de systèmes naturels de rétention d'eau qui préviennent les inondations²¹. L'imperméabilisation des sols liée à l'asphaltage de grands territoires accentuerait également les phénomènes d'inondations en plus de provoquer des écoulements d'eau contaminés dans les milieux humides et le système hydrique de la région. Le système hydrique serait également directement impacté : le prolongement de l'A-25 engendrerait l'altération de 18 cours d'eau de manière définitive²². La rivière Saint-Esprit et le ruisseau Débouché-Ricard, habitats de grande qualité pour les poissons, sont particulièrement visés par des risques importants de pollutions et donc, de perte de biodiversité.

L'ensemble de ces pertes consisteraient à se priver de services écologiques essentiels aux êtres humains²³, dont des services :

- d'approvisionnement (p. ex. production agroalimentaire, eau potable, bois de chauffage) ;
- de régulation (p. ex. régénération et fertilité des sols, pollinisation) ;
- de soutien (p. ex. espaces de vie pour végétaux et animaux, barrières naturelles face aux catastrophes naturelles) ;
- et récréatifs et culturels (p. ex. bien-être physique et psychologique, loisirs).

¹⁹REGROUPEMENT NATIONAL DES CONSEILS RÉGIONAUX DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC (2020). *L'aménagement responsable du territoire: entre protection de la biodiversité et adaptation aux changements climatiques*. RNECREQ. [en ligne]

<https://journalmetro.com/debats/2583958/amenagement-responsable-territoire-entre-protection-biodiversite-adaptation-aux-changements-climatiques/>

²⁰ COLE J. & All.(2023). *Impacts of anthropogenic land transformation on species-specific habitat amount, fragmentation, and connectivity in the Adirondack-to-Laurentians (A2L) transboundary wildlife linkage between 2000 and 2015: Implications for conservation and ecological restoration*. Landscape ecology

²¹MELCC. *op.cit*

²²MELCC. *op. cit.*

²³ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ALIMENTATION ET L'AGRICULTURE (2022). *Services Écosystémiques & Biodiversité*. FAO. [en ligne] <https://www.fao.org/ecosystem-services-biodiversity/fr/>

Les coûts de la dégradation des écosystèmes liés à l'étalement urbain dans la région de Montréal sont évalués en 2019 à 235 millions de dollars par année pour les 50 dernières années²⁴. Ces coûts sont la résultante d'une perte des services écosystémiques qu'il est nécessaire de compenser, de frais de santé plus élevés suite à une érosion de la qualité de notre environnement, et à la création d'infrastructures toujours plus nombreuses pour l'épuration et l'approvisionnement en eau entre autres choses²⁵.

Mise en péril de la santé humaine : îlot de chaleur

L'artificialisation des sols, ou le fait de transformer le sol par des aménagements minéralisés, accroît l'effet d'îlot de chaleur. La différence de température entre un îlot de chaleur et un espace végétalisé (ou gardé à l'état naturel) peut atteindre de 5 à 10 °C²⁶. Selon l'Institut national de santé publique du Québec, les chaleurs accablantes accentuées par ces îlots peuvent provoquer des problèmes de santé tels que :

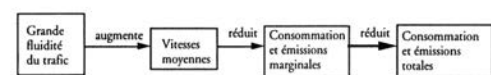
- troubles de la conscience ;
- coups de chaleur pouvant entraîner une hospitalisation ;
- exacerbation de certaines maladies chroniques.

Les conséquences des îlots de chaleurs se font particulièrement sentir chez les enfants et les personnes âgées²⁷.

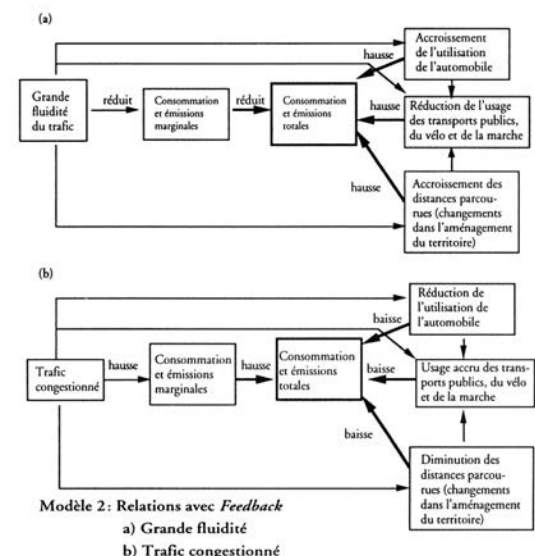
Mise en péril de la santé humaine : pollution de l'air

Il est peu probable que le prolongement de l'A-25 enrayer la pollution atmosphérique actuelle liée à la congestion en heure de pointe. Au contraire, l'amélioration temporaire de la fluidité du trafic encourage le choix de la voiture comme unique moyen de transport. Il devient alors possible de constater un accroissement de l'utilisation de l'automobile ainsi qu'une augmentation des distances parcourues²⁸ — ce qui signifie plus de voitures sur les routes et donc plus d'émissions de polluants atmosphériques²⁹.

Comment la fluidité du trafic augmente la consommation d'essence



Modèle 1: Relations strictement linéaires



Neuman et Kenworthy, 1989, p. 146

²⁴ MERCURE, F. (2019). *Jérôme Dupras : le chercheur fringant*, LaPresse [en ligne]

²⁵ MERCURE, F. *op. cit.*

²⁶ ANQUEZ, Philippe, et HERLEM Alicia (2011). *Les îlots de chaleur dans la région métropolitaine de Montréal : causes, impacts et solutions*. Chaire de responsabilité sociale et de développement durable – Université du Québec à Montréal. [PDF] 19 p.

²⁷ INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC (INSPQ) (2009). *Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains*. Gouvernement du Québec. [PDF] 95 pages.

²⁸ NEWMAN P.W.G. et J. R., KENWORTHY (1989) *Cities and Automobile Dependence: An International Sourcebook*, Gower Publishing Company Limited, Hants, Angleterre.

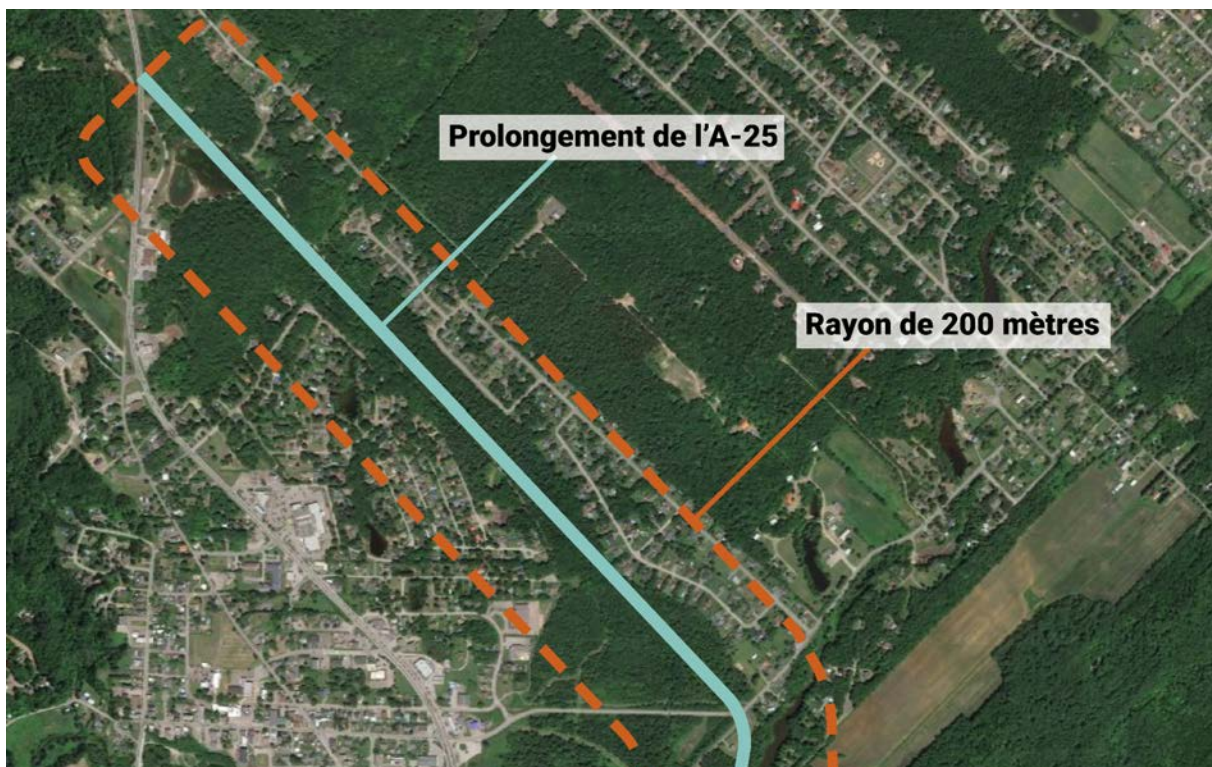
²⁹ LEFEBVRE, J.-F., Y. GUÉRARD et DRAPEAU, J.-P. (1995) *L'autre écologie, Économie, transports et urbanisme, une perspective macroécologique*, coéditions MultiMondes-GRAME.

L'ajout de voitures sur les routes contribue directement au décuplement des polluants atmosphériques résultants du frottement des pneus/freins (*peu importe qu'elles soient alimentées à l'essence ou à l'électricité*) et à l'augmentation de la pollution issue des véhicules à essences³⁰.

Mise en péril de la santé humaine : santé publique, populations vulnérables et jeunes générations

Dans le cas de l'A-25, la présence d'une école primaire (Pavillon des Explorateurs) et d'un centre de la petite enfance (CPE Pastelle) situés à moins de 200 mètres de l'emprise autoroutière laisse présager des enjeux de sécurité et de santé importants. Selon une étude menée par la Dre Mélissa Généreux, l'émission de polluants, notamment atmosphériques, représente également des risques pour les femmes enceintes :

« Les femmes de l'île de Montréal qui habitent dans les 200 premiers mètres aux abords d'une autoroute courent un risque 14 % plus élevé que les autres femmes d'accoucher d'un enfant prématuré, et un risque 17 % plus élevé d'accoucher d'un bébé de petit poids »³¹



© Google Maps

³⁰INSPQ. *op. cit.*

³¹ PROTÉGEZ-VOUS (2012). *Acheter près d'une autoroute: un pensez-y-bien*. Revue Protégez-Vous. [en ligne] <https://www.protegez-vous.ca/nouvelles/maison-et-environnement/acheter-pres-autoroute-pensez-y-bien?fbclid=IwAR2cQGPGuiBBHde4dktZSqyc5jo33BeAljMZDXX-Hwsp2TZNG8eiBXC3DL4>

Pour l'ensemble de la population, notamment les élèves de l'école adjacente, vivre près d'une autoroute achalandée représente aussi des risques plus élevés d'asthme, de bronchite chronique, de maladie cardiovasculaire ou de cancer du sein³².



