

Richard Bergeron, chroniqueur urbain
Ici Radio-Canada Première 95,1 FM, émission Le 15-18

Tunnel et autoroutes

Chronique du 20 octobre 2022

La population de la Rive-Sud vit présentement ce qui, à ses yeux, est un véritable drame, à savoir la réfection du tunnel Hippolyte-Lafontaine. Au sortir de la récente campagne électorale, la population de la Couronne Nord vit au contraire un pur moment d'espoir puisque le « bon parti », celui qui lui a promis beaucoup de constructions autoroutières, a été reporté au pouvoir.

Explorons aujourd'hui le malheur des uns et le bonheur des autres.

Réfection du tunnel Hippolyte-Lafontaine

Inauguré en 1967, âgé donc de 55 ans, le tunnel nécessite des réfections majeures, estimées à 1,4 milliard de dollars (G\$)¹.

Ce n'est toutefois pas le montant des travaux mais bien la fermeture partielle du tunnel sous-fluvial qui inquiète ses quelques 120 000 utilisateurs quotidiens. De fait :

- Le tunnel sera complètement fermé dès demain, 21 octobre et jusqu'au lundi 24 octobre, afin de mettre en place la nouvelle configuration des voies;
- La semaine prochaine, soit 24 au 31 octobre, seulement deux voies par direction seront disponibles. Il est également possible que le tunnel soit fermé la nuit durant cette période;
- Enfin, à partir du 1^e novembre et pour trois longues années, le tunnel ne sera accessible qu'à la moitié de sa capacité actuelle, soit 3 voies sur 6, en plus, sans doute, d'être parfois fermé la nuit et les week-end.

Des mesures de mitigation ont bien sûr été prévues, dont l'ajout de stationnements incitatifs, la disponibilité plus que suffisante d'autobus reliant les stations de métro Radisson et Longueuil, et j'en passe.

Mais encore faut-il que les automobilistes concernés consentent à passer au transport collectif. Ce