École primaire et CPE à moins de 200 m de l'emprise du prolongement de l'autoroute 25

La présence d'une autoroute augmente également le bruit environnemental et ses conséquences tant sur la santé physique que psychosociale :

- augmentation des risques d'infarctus du myocarde et d'angine de poitrine ;
- impact important sur la concentration et la mémoire, ce qui impactera significativement la performance scolaire de l'école située à proximité du projet ;
- trouble du sommeil ;
- troubles auditifs (p. ex. acouphènes).

Un exemple probant est celui des personnes résidentes aux alentours de l'autoroute 25 dans le secteur de Mascouche qui sont aujourd'hui aux prises avec des coûts financiers importants pour atténuer les enjeux sonores. Un projet de mur antibruit le long de l'autoroute a en effet été proposé pour répondre aux plaintes concernant le bruit des automobiles. Il y est prévu que les coûts d'un tel projet seraient assumés à 75% par les riverains³³. « Facture : 136 000 \$ par résidence si Québec subventionne le chantier, 272 000 \$ dans le cas contraire. Les paiements peuvent atteindre 437 000 \$ si les citoyens choisissent d'étaler la facture sur 20 ans de taxes foncières. »³⁴

Le long du futur prolongement de l'A-25, de nombreux quartiers résidentiels seront affectés, notamment les domaines du Lac Dufour, Lac Lemen, Lac Sainte-Julienne et Daviau. Le prolongement sera donc synonyme d'une perte de qualité de vie pour les résidentes et résidents vivant à proximité en plus de réduire les chances de réussites scolaires de jeunes citoyennes et citoyens vulnérables³⁵.

³² Protégez-Vous. *op. cit.*

³³ PHILIPPE TEISCEIRA-LESSARD (2023). *A25 à Mascouche - Un mur antibruit qui serait payé par une poignée de résidents*. [en ligne] <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2023-02-11/a25-a-mascouche/un-mur-antibruit-qui-serait-payé-par-une-poignée-de-résidents.php>

³⁴ *Ibid.*

³⁵ KWEON, B.-S. et coll. (2018). *Proximity of public schools to major highways and industrial facilities, and students' school performance and health hazards*. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, 45(2), 312–329. <https://doi.org/10.1177/0265813516673060>

Des milieux de vie dépendant de la voiture

À l'opposé des villes plus compactes, les milieux de vie étalés (*soit avec une faible densité*) sont synonymes d'une consommation individuelle élevée d'énergie, d'espace et de ressources³⁶. En augmentant la capacité routière, on encourage l'utilisation de la voiture (*et l'augmentation des distances à parcourir en voiture*) au détriment des déplacements actifs. Pourtant, le ministère de la Santé et des Services sociaux recommande 150 minutes d'activité physique hebdomadaire pour un adulte afin d'entretenir un mode de vie physiquement actif³⁷.

Les plus récentes données démontrent que 7,5 % des Québécois-es rallient leur lieu de travail et leur domicile en moins de 1 km, et 36 % en moins de 5 km, des distances aisément réalisables à pied ou à vélo, qu'il soit classique ou à assistance électrique³⁸. Dans les petites et moyennes villes du Québec, ces proportions augmentent. Les déplacements utilitaires deviennent alors également bénéfiques pour la santé. Mais lorsque la capacité routière est augmentée, les ménages ont tendance à se loger vers de nouveaux quartiers excentrés des services et plus éloignés de leur lieu de travail, ce qui rend l'option du transport actif caduque.

Un environnement sain et viable pour les Montcalmoises et Montcalmois

Donner la priorité à la nature et opter pour des aménagements à échelle humaine permet de joindre l'utile à l'agréable pour les déplacements quotidiens : marcher pour aller à l'épicerie, faire du vélo pour rejoindre des amis, etc.

« Le gain environnemental est énorme : un autobus, même à moitié plein et ralenti par le trafic, demeure 6 fois plus efficace (par kilomètre-passager) qu'une grosse automobile et 4 fois plus qu'une petite voiture. »³⁹ Conjugués à des mesures d'amélioration de la mobilité, d'atténuation du bruit environnemental et d'amélioration de la qualité de l'air, ces changements de comportements signifient une pression réduite sur le système de santé⁴⁰ et un allongement de la durée de vie en bonne santé pour l'ensemble de la population.

³⁶ GROUPE D'EXPERTS INTERGOUVERNEMENTAL SUR L'ÉVOLUTION DU CLIMAT (2022). *The summary for urban policymakers of the IPCC's sixth assessment report*. GIEC. [en ligne]. <https://doi.org/10.24943/SUPSV108.2022>

³⁷ MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX. QUÉBEC (2022). *L'activité physique en quelques chiffres*. Gouvernement du Québec. MSSS. [en ligne] <https://msss.gouv.qc.ca/professionnels/statistiques-donnees-sante-bien-etre/flash-surveillance/activite-physique-en-quelques-chiffres/>

³⁸ V. DOYON, S. SAVARD, C. et coll. (2022). *S'affranchir de la deuxième voiture*. La presse. [en ligne]

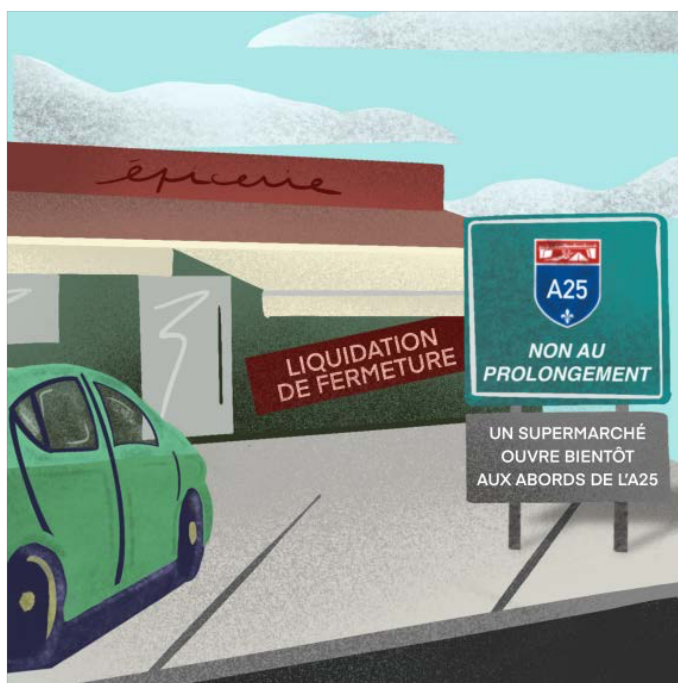
³⁹ GRAME. *op. cit.*

⁴⁰ ENVIRONMENT AND CLIMATE CHANGE COMMITTEE (2022). *In our hands: behaviour change for climate and environmental goals*. House of Lords, London. [PDF] 140 p.

UNE VITALITÉ ÉCONOMIQUE LOCALE

Selon l'avis de projet, suite à la construction de la voie de contournement de Sainte-Julienne, la 125 deviendrait une voie locale, et donc son entretien relèverait dorénavant de la municipalité ; engendrant des frais supplémentaires⁴¹. Cette situation n'est pas unique. Il y a à peine une soixantaine d'années, la municipalité de Sainte-Julienne a déjà vécu cette même situation alors que la construction de la route 125 a complètement dévitalisé le chemin du Gouvernement qui était alors la route principale. Déjà depuis cette époque, l'axe routier entre Montréal et Saint-Donat était très fréquenté, particulièrement les fins de semaine alors que la population rejoignait la région touristique de Lanaudière.

La route 125 avait alors été construite en marge du noyau villageois de Sainte-Julienne et rapidement les commerces y ont déménagé : concessionnaires automobiles, épiceries, stations d'essence et autres. Finalement de grandes chaînes s'y sont également installées telles que la Société des alcools du Québec, McDonald's et Tim Hortons. Les commerces indépendants qui n'avaient pas les moyens de déménager ont alors graduellement fermé, à l'exception d'un restaurant. Le cœur historique de Sainte-Julienne s'est donc rapidement dévitalisé.



© Vivre en Ville

⁴¹ MELCC. *op. cit.*



© Google Maps

Dévitilisation des cœurs de villes et villages

L'ajout de liens routiers et la déviation de la circulation routière contribuent à la dévitalisation des cœurs de ville et de villages. L'avis de projet pour le prolongement de l'autoroute 25 mentionne d'ailleurs que cela aura des « impacts négatifs pour les commerçants vivant du transit »⁴². En effet, lors de l'ajout d'un lien routier supérieur, les pôles d'activités se multiplient aux abords des nouveaux axes de transport et créent une concurrence directe avec les quartiers centraux pour l'accueil et le maintien des emplois et des services ainsi que pour l'accessibilité physique à ces derniers.

Le contournement de la municipalité de Sainte-Julienne ainsi que la déviation de la circulation de la R-125 vers l'A-25 priveraient les centralités d'un flux important de personnes, souvent essentiel à la prospérité des commerces locaux⁴³. Les kiosques agricoles de la R-125 seraient donc affectés financièrement par une diminution de l'achalandage de transit des navetteuses et des navetteurs. Également, il est probable que les cabanes à sucre, acteurs culturels de la région, qui seraient dorénavant en bordure d'autoroute, deviendraient moins attractives pour la clientèle locale et touristique en quête d'authenticité.

⁴² MELCC. *op. cit.*

⁴³ *Ibid.*

Une économie locale florissante pour les Montcalmoises et Montcalmois

L'attrait commercial, culturel et patrimonial des cœurs de villes et villages peut être préservé et renforcé en aménageant la R-125 en boulevard urbain, soit en axe de circulation plus convivial, plus sécuritaire et plus attrayant. Le boulevard René-Lévesque à Sherbrooke, la route 132 à Rimouski ainsi que la route 367 à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier sont des exemples inspirants.



Boulevard René-Lévesque, Ville de Sherbrooke



© Google Maps

Route 132, Ville de Rimouski



Commerce de proximité sur la rue Cartier, Sainte-Julienne

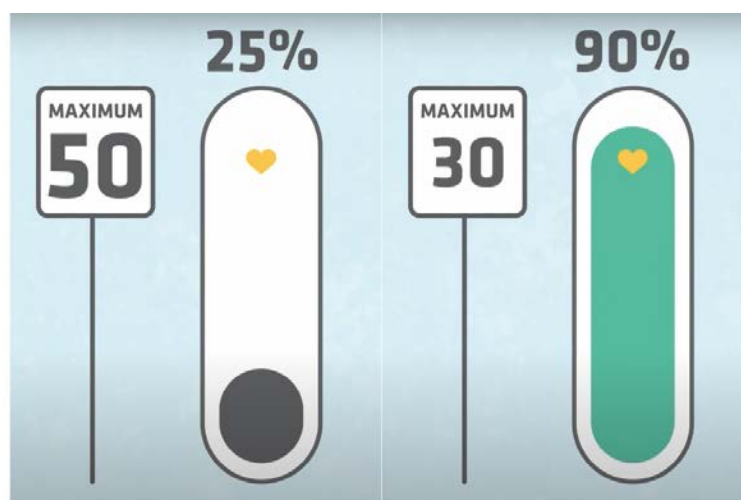
UN MILIEU DE VIE SÉCURITAIRE POUR TOUTES ET TOUS

Hausse des accidents de la route

L'autoroute, contrairement à ce qui est perçu par l'opinion publique, peut être plus accidentogène qu'une route à une vitesse moindre (route nationale ou locale), puisque l'augmentation de la capacité routière contribue à une hausse des accidents en raison d'une présence et d'une vitesse accrue des véhicules. En d'autres mots, plus il y a de voitures en circulation, plus il y a de risque d'accident, surtout si ces voitures circulent à une vitesse plus élevée. L'ajout d'une infrastructure autoroutière n'est donc pas la solution à la réduction des accidents.

En revanche, un réaménagement sécuritaire de l'actuelle R-125 permettrait de conserver la capacité routière actuelle et d'améliorer l'accessibilité, en plus d'en accroître la sécurité⁴⁴. De plus, une politique de réduction de la limite de vitesse sur cet axe pourrait constituer à la fois un outil de lutte contre la congestion, en fluidifiant le trafic routier, et un moyen efficace de réduire le risque de mortalité des usagers vulnérables.

Chances de survie d'un piéton frappé par un véhicule routier



© Vivre en Ville

⁴⁴ VIVRE EN VILLE (2020). *Conception et mise en œuvre de rues apaisées*. Collection Passez à l'action [PDF] 28 p.

Consciente des enjeux de sécurité sur la route 125, la municipalité de Sainte-Julienne a exprimé à maintes reprises au MTMD son désir d'y réduire la vitesse de circulation⁴⁵. La municipalité demande notamment de réduire la vitesse à 50 km/h entre l'adresse civique 935 de la route 125 et la rue Josée, et entre la montée Saint-François et la rue du Havre⁴⁶.

Un milieu de vie sécuritaire pour les Montcalmoises et Montcalmois

La sécurité routière peut être renforcée à moindre coût. Il faut revoir les règles d'utilisation de la route en priorisant l'humain plutôt que les voitures par la présence de trottoirs continus et surélevés, et l'aménagement de saillies de trottoirs à proximité des écoles, entre autres choses.

En matière de sécurité des automobilistes, la diminution des accidents routiers repose dans un réaménagement de la route, notamment en aménageant des accotements asphaltés. Ces accotements renforcent la sécurité des autres usagers de la route (piétons et cyclistes), et permettent aux automobilistes de réduire de 20 à 30 % les risques de collisions frontales et les sorties de routes⁴⁷.



Aménagements sécuritaires de la route insuffisants

⁴⁵ MUNICIPALITÉ DE SAINTE-JULIENNE (2022). *Procès verbal de la séance ordinaire du conseil municipal de la municipalité de Sainte-Julienne du 8 avril 2019*. [en ligne] <https://www.sainte-julienne.com/wp-content/uploads/2019/06/Projet-du-proc%C3%A8s-verbal-de-la-s%C3%A9ance-du-8-avril-2019.pdf>

⁴⁶ *Ibid*

⁴⁷ OGDEN, K. (1996). *Safer Roads : A Guide to Road Safety Engineering*, Avebury Technical, 516 p.

DES EXPLOITATIONS AGRICOLES ET ACÉRICOLES PROSPÈRES

Les terres arables, soient les terres fertiles et cultivables, ne représentent qu'une infime partie de la superficie du Québec et sont essentiellement localisées dans le bassin du fleuve Saint-Laurent. Ces terres qui s'étendent sur seulement 5 % de la superficie totale de la province⁴⁸ sont en proie à de nombreuses menaces d'origines humaines telles que l'étalement urbain, la construction d'infrastructures routières ou la pollution liée aux activités industrielles. Il faut savoir qu'une terre arable artificialisée est une terre perdue définitivement pour des fins d'agriculture. Dans un contexte de crise climatique et à l'aube d'une crise alimentaire, la souveraineté alimentaire, l'autonomie alimentaire et la transition agroalimentaire devraient être des priorités pour l'ensemble des paliers décisionnels.



Terre agricole à proximité de l'emprise du prolongement de l'autoroute 25

Le prolongement de l'autoroute 25 est prévu sur un territoire agricole de grande qualité dont la perte sera irréversible. Sur le territoire du projet et ses alentours, c'est plus de 1 500 hectares de terres arables qui sont cultivées et une économie de production acéricole et agricole y prend racine.

Les terres dont le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) est actuellement propriétaire et où il prévoit y réaliser les travaux ne sont pas en friche. Au contraire, l'utilisation de ces terres à des fins d'agrandissement ou de prolongement autoroutiers signifierait la perte de terres de qualité pour les agricultrices et les agriculteurs qui en sont locataires. Pour l'Union des producteurs agricoles du Québec

⁴⁸ MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION DU QUÉBEC. QUÉBEC (2023). *Portraits régionaux de l'agriculture*. MAPAQ.

(UPA) les projets autoroutiers « transforment profondément l'espace ainsi que le territoire et son occupation et accentuent inévitablement l'étalement urbain, trop souvent au détriment du territoire et des activités agricoles et forestières »⁴⁹. De son côté, la fédération régionale de Lanaudière de l'UPA souhaiterait de « différentes alternatives [au prolongement de l'A-25] moins dommageables pour le territoire et les activités agricoles »⁵⁰.

Alors que nous devons modifier notre rapport à la terre pour adopter des modes de production alimentaire respectueux des travailleuses et des travailleurs, des sols, de la biodiversité et qui ne riment pas avec pollution et déforestation, le projet de prolongement de l'autoroute 25 propose, entre autres :

- la déforestation de milieux boisés à valeur patrimoniale ;
- l'artificialisation / la minéralisation des sols ;
- la perte définitive de terres arable ;
- la fragilisation de l'économie locale et de la production alimentaire.

Perte de rentabilité

Non seulement durant les travaux de l'A-25, mais également lorsqu'ils seraient achevés, plusieurs accès à des lots agricoles en exploitation seraient affectés⁵¹. Certaines de ces parcelles deviendraient même inexploitable en raison de leur taille restreinte. Cela compliquerait les activités agricoles et acéricoles et engendrerait des frais et des délais supplémentaires pour les entreprises productrices. Pour les cultivatrices et les cultivateurs ayant des terres de part et d'autre de l'A-25, l'augmentation de la capacité routière signifierait des détours accrus et une cohabitation difficile avec les usagers de la route avoisinante.

Tel qu'il a été démontré dans le rapport d'enquête et d'audience publique du projet de l'autoroute 20 à proximité de Trois-Pistoles, ces impacts peuvent mener à l'abandon de terres agricoles de qualité puisqu'elles ne seraient plus rentables⁵². Aussi, pendant les travaux, il est possible que des drains soient endommagés et que les puits de surface soient contaminés, ce qui nuirait considérablement aux rendements agricoles à proximité. Dans une perspective d'accroissement de l'autonomie alimentaire du Québec, il est important de rappeler que les terres agricoles situées dans la MRC de Montcalm ont une valeur économique et agronomique immense, et il est donc primordial d'en faciliter et d'en encourager l'exploitation.

⁴⁹ UNION DES PRODUCTEURS AGRICOLES (2021). *Consultations sur le projet de loi n° 103, Loi modifiant diverses dispositions législatives principalement aux fins d'allègement du fardeau administratif*. Mémoire présenté à la commission de l'économie et du travail. UPA. [PDF]. 24 p.

⁵⁰ UNION DES PRODUCTEURS AGRICOLES - LANAUDIÈRE (2022), *Priorités d'action 2022-2023 de la Fédération*. <https://lanaudiere.upa.qc.ca/producteur/a-propos/priorites-annuelles>

⁵¹ MELCC. *op. cit*

⁵² BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (2002). *168 - Projet de prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles*. BAPE [PDF]. 89 p.

Perte d'authenticité

En plus de la perte de superficies agricoles à fort potentiel agronomique, les travaux de l'A-25 engendreraient la destruction d'érablières patrimoniales de caractère exceptionnel. Pour certaines productrices et certains producteurs acéricoles qui conserveraient l'entièreté ou une portion de leurs érablières, l'enjeu relèvera plutôt de leur proximité avec la future route nationale qui réduira le charme de leurs installations et accentuera les bruits occasionnés par la circulation routière.

Les érablières représentent des écosystèmes importants qui doivent être protégés, d'autant plus que la MRC de Montcalm affiche un déficit en matière de conservation⁵³. Au Canada, dû aux changements climatiques et autres perturbations, la croissance des érables à sucre tend à diminuer depuis les 30 à 50 dernières années, et leur taux de mortalité augmente⁵⁴. Les érables à sucre du sud du Québec seraient plus vulnérables dû à la nature de leur sol⁵⁵. Afin de protéger cette ressource, leur conservation doit être accompagnée de mesures assurant la diversité des espèces d'arbres afin d'accroître leur résilience.

Des exploitations agricoles et acéricoles prospères pour les Montcalmoises et Montcalmois

Les terres arables du Québec sont cruciales pour le développement de communautés nourricières (*approche systémique et durable pour assurer l'alimentation des habitants d'un territoire*). Ces terres devraient s'intégrer durablement dans des démarches de développement de la zone agricole à des fins d'autonomie alimentaire, mais aussi, et surtout, viser à assurer la sécurité alimentaire de l'ensemble des Montcalmoises et des Montcalmois, et même de la population du grand Montréal. En d'autres termes, l'utilisation de ces terres doit poursuivre des fins d'alimentation.

La protection et la mise en valeur des milieux agroforestiers constituent **des opportunités de développement socio-économique non négligeables**. Ces milieux procurent aussi de nombreux services écosystémiques.

⁵³ RNCREQ. *op. cit*

⁵⁴ MESSIER, C. (2023). *Les changements globaux et nos érablières : que faut-il savoir et que pouvons-nous faire ?*. Revue Forêts de chez nous, février 2023. [en ligne] <https://www.laterre.ca/actualites/foret/les-changements-globaux-et-nos-erablieres-que-faut-il-savoir-et-que-pouvons-nous-faire>

⁵⁵ *Ibid.*

UNE MOBILITÉ DURABLE ET ACCESSIBLE

L'automobile est un mode de déplacement omniprésent dans la MRC de Montcalm. En 2018, 62,4 % des ménages de la MRC de Montcalm possédaient deux voitures et plus, et 21,7 % trois voitures et plus⁵⁶. La MRC de Montcalm est constituée de ménages en moyenne de 2,44 personnes, ayant un taux de motorisation de 1,98 voiture par logement et de 0,81 voiture par personne⁵⁷. La principale source de déplacements des Montcalmoises et des Montcalmois est liée à l'occupation d'un emploi⁵⁸.

La circulation sur la route 125 dans la section visée par le projet est actuellement de 16 200 véhicules par jour en moyenne annuelle et monte à 17 500 véhicules en moyenne pendant la période estivale⁵⁹. L'autoroute 25 a quant à elle un débit journalier moyen annuel de 31 000 véhicules aux abords de Pont-Mousseau et de 55 000 véhicules aux abords de Mascouche⁶⁰. On constate donc que le volume de circulation sur la 125 ne témoigne vraisemblablement pas de la pertinence d'un prolongement autoroutier. Ce projet révèle plutôt une volonté d'attirer plus de ménages selon la poursuite d'un développement urbain étalé, néfaste à long terme tant pour la mobilité que pour l'environnement. L'amélioration de la mobilité des personnes résidentes actuelles doit être au cœur des préoccupations pour avoir un réel impact positif sur les populations locales.



Route 125 à Sainte-Julienne

⁵⁶ AUTORITÉ RÉGIONALE DU TRANSPORT MÉTROPOLITAIN (2020). *Enquête Origine-Destination 2018*. [en ligne] https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/06/document-mobilite_EOD_2018.pdf

⁵⁷ *Ibid.*

⁵⁸ *Ibid.*

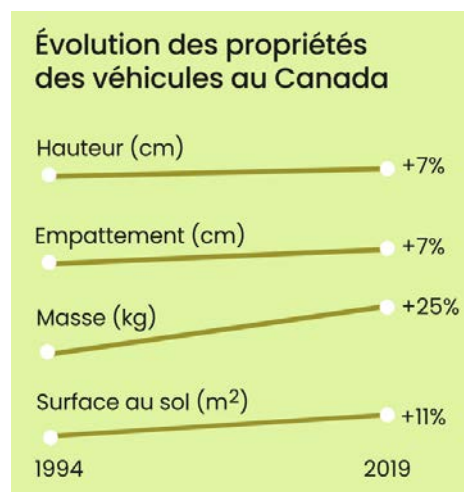
⁵⁹ DONNÉES QUÉBEC. QUÉBEC (2022). *Débit de circulation* (Transport Québec), Partenariat données Québec. [en ligne]

⁶⁰ *Ibid.*

En 2020, l'organisation Trajectoire Québec a démarré le projet *Consult-action transport collectif Lanaudière* (CONTACT), qui vise à « tenir compte du point de vue de l'ensemble des acteurs concernés par le transport collectif de la région »⁶¹. Ce projet concerne les territoires des MRC Les Moulins, de l'Assomption, de Joliette, d'Autray et de Montcalm. Dans ce cadre, Trajectoire Québec a procédé à un portrait diagnostique des services de transport collectif en procédant à des entrevues et des expériences terrains qui ont permis de faire ressortir les enjeux du transport collectif et les freins à son utilisation. Voici les faits saillants de ce projet :

- « Le diagnostic révèle que tous les groupes d'âge de la population sont touchés et préoccupés par les défis associés au transport collectif de la région ;
- Pour les personnes ayant accès à une voiture, les lacunes du transport collectif sont généralement moins importantes. Toutefois, la voiture impose un lourd fardeau financier, notamment pour les ménages possédant plusieurs véhicules ;
- Plusieurs Lanaudois.e.s souhaiteraient utiliser davantage les transports collectifs, mais se heurtent aux nombreuses limites du service disponible à ce jour ;
- La faible fréquence du service, le manque de fiabilité des horaires ainsi que l'inaccessibilité du transport collectif dans plusieurs zones du territoire sont les plus importantes barrières à l'utilisation ;
- Les services de transport collectif ne correspondent pas aux besoins de l'entièreté de la population et ceci engendre un stress considérable pour les groupes plus vulnérables, notamment les aînés qui craignent l'isolement »⁶².

L'éparpillement des services et des activités, conséquence de l'augmentation de la capacité routière, impose de plus grandes distances à parcourir en cohabitation avec le trafic automobile pour les usagers et usagers vulnérables de la route, tels que les piétons et les cyclistes. Le sentiment de sécurité est pourtant l'un des principaux freins aux déplacements actifs. À cet égard, la cohabitation épineuse avec des véhicules dont la taille et le poids ne cessent d'augmenter n'augure rien d'encourageant (figure ci-contre)⁶³⁶⁴.



© Image tirée du rapport synthèse d'Équiterre.

⁶¹ TRAJECTOIRE QUÉBEC (2023). *Portrait - diagnostic des services de transport collectif de Lanaudière*. [PDF] <https://trajectoire.quebec/sites/default/files/upload/document/projets/Portrait%20diagnostic%20Consult-action%20V5.pdf>

⁶² *Ibid.*

⁶³ Équiterre (s.a.) *Comprendre la hausse des camions légers au Canada pour renverser la tendance*. <https://cms.equiterre.org/uploads/Re%CC%81sume%CC%81-illustre%CC%81-FR-re%CC%81vise%CC%81.pdf>

⁶⁴ ENVIRONMENT AND CLIMATE CHANGE COMMITTEE (2022). *In our hands: behaviour change for climate and environmental goals*. House of Lords, London. [PDF] 140 p.

Les effets pervers sur la mobilité d'une fausse bonne idée

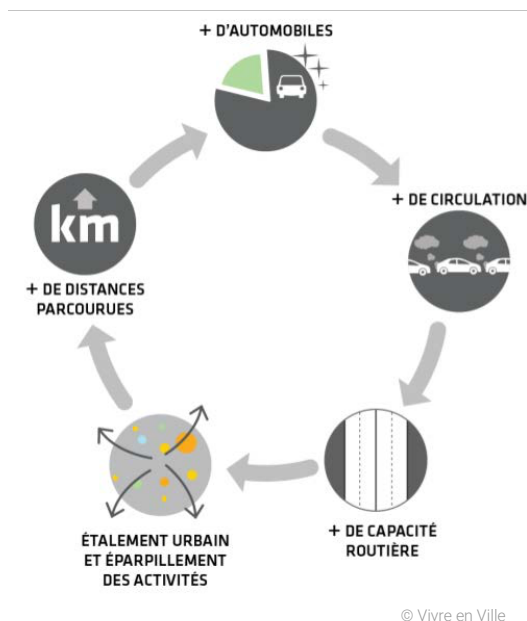
Le prolongement de l'autoroute 25 fatalement rattrapé par la demande induite

Lors de l'ouverture d'un axe autoroutier, la fluidité du trafic est généralement améliorée de façon temporaire⁶⁵. Or, il est fort probable qu'après environ une décennie la congestion retrouve le même niveau que celle d'avant-projet⁶⁶⁻⁶⁷. Et ce niveau de congestion peut même être augmenté ! C'est ce que l'on appelle la demande induite (ou le trafic induit).

En effet, l'augmentation de la capacité routière à des fins de désengorgement est un mirage. Si cette solution est efficace à court terme, le phénomène de demande induite, richement documenté par des recherches scientifiques et systématiquement constaté sur le terrain, annulera progressivement les gains en matière de fluidité. Par exemple, la construction de l'autoroute 13 pour désengorger l'autoroute 15 peut être qualifiée d'échec - les deux autoroutes sont aujourd'hui congestionnées.

La demande induite se définit comme un phénomène où une augmentation de la demande est provoquée par une augmentation de l'offre. Dans le cas du transport motorisé, un prolongement d'autoroute ou une augmentation du nombre de voies autoroutières (l'offre) accentue l'utilisation de l'automobile (la demande).

Le **schéma ci-contre** synthétise le cercle vicieux de la demande induite.

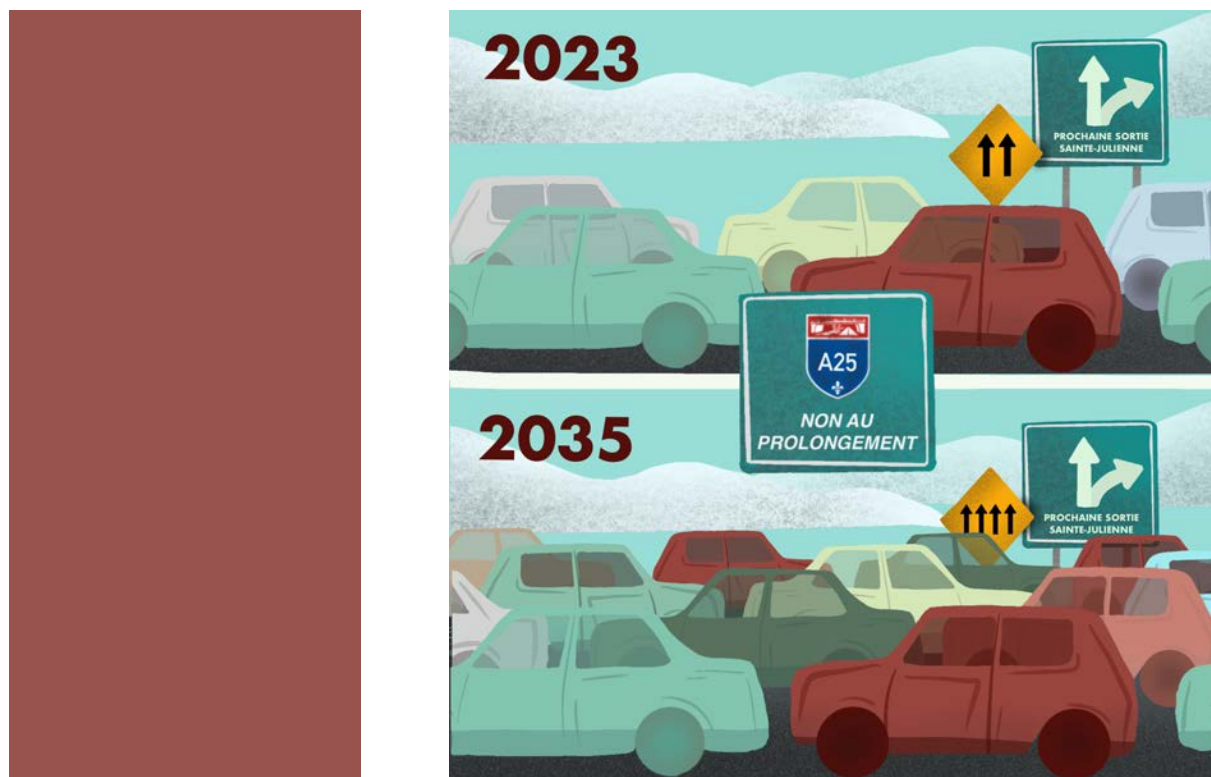


⁶⁵ SERVICES D'ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS, LES ROUTES ET LEURS AMÉNAGEMENTS (2012), *Rapport : L'induction de trafic*. Ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. République Française. SÉTRA. [PDF]. 29 p.

⁶⁶ PERRIN, C. (2018). *La théorie du trafic induit : Entrevue avec Marie-Hélène Vandersmissen*. [Émission de radio] <https://ici.radio-canada.ca/ohdio/premiere/emissions/medium-large/segments/entrevue/98756/trafic-induit-augmentation-offre-transport-utilisation-vandersmissen>

⁶⁷ TREMBLAY-RACICOT, F. (2019). *La loi fondamentale de la congestion routière et l'efficacité des interventions publiques visant à réduire la congestion*. Le Climatoscope. [PDF]. 5 p.

En d'autres mots, ni la construction d'une nouvelle route ni l'élargissement d'autoroute ne régleront les problèmes de congestion routière. À titre d'exemple, le prolongement de l'autoroute 30 sur la Rive-Sud de Montréal n'a vraisemblablement pas permis de réduire la congestion routière de l'autoroute 40 sur l'île de Montréal alors qu'elles sont parallèles. Aux États-Unis, entre 1993 et 2017, la congestion routière n'a pas cessé d'augmenter malgré le fait qu'on y a élargi plus de 50 000 km d'autoroutes au coût de 500 G\$ US⁶⁸. Dans le cas de la MRC de Montcalm, le coût du prolongement de l'A-25 est évalué à 286,5 M\$; une dépense considérable alors que l'on peine à financer la réfection des routes déjà existantes⁶⁹.



© Vivre en Ville.

Un autre exemple est celui de la ville de Jackson, au Mississippi. Son réseau d'autoroute a connu une expansion de plus de 60 % durant la même période, alors que sa population a enregistré une hausse d'à peine 9 %⁷⁰. En 24 ans, le trafic a explosé dans une proportion de 317 % alors que l'objectif des élargissements visait la diminution de la congestion⁷¹.

⁶⁸ TRANSPORTATION FOR AMERICA (2020) *The Congestion Con: How more lanes and more money equals more traffic*, Smart growth america, 37p.

⁶⁹ GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. QUÉBEC (2023). *Plan québécois des infrastructures 2023-2033*, budget de dépenses 2023-2024, vol. 6, 176p.

⁷⁰ TRANSPORTATION FOR AMERICA. *Op. Cit.*

⁷¹ *Ibid.*

Effet de goulot d'étranglement dans les villes au sud de la MRC de Montcalm

L'augmentation du nombre de véhicules en circulation sur l'A-25 (en provenance des MRC de Montcalm et de Matawinie et à destination de Montréal, de Laval ou de l'autoroute 640) augmentera les effets de goulot d'étranglement (*bottleneck*) à Mascouche, Terrebonne et Laval.

Actuellement, la circulation journalière sur l'A-25 passe de 37 000 véhicules à Saint-Roch-de-l'Achigan à 55 000 à Mascouche, puis entre 90 000 et 100 000 à Laval (au niveau de la 440).⁷² Avec le prolongement de l'A-25 dans la MRC de Montcalm qui générera davantage de déplacements motorisés, l'ajout de milliers de nouveaux véhicules augmentera inévitablement la congestion sur les segments autoroutiers des municipalités de la Couronne Nord de Montréal.

Face aux enjeux d'augmentation du volume des véhicules, du phénomène de demande induite et des goulots d'étranglement, il faut se tourner vers de réelles solutions à même d'assurer la décongestion du réseau routier, et ce, dans une perspective de durabilité environnementale. Pour se faire, il faut agir pour la mobilité durable et des milieux de vie complets.



Piste cyclable à Sainte-Julienne

⁷² DONNÉES QUÉBEC. QUÉBEC. *op. cit.*

Opter pour la mobilité durable

Le mirage de la voiture électrique

Les véhicules électriques, s'ils permettent de réduire de 50 à 80 % les émissions de gaz à effet de serre sur son cycle de vie, ne sont pas la réponse à l'ensemble des problèmes de mobilité que rencontrent les Montcalmoises et les Montcalmois. L'automobile pose plusieurs défis qui persistent après la transition vers sa version électrique :

- congestion routière ;
- sécurité routière ;
- coûts d'entretiens des infrastructures routières qui doivent supporter le passage de véhicules plus lourds suite à leur électrification ;
- étalement urbain (dépendance à l'automobile) ;
- et santé publique (p. ex. sédentarité, pollutions dues aux particules fines provenant du frottement des pneus).

La voiture électrique demeure toutefois préférable à la voiture à essence selon l'approche réduire-transférer-améliorer (RTA) dont la dernière étape vise à améliorer l'efficacité énergétique de nos véhicules pour réduire leur impact sur l'environnement. Dans son ensemble, l'approche RTA vise à influencer le changement de comportement vers une mobilité plus durable grâce à une planification du territoire orienté vers une offre diversifiée de moyen de transport des personnes. Elle comporte trois étapes devant être suivies dans l'ordre de priorité qui suit :

1. « **Réduire** les déplacements motorisés ou les distances à parcourir pour répondre aux différents besoins de mobilité par une meilleure intégration de la planification du territoire et des transports ;
2. **Transférer** les déplacements vers des moyens de transport moins énergivores et qui se traduisent par de plus faibles émissions de GES, comme le transport collectif et actif ;
3. **Améliorer** l'efficacité des véhicules en réduisant leur empreinte carbone, mais aussi améliorer les déplacements en termes de coûts, de qualité et de sécurité. »⁷³

Absence d'alternatives probantes à l'auto solo

Une solution durable aux enjeux de mobilité de la MRC de Montcalm est de développer des alternatives probantes à l'auto solo, notamment en misant sur le transport collectif et le transport scolaire.

⁷³ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. QUÉBEC (2018). *Politique de mobilité durable*. [PDF] 54 p.

En matière de transport collectif et scolaire, l'accessibilité et la flexibilité sont des facteurs décisifs lorsque l'on envisage de réduire les déplacements en auto solo⁷⁴. Les options de transport collectif et scolaire doivent être en mesure de faire concurrence à la liberté et à la commodité de la voiture.

En 2005, le gouvernement du Québec avait annoncé que 100 autobus seraient ajoutés sur l'autoroute 25 entre Laval et Montréal en direction sud pendant l'heure de pointe du matin à l'horizon de 2016⁷⁵. Toutefois, aujourd'hui, ce ne sont seulement qu'une vingtaine de départs qui sont assurés en direction de Montréal à l'heure de pointe du matin. Pour réduire l'utilisation de la voiture, des options fiables, rapides et économiques doivent être développées sans tarder. Pour ce qui est du transport scolaire, les familles ont de la difficulté à en bénéficier, ce qui pousse les parents à porter les enfants à l'école en automobile (source d'insécurité routière aux abords des écoles, pressions sur les familles, dépendance à l'auto).

De nombreux enfants et personnes adolescentes utilisent également le transport actif via des cheminements piétons informels à travers les boisées. La construction de l'autoroute viendrait détruire durablement ces lieux de passages et créer des frontières infranchissables pour les jeunes les privant ainsi d'autonomie.

L'étalement urbain, la dispersion des activités ainsi que les fracturations importantes du territoire limitent également la possibilité pour les enfants de se rendre à l'école à pied de façon sécuritaire. « En 1971, environ 80 % des enfants de 7-8 ans au pays marchaient pour se rendre à l'école. Cette proportion a chuté de façon importante. En 2008, environ 30 % des enfants marchaient pour se rendre à l'école primaire (2 % prenaient aussi le vélo), selon une étude du professeur d'urbanisme Paul Lewis. »⁷⁶

Pourtant, dans le Plan d'action 2018-2023 de la *Politique de mobilité durable — 2030*, le gouvernement du Québec a fixé deux cibles structurantes, soit celle que 70 % de la population québécoise ait accès à au moins quatre services de mobilité durable et celle d'augmenter annuellement l'offre de service en transport collectif de 5%⁷⁷. Il en est de même pour la *Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire* où le gouvernement souhaite « diversifier l'offre des moyens de transport, particulièrement les transports collectif et actif, et les rendre plus sécuritaires et plus accessibles à la population »⁷⁸.

La population de la MRC de Montcalm a droit à sa part des investissements en transport collectif.

⁷⁴ ENVIRONMENT AND CLIMATE CHANGE COMMITTEE (2022). *In our hands: behaviour change for climate and environmental goals*. House of Lords, London. [PDF] 140 p.

⁷⁵ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2005). *Projet de parachèvement de l'autoroute 25 Montréal–Laval. Présentation du projet*, Gouvernement du Québec, MTQ [PDF]. 29 p.

⁷⁶ VINCENT BROUSSEAU-POULIOT (2022). Un enfant doit marcher pour aller à l'école. La Presse. <https://www.lapresse.ca/debats/editoriaux/2022-07-18/a-chacun-son-toit/un-enfant-doit-marcher-pour-aller-a-l-ecole.php>

⁷⁷ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. QUÉBEC (2018). *Plan d'action 2018-2023, Politique de mobilité durable 2023, Transporter le Québec vers la modernité*. [en ligne] https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/PMD-plan-action.pdf page 94

⁷⁸ MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE L'HABITATION. QUÉBEC (2022). *Mieux habiter et bâtir notre territoire*, PNAAT, Vision stratégique, MAMH, 33p. [en ligne] https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/partage/mamh-mcc/PNAAT/BRO_PNAAT_fr.pdf

Une mobilité durable et accessible pour les Montcalmoises et Montcalmois



© Vivre en Ville

Consolider les acquis

Afin de lutter contre la dispersion des activités et des services, et d'appuyer un aménagement du territoire tributaire d'une réduction de la dépendance automobile, la MRC de Montcalm devrait d'abord optimiser ses infrastructures et services existants. En effet, il serait avantageux de bonifier les départs de la ligne d'autobus 125 qui longe la R-125 à partir de Chertsey jusqu'au Terminus de Radisson avec :

- une augmentation de la fréquence et une amélioration de la fiabilité ;
- la possibilité d'embarquement et de débarquement sur demande ;
- la mise en place de stationnements sécurisés pour vélo aux principaux arrêts ;
- l'aménagement d'arrêts d'autobus sécuritaires, protégés des intempéries et accessibles universellement ;
- la possibilité d'embarquer son vélo sur un support dédié à l'avant de l'autobus⁷⁹.

⁷⁹ MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE JOLIETTE (2017). *Circuits régionaux* | Jembarque.com.
<https://mrcjoliette.qc.ca/transport-mrc-joliette/circuits-regionaux/circuit-125-saint-donat-chertsey-montreal/>

Pour accroître l'attractivité des transports collectifs et réduire la durée des trajets, il serait intéressant de réfléchir à l'implantation de lignes express en heures de pointe ou de voies réservées qui peuvent accroître l'achalandage des autobus jusqu'à 30 %⁸⁰. « Une réduction de 10 % de la durée du trajet des autobus durant la période de pointe induit une réduction de 3 % de l'utilisation des automobiles. »⁸¹ Il est également possible d'autoriser sur les voies réservées d'autres types de véhicules tels que les taxis ou le covoiturage de 3 personnes et plus.

En 2022, la MRC de Montcalm a d'ailleurs noté un intérêt de la part de la population pour le transport collectif et adapté. Surpassant le record établi en 2019, les déplacements réalisés par ces types de transports ont augmenté de 42 % par rapport à l'année 2021⁸². En ce qui concerne les transports collectifs, 76 % des déplacements ont été réalisés pour se rendre au travail et 19 % pour les études⁸³.

Il faut rendre les transports en commun plus attrayants, notamment en réduisant les temps d'attente, l'intervalle entre les passages, les variances vis-à-vis l'horaire établi et le temps de parcours. Il est aussi nécessaire d'accroître l'accessibilité, d'offrir du confort et de maintenir des tarifs raisonnables⁸⁴.

Les stationnements incitatifs et une offre de taxi-bus pour se rendre de chez soi à l'arrêt d'autobus sont aussi des éléments à considérer pour permettre aux usagers d'utiliser l'offre de transport collectif.

Développer des alternatives pertinentes à l'autoroute 25 pour la mobilité locale et régionale

En matière de transports actifs, la MRC de Montcalm devrait également miser sur des infrastructures vertes et sécuritaires comme des pistes cyclables et des trottoirs confortables. Avec des coûts peu élevés, l'ajout d'une offre d'infrastructures sécuritaires permet notamment d'augmenter la demande en transports actifs, c'est un cas où l'offre doit précéder la demande (en anglais on parle de « Build it and they will come »)⁸⁵. L'exemple du déneigement de la piste cyclable sur la rue Maisonneuve à

⁸⁰ GRAME. *op. cit.*

⁸¹ GROUPE DE RECHERCHE APPLIQUÉ EN MICROÉCOLOGIE (GRAME) (2005). *Le prolongement de l'Autoroute 25, une perspective macroécologique*. Mémoire déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). GRAME. [en ligne] http://grame.org/Le-prolongement_de_l'autoroute_25_une_perspective_macroecologique.pdf

⁸² GAUDREAU, M-C. (2023). *Popularité croissante pour le transport collectif. Nouveau record de déplacements*. L'Express Montcalm. [en ligne] <https://www.lexpressmontcalm.com/article/2023/03/09/popularite-croissante-pour-le-transport-collectif>

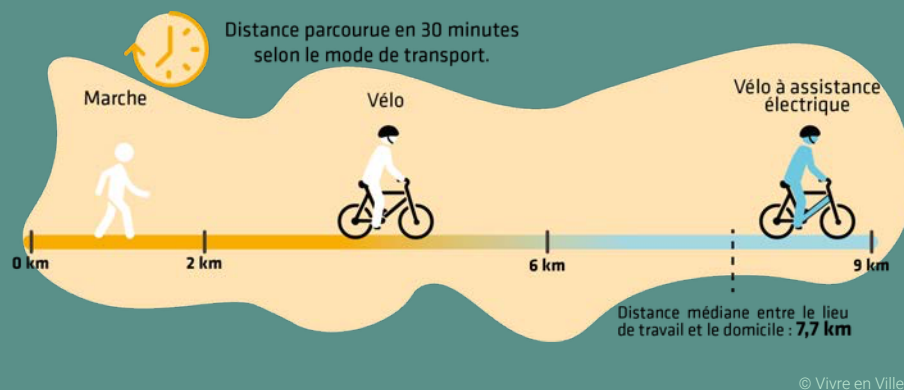
⁸³ *Ibid.*

⁸⁴ GRAME. *op. cit.*

⁸⁵ PENNEY, V. (2021). *If you build it, they will bike : pop up lanes increased cycling during pandemic*, New York Times [en ligne] <https://www.nytimes.com/2021/04/01/climate/bikes-climate-change.htm>

Montréal est éloquent. Lors du premier hiver où la piste était déneigée, 5 000 passages étaient enregistrés annuellement⁸⁶. Seulement un an plus tard, 45 000 passages s'y sont ajoutés⁸⁷.

Qui plus est, il faut rappeler que les vélos à assistance électrique sont de plus en plus populaires et permettent des déplacements sur de longues distances.



Les vélos à assistance électrique peuvent atteindre une autonomie de 100 km et, selon l'organisme Vélo Québec, « les ventes de vélos à assistance électrique, qui étaient marginales en 2015, occupent une part significative du marché. À peu près 110 000 vélos à assistance électrique ont trouvé preneurs [en 2020], ce qui représente 26 % des ventes de vélos pour adultes »⁸⁸. Il y aurait ainsi 365 000 vélos à assistance électrique en circulation au Québec, soit 8 % du parc vélo des adultes⁸⁹.

Pour soutenir le développement du transport actif comme alternative à l'automobile, il faut notamment :

- aménager des trottoirs larges et accessibles aux personnes à mobilité réduite ;
- aménager des pistes cyclables sécuritaires, confortables et unidirectionnelles ;
- limiter la largeur des voies de circulation afin de redistribuer équitablement l'espace de voirie entre les différents modes de transports et limiter les excès de vitesse qui participent au sentiment d'insécurité des usagers vulnérables (piétons et cyclistes) ;
- sécuriser les intersections (p. ex. rétrécissements, marquages au sol, passages surélevés) ;
- assurer l'entretien adéquat du réseau de transport actif ;
- planifier des pôles d'échanges intermodaux conviviaux.

⁸⁶ SARAH-FLORENCE BENJAMIN (2023). Pourquoi les pistes cyclables sont toujours aussi bien déneigées? <https://www.24heures.ca/2023/02/15/montreal-deneige-t-elle-les-pistes-cyclables-au-lieu-des-trottoirs>

⁸⁷ Ibid.

⁸⁸ VÉLO QUÉBEC (2021). L'état du vélo au Québec en 2020, 17p. [en ligne] <https://www.velo.qc.ca/wp-content/uploads/2021/06/vq-edv2020-fr.pdf> p. 30

⁸⁹ Ibid.

Des services de taxi-bus sont également offerts sur réservation tous les jours, de 6 h 30 à 23 h 30, avec plus de 235 lieux d'embarquement ou de débarquement répartis sur tout le territoire de la MRC. On compte également un service de covoiturage. Ces services gagneraient à se faire connaître, notamment en travaillant à leur promotion.

Pour ce qui est de la mobilité durable des visiteuses et visiteurs, des initiatives existent dans Lanaudière pour offrir un transport touristique collectif, dont *Lanaudière en bus*, qui gagnerait à être connu.

Accompagner les campagnes de sensibilisation en mobilité durable, c'est gagnant !

Afin d'accroître la participation de la population aux modes de transports durables, un exercice de sensibilisation devra être entrepris par les villes des MRC de Montcalm et de Matawinie. Combinée à l'amélioration des services, la diffusion massive des moyens de transport collectifs permettra certainement d'accroître leur utilisation.

Des campagnes d'information et de sensibilisation devront être élaborées. Celles-ci devront être accessibles, simples et à la portée de tous. Elles peuvent s'inspirer d'autres campagnes de sensibilisation associées à la réduction de la vitesse sur les routes et les rues résidentielles. À cet égard, la Ville de Saint-Eustache a produit des campagnes efficaces comme la vidéo *Priorité piétons : une obligation !* en 2018⁹⁰ et les panneaux de sensibilisation *Prends le temps de vivre. Ralentis.* en 2022⁹¹.



© Ville de Saint-Eustache

⁹⁰ Ville de Saint-Eustache (2022) *Priorité piétons : une obligation !* [en ligne] <https://www.saint-eustache.ca/prioritepietons#:~:text=Cette%20campagne%20de%20sensibilisation%2C%20s%27engageant%20aux%20traverses%20pi%C3%A9tonni%C3%A8res.>

⁹¹ Ville de Saint-Eustache (2022) « *Prends le temps de vivre. Ralentis.* » dans Communiqué, [en ligne] <https://www.riptb.qc.ca/communiqu%C3%A9/prends-le-temps-de-vivre-ralentis/>

Pour aller plus loin

Pour pallier les pertes de revenus sur l'essence dans le cadre de la transition vers les mobilités électriques, des alternatives sont actuellement à l'étude comme la tarification kilométrique ou l'instauration de péages routiers. Ceux-ci sont des moyens efficaces pour réduire le nombre de kilomètres parcourus par ménage, et donc de réduire la congestion routière⁹². Bien que ces mesures peuvent constituer une source de revenus pour financer des alternatives à l'automobile, elles peuvent également se limiter à un remplacement de la taxe sur l'essence, en retenant les avantages d'être mieux ciblé et modulable.

Une tarification kilométrique ou un péage routier peuvent faire office de tarification de la congestion. Il s'agit d'une tarification routière dynamique qui évolue en fonction de l'heure de la journée et pouvant comprendre des périodes de gratuité. L'idée est d'inciter les ménages qui le peuvent de retarder ou de devancer leurs déplacements en autos afin de limiter l'achalandage lors des périodes de fort trafic routier.

Réduire les capacités routières peut constituer une solution concrète à la congestion automobile grâce au phénomène d'évaporation du trafic (aussi nommé trafic déduit). Quand on réduit la place dédiée à l'automobile en limitant le nombre de voies de circulation par exemple, on constate une réduction notable du trafic automobile⁹³. Plusieurs cas québécois illustrent ce phénomène comme ceux du pont-tunnel Louis-Hyppolite-La-Fontaine⁹⁴ et du pont Pierre-Laporte⁹⁵. De nombreux exemples internationaux viennent également démontrer le phénomène, tels que la démolition de l'autoroute Harbor Drive à Portland, en Oregon, qui a permis la réduction de 20 % du trafic automobile, une augmentation des déplacements en transports collectifs et une adaptation des horaires de déplacement⁹⁶. Dans ce cas, un changement de comportement important a été constaté dans l'augmentation de la mobilité piétonne et cyclable, mais également dans la réduction des déplacements quotidiens et dans l'abandon de la voiture au profit du transport collectif ou du covoiturage⁹⁷.

⁹² TRANSIT (2020). *Étude sur une éventuelle tarification kilométrique dans la région métropolitaine et au Québec*. [PDF].

⁹³ CORRIVEAU, J. (2022). *Quand le trafic s'évapore*, LeDevoir

⁹⁴ BACHAND, O. (2023). *L'achalandage toujours en baisse de 30% dans le pont-tunnel Louis-H. La Fontaine*, Radio-Canada

⁹⁵ ST-PIERRE, N. (2023). *Congestion du pont Pierre-Laporte: le pire a été évité selon le MTQ*, Le journal de Québec

⁹⁶ INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE L'ÎLE-DE-FRANCE (2014) *La ville après l'autoroute: études de cas Portland, Harbor Drive*. Région Île-de-France. [PDF]. 52 p.

⁹⁷ CEREMA (2019). *Requalification de l'autoroute A7 en boulevard urbain multimodal sur la section Arnavaux – Saint-Lazare*. République Française. [PDF]. 80 p.

Des milieux de vie à adapter pour soutenir les modes de mobilité durable

Comme il a été mentionné au point précédent, la population de la MRC de Montcalm utilise principalement la voiture pour se déplacer. En effet, selon Statistique Canada, neuf déplacements sur dix pour aller à son lieu de travail se feraient en auto solo⁹⁸. Cette situation n'est pas surprenante puisque les infrastructures routières reposent principalement sur le transport motorisé et la densité de population y est plutôt faible. Cette situation est une conséquence directe du phénomène de l'étalement urbain.

Sous-optimisation du territoire

L'étalement urbain désigne l'éparpillement des activités sur un territoire, et ce, tant au niveau local que métropolitain. Le développement étalé de milieux artificialisés entraîne une utilisation sous-optimale du territoire au détriment de terres agricoles et de milieux naturels. L'augmentation de la capacité routière accentue ce phénomène en encourageant les déplacements motorisés sur de longues distances.

Lorsqu'une population est étalée sur le territoire, l'offre de services et d'équipements publics s'avère moins performante. Ces derniers sont éloignés des quartiers résidentiels et donc moins accessibles aux personnes non motorisées (p. ex. jeunes, certaines personnes âgées). L'étalement contribue donc à accroître les dépenses liées à l'entretien et nécessite la construction d'infrastructures publiques coûteuses pour couvrir l'ensemble de la population. À l'inverse, la consolidation des milieux de vie déjà existants permet de réduire les coûts fonciers relatifs à l'aménagement et d'optimiser les coûts des services municipaux. En effet, les services publics associés à un quartier de type banlieue étalée coûtent en moyenne 3 462 \$ par année par résident, contre 1 416 \$ pour un quartier plus compact en territoire consolidé⁹⁹.

Fracture du territoire

De plus, le prolongement de l'A-25 fracturerait davantage la communauté qui se voit déjà divisée par la R-125. L'enclavement d'une portion du territoire entre la R-125 et le futur prolongement de l'A-25 accentuerait l'isolement de certains quartiers, comme le craignent actuellement plusieurs personnes résidentes à proximité du futur prolongement de l'autoroute 19 à Bois-des-Filion¹⁰⁰. Cela rend d'autant plus difficile l'accès aux services de proximité autrement que par l'utilisation de la voiture et en effectuant des détours parfois longs — augmentant par le fait même les nuisances induites par l'automobile ainsi que les situations d'insécurité alimentaire et d'accès aux bassins d'emplois.

⁹⁸ STATISTIQUES CANADA. CANADA (2021). *Profil du recensement, recensement de la population de 2021, principal mode de transport*, [en ligne] <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/details/page.cfm?LANG=F&GENDERlist=1,2,3&STATISTIClist=4&DGUIDlist=2021A00032463&HEADERlist=50&SearchText=montcalm>

⁹⁹ SMART PROSPERITY INSTITUTE (2021). *Infographics: The Cost of Sprawl*. [en ligne] <https://institute.smartprosperity.ca/library/publications/infographics-cost-sprawl>

¹⁰⁰ OUELLETTE-VÉZINA, H. (2023). *Bois-des-Filion ne veut pas se faire « couper en deux »*. La Presse. [en ligne] <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2023-01-26/prolongement-de-l-a19/bois-des-filion-ne-veut-pas-se-faire-couper-en-deux.php>

Le cercle vicieux de l'étalement urbain

La demande induite du prolongement de l'A-25 augmentera le nombre de véhicules sur les routes des MRC de Montcalm et de Matawinie. Cela accentuera l'étalement urbain puisque l'accessibilité automobile augmentera, encourageant des destinations plus lointaines. Par conséquent, les distances à parcourir pour se déplacer seront plus grandes, ce qui provoquera par la suite une utilisation massive de l'automobile. En d'autres termes, l'attractivité de l'autoroute comme atout de vente - *"joindre rapidement Montréal et les Laurentides"* - permettra d'accroître l'attractivité résidentielle du secteur et aura pour conséquence l'ajout de logement de type bungalow sans service de proximité. Le nombre de personnes qui devra se déplacer, essentiellement en automobile faute d'alternative efficace, augmentera progressivement, ce qui entraînera une hausse du trafic et donc de la congestion. C'est le cercle vicieux de la dépendance à l'automobile alimentée par (et alimentant) l'étalement urbain.



Sainte-Julienne en 2004 et 2019

© Google Maps

D'ailleurs, une récente étude sur le cas du prolongement de l'autoroute 30 en Montérégie a fait le constat que l'augmentation de la capacité routière décuple la probabilité de convertir des terrains à des fins industrielles et commerciales, et ce, « [...] même si les autorités publiques cherchent à limiter ces possibilités par des contraintes juridiques et des lois »¹⁰¹. Autrement dit, même si les autorités locales et régionales souhaitent respecter les plans ou les politiques d'aménagement, les infrastructures autoroutières sont de véritables générateurs de développement immobilier qui peuvent avoir des impacts non négligeables sur le paysage d'une région (p. ex. enlaidissement, îlots de chaleurs, éparpillement des activités, imperméabilisation des sols) et sur la population locale (p. ex. déplacements motorisés accrus, baisse de la qualité de vie, stress environnemental).

¹⁰¹ DUBÉ, J. & Coll. (2022). *Highway expansion and impacts on land uses changes : an event study approach*, 50p. [en ligne] https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4188626

Dans le cas du prolongement de l'A-25 et des MRC de Montcalm et de Matawinie, cela signifie qu'il y aurait la possibilité qu'on y aménage un (ou plusieurs) centre commercial (mettant fin aux commerces locaux des noyaux villageois de la région) ainsi que des industries accentuant par le fait même les bruits générés par les activités et le déplacement des poids lourds, ainsi qu'une augmentation significative des différentes formes de pollution (p. ex. auditive, environnementale). Aussi, il est démontré que les résidentes et les résidents des secteurs plus éloignés consomment environ 65 % plus d'essence que ceux d'un secteur central. « Si, dans les quartiers centraux congestionnés, l'efficacité marginale des véhicules est faible, les distances parcourues sont plus petites et l'usage des transports publics s'avère beaucoup plus élevé que dans les banlieues. Il ressort de cette étude que les choix de localisation et de mode de transport expliqueraient la majorité des variations observées pour la consommation d'essence.¹⁰² ».

Une étude de mémoire de maîtrise menée par Kamal Chahboub, et encadrée par les professeurs Sylvain Lefebvre et Mélanie Doyon, en 2012 en est d'ailleurs venu à la conclusion que le prolongement de l'A25 à Laval, débuté en 2008, a rapidement engendré de l'étalement urbain.¹⁰³ En effet, en quelques années, 10 % des zones limitrophes au tracé de l'autoroute 25 qui étaient agricoles en 1999 étaient désormais urbanisées dès 2008, année du lancement du projet¹⁰⁴. À cette époque, la Coalition contre l'autoroute 25 prédisait déjà que cette infrastructure engendrerait un étalement urbain à l'échelle de la périphérie nord de Montréal, surtout au niveau de l'est de Laval et des MRC de la couronne nord de la Communauté métropolitaine. Ce mémoire souligne également que dans le projet du prolongement de l'autoroute 25 [entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'avenue Marcel-Villeneuve à Laval], les décideurs n'ont pas tenu compte de l'opinion publique et de la société civile¹⁰⁵.

Qui plus est, l'étalement urbain et son boom immobilier dans une région rurale peuvent causer des problèmes d'accès à l'eau potable. En effet, selon Kim Marineau, de la firme de consultants scientifique Biodiversité conseil, « [...] une croissance démographique des régions [...] se traduit par une hausse de la quantité d'eau consommée »¹⁰⁶. La qualité des eaux peut également être affectée puisque les nouveaux développements domiciliaires, commerciaux et industriels causent la destruction de boisés, de milieux humides et de terres agricoles en plus de fragiliser la nappe phréatique. Pensons aux récents exemples de Sutton dans la région touristique de l'Estrie et de Saint-Lin–Laurentides dans la MRC de Montcalm qui ont eu des problèmes d'approvisionnement en eau potable suite à de nouveaux développements¹⁰⁷.

¹⁰² GROUPE DE RECHERCHE APPLIQUÉE EN MACROÉCOLOGIE (2001). *Les transports après Kyoto : l'efficacité énergétique des villes*, GRAME, 8p. [en ligne] https://www.grame.org/les_transports_apres_Kyoto.pdf

¹⁰³ CHAHBOUB, K. (2012). *Le tronçon de l'Autoroute 25 et l'étalement urbain*. Mémoire présenté comme exigence partielle de la maîtrise en géographie. Université du Québec à Montréal. <https://archipel.uqam.ca/4447/1/M12362.pdf>

¹⁰⁴ *Ibid.*

¹⁰⁵ *Ibid.*

¹⁰⁶ BERGERON, U. (2022). *Les nouvelles banlieues ont soif*, Le Devoir, [en ligne] <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/750615/urbanisme-les-nouvelles-banlieues-ont-soif>

¹⁰⁷ *Ibid.*



Point d'eau à Sainte-Julienne à proximité de l'emprise du prolongement de l'autoroute 25

Le développement de territoires vierges signifie également pour la ville la nécessité d'ajouter des infrastructures, équipements et services qui sont déjà disponibles sur le territoire et pourraient être mieux rentabilisés si la ville oriente plutôt sa croissance vers la consolidation. Les coûts pour des constructions et des installations supplémentaires sont jusqu'à 60 % plus dispendieux que l'adaptation des infrastructures existantes à une hausse de la demande¹⁰⁸. De plus, ces nouveaux services représenteront inévitablement une hausse des frais et taxes municipales pour entretenir et opérer ces services - facture qui devra être réglée par l'ensemble des concitoyennes et concitoyens. L'idée que l'étalement urbain réduirait la facture de l'impôt foncier et remplirait les caisses de la municipalité sur le long terme est fallacieuse.

En somme, avec son prolongement autoroutier, la MRC deviendra à court terme de plus en plus accessible aux véhicules motorisés et contribuera au développement immobilier de la région. Toutefois, les déplacements motorisés s'accumuleront à moyen terme, ce qui provoquera inévitablement une diminution de la fluidité, voire une réapparition de la congestion routière, sur les routes locales (R-125, R-158, R-337 et R-346), ce qui réduira la qualité de vie et la sécurité des riverains.

Ne pas devenir une ville des fins de semaine

Notons également que les travaux de l'A-25 et de la R-125 favoriseraient davantage l'établissement de villégiature au détriment des résidences permanentes (p. ex., hausse du prix des logements, commerces avec horaires atypiques ouverts seulement les fins de semaine). Cela signifie que le secteur de la construction domiciliaire mise sur un développement axé sur les résidences secondaires, de villégiature et les expériences de séjour à court terme (p. ex. Airbnb), accentuant ainsi la « Laurentidisation » de

¹⁰⁸ OCDE (2018). *Rethinking urban sprawl : moving towards sustainable cities*, 168p.

Lanaudière¹⁰⁹. Bien que ces vacancières et vacanciers génèrent des revenus fiscaux aux municipalités et contribuent au dynamisme récréotouristique de la région, ils peuvent entraîner des dépenses supplémentaires en services municipaux, en plus de participer à l'empiétement sur les milieux naturels et ne pas contribuer au dynamisme socioculturel des municipalités en semaine. Qui plus est, ces lieux de villégiatures, aménagés de manière diffuse, génèrent de forts déplacements motorisés non seulement les fins de semaine, mais également les jours de semaine, notamment en saison estivale.

Prenons notamment l'exemple de la Ville de Mont-Tremblant qui a dû réagir rapidement au développement immobilier effréné en procédant à une révision réglementaire à l'été 2021¹¹⁰. La MRC des Laurentides a emboîté le pas en septembre 2021 par l'adoption d'une résolution de contrôle intérimaire pour interdire rapidement toute nouvelle construction ou tout agrandissement de commerce d'hébergement, d'habitation multifamiliale ou d'usage de villégiature¹¹¹. Dans ce cas, les autorités municipales et régionales ont dû réagir de manière urgente à l'arrivée massive de nouveaux ménages. L'augmentation de la capacité routière influence directement le nombre de personnes qui envisagent de s'installer à un endroit temporairement plus accessible¹¹².

Des villes dynamiques et agréables à vivre pour les Montcalmoises et Montcalmois

Renoncer au projet de l'autoroute 25 et opter pour des mesures de mobilité durable a un impact direct, tangible et pérenne sur l'économie locale. Il s'agit de soutenir une économie diversifiée, fondée sur la consolidation des villes et villages. Pour cela il faut accompagner le réaménagement des axes structurants de circulation d'espaces de qualité : boulevards agréables, inciter à l'apaisement de la circulation et au bien être des populations locales n'est pas incompatible avec fluidité du trafic.

Il s'agit aussi d'éviter un développement immobilier axé sur la villégiature pour soutenir la vitalité des localités à longueur d'année. Un développement socio-économique local uniquement dédié à la fin de semaine et au service de la villégiature est à éviter. Les localités sont à même de trouver un juste équilibre entre services de villégiature et services pour les citoyennes et les citoyens.

¹⁰⁹ Dans un article de 2009, le professeur Mario Polèse parle de « Laurentidisation » comme un endroit où le « [...] marché immobilier [est] dominé par des résidences secondaires et des étrangers. »

POLÈSE, M. (2009). *Les nouvelles dynamiques régionales de l'économie québécoise : cinq tendances*, Recherches sociographiques, p. 11-40 [en ligne] <https://www.erudit.org/fr/revues/rs/2009-v50-n1-rs3091/029967ar/>

¹¹⁰ VILLE DE MONT-TREMBLANT (2022). *Enjeux de développement - Révision réglementaire en vue de la refonte du Plan d'urbanisme*. <https://www.villedemont-tremblant.qc.ca/citoyens/urbanisme/enjeux-de-developpement-rci>

¹¹¹ VILLE DE MONT-TREMBLANT (2021). *Contrôle intérimaire touchant le territoire de Mont-Tremblant*.

<https://www.villedemont-tremblant.qc.ca/fr/nouvelles/contrôle-interimaire-touchant-le-territoire-de-mont-tremblant>

¹¹² PERRIN, C. (2018). *La théorie du trafic induit : Entrevue avec Marie-Hélène Vandersmissen*. [Émission de radio]

<https://ici.radio-canada.ca/ohdio/premiere/emissions/medium-large/segments/entrevue/98756/trafic-induit-augmentation-offre-transport-utilisation-vandermissen>

Des milieux de vie complets et agréables pour les Montcalmoises et Montcalmois

Pour de futurs résidentes et résidents, un logement à proximité de services courants et de commerces sera souvent plus attractif qu'un logement sur un terrain aléatoire entouré par d'autres logements similaires. « Ces derniers sont en effet prêts à payer plus cher pour bénéficier de localisations centrales caractérisées par la qualité des espaces publics, des bureaux agréables, des cafés, des commerces et des services, par exemple. Cette attraction permet à la ville de bénéficier d'un bassin plus important de contribuables. »¹¹³

Cette mixité engendrée par la densification douce est également attrayante pour les commerces et les entreprises qui ont la possibilité de bénéficier d'un bassin plus large de consommateurs et de travailleuses et de travailleurs potentiels qui contribueront à l'économie locale. Cela soutient également l'offre d'emploi pour la main-d'œuvre locale et représente pour la ville des sources de revenus supplémentaires intéressantes qu'elle pourra réinvestir dans la communauté.

Consolider nos milieux de vie pour instaurer un cercle vertueux de mobilité durable

Il est important de garder en tête que pour être optimaux, les transports actifs et collectifs doivent desservir des milieux de vie complets de densité moyenne. Autrement dit, les prochains développements immobiliers de la MRC devraient viser une densification adaptée au contexte rural/périurbain et une consolidation des zones déjà urbanisées à proximité des services existants.



© Vivre en Ville

¹¹³RAJAONSON, J., (2022). *La densification des villes est bonne pour l'environnement ... et l'économie*. [en ligne] <https://www.transitionsenergies.com/densification-villes-bonne-pour-environnement-economie/>

La densité minimale suggérée pour un service de transport collectif de base, à l'instar d'un autobus aux 20 à 30 minutes, serait de 50 résidents et emplois combinés par hectare¹¹⁴. Il ne s'agit pas de construire de grandes tours d'habitation ou de dénaturer le paysage rural, mais bien d'insérer dans les espaces vacants et sous-optimisés des logements qui s'intègrent bien au cadre bâti déjà existant comme l'ont fait de nombreuses municipalités rurales au Québec¹¹⁵.



© Vivre en Ville

Illustration d'une densité désirable pour la mobilité durable dans les noyaux villageois



Densification douce



© Vivre en Ville

¹¹⁴ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO (2012). *Lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports en commun*, [en ligne] <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1105644.pdf>

¹¹⁵ BACHAND, O. (2022) *Les municipalités commencent à se tourner vers les logements accessoires*, Radio-Canada, [en ligne] <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1924789/logement-crise-immobilite-acces-proprete-location>



© Vivre en Ville

Exemple de noyau villageois densifié, animé et vert

Au lieu d'aménager des quartiers peu denses, diffus et axés sur l'utilisation de la voiture, certaines municipalités, dont Candiac sur la Rive-Sud de Montréal¹¹⁶, développent des quartiers à proximité des infrastructures de transport collectif et orientés vers les déplacements durables.

¹¹⁶ VILLE DE CANDIAC (n. r.). *TOD de la gare, urbanisme durable*, [en ligne] <https://candiac.ca/la-ville/developpement/tod-de-la-gare>

UNE PARTICIPATION CITOYENNE INCLUSIVE ET ÉCLAIRÉE

À l'instar de la consultation publique menée par Trajectoire Québec¹¹⁷ sur la question du transport collectif dans Lanaudière, il est nécessaire d'intégrer les citoyennes et les citoyens à un processus consultatif constructif qui axe la démarche sur le codesign. Dans le cadre de la consultation de Trajectoire Québec, il a été révélé que certaines réalités locales en transport ont été écartées ou sous consultées pour l'instant (p. ex. sur la qualité du service). Cette consultation a également mis en lumière des faits inquiétants comme la stigmatisation du transport collectif et le manque évident de publicité autour des services mis en place pour améliorer la mobilité des Montcalmoises et des Montcalmois.

Une participation citoyenne bienveillante et inclusive pour les Montcalmoises et Montcalmois

Il est primordial d'offrir aux résidentes et aux résidents la possibilité de faire un choix éclairé quant aux différentes options d'amélioration de la mobilité, et ce en connaissant les impacts à court, à moyen et à long terme de chacune des pistes de solutions envisagées.

Pour cela, il faut :

- s'assurer que les personnes consultées aient une opinion éclairée par une documentation neutre, transparente et objective du projet, de ses conséquences et des alternatives possibles au projet de prolongement de l'autoroute 25 (ce qui a parfois pu faire défaut) ;
- instaurer des lieux d'expression libre et sécuritaire où la bienveillance prime et dans lesquels toutes les opinions sont acceptables ;
- ouvrir la discussion pour converser des pistes d'amélioration pour la mobilité de tout le monde, en lieu et place d'un débat stérile sur le consentement au projet ;
- garantir une démarche de consultation non partisane en ayant recours à des organismes ou des mécanismes de consultation externe.

¹¹⁷TRAJECTOIRE QUÉBEC (2022). *Portrait-diagnostic des services de transport collectif dans Lanaudière, projet consult-action transport collectif Lanaudière*, 36p.

SYNTHÈSE

Une révision radicale de nos priorités en tant que société est nécessaire afin de ne pas créer aujourd'hui les problèmes de demain. La réponse face aux changements climatiques ne peut résider dans la construction d'une autoroute qui ne répond pas aux enjeux de décongestion à moyen et à long terme tout en :

- mettant la santé des populations en danger, notamment celle de nos enfants ;
- détruisant la biodiversité et participant à l'extinction d'espèces floristiques et fauniques ;
- fracturant le territoire et séparant les communautés ;
- dévitalisant les cœurs villageois ;
- favorisant l'essor de *villes de fin de semaine* axé sur la villégiature et non sur la vie communautaire et les systèmes de solidarité qui en résultent ;
- stimulant l'étalement urbain — une pratique insoutenable à long terme pour les municipalités, pour la fiscalité locale et pour les écosystèmes.

Refusons collectivement la fausse bonne idée du prolongement de l'autoroute 25 et optons pour une démarche proactive de développement de la mobilité durable — seule voie possible pour une réduction pérenne de la congestion routière et un développement socio-économique soutenable pour nos territoires.

Pour cela il faut analyser tous les scénarios à notre disposition - dont le maintien de la situation initiale - afin de s'assurer de :

- Développer une offre de transport local et régional durable, active et collective, notamment en :
 - développant des infrastructures cyclables et piétonnes ;
 - augmentant la fréquence, la ponctualité et le confort de l'offre de transport collectif ;
 - favorisant le transfert modal vers la mobilité durable ;
 - améliorant les alternatives à l'auto solo, telles que les initiatives de covoiturage et de taxi-bus ;
 - instaurant une tarification de la circulation ;
 - expérimentant un péage de congestion ou une tarification kilométrique.

- Préserver durablement nos milieux naturels pour :
 - bénéficier de leurs services écosystémiques tels que la gestion des eaux de pluie pour prévenir les inondations, préserver les puits de carbone et assurer la conservation des îlots de fraîcheurs ;
 - assurer l'indépendance alimentaire des territoires en soutenant les acteurs du système alimentaire local dans le développement de la zone agricole et des communautés nourricières ;
 - préserver les espèces végétales et animales en excluant durablement toute destruction des zones humides et des espaces naturels à forte valeur environnementale. Il est aussi possible de se doter d'une politique de zéro artificialisation des sols ;
 - accroître notre résilience face aux catastrophes naturelles en adoptant un haut niveau d'exigence en termes de pratiques d'aménagements du territoire.
- Consolider et densifier nos villes et villages avec une approche raisonnée et adaptée au contexte ;
- Soutenir le développement économique local de proximité, favorable à la consolidation des cœurs de villes et de villages.

L'ensemble des recommandations et avis mis de l'avant dans le présent document sont en accord avec l'engagement pris par les municipalités dans le cadre de la *Déclaration lanaudoise pour l'environnement*¹¹⁸. Des engagements soutenable si nous renonçons au prolongement de l'A-25. Faisons suite à nos engagements par des actes forts et structurants!



¹¹⁸ Table des préfets de Lanaudière (2023). *Déclaration lanaudoise pour l'environnement*.
<https://www.prefetslanaudiere.com/wp-content/uploads/2023/06/proposition-modele-reso-municipale.pdf>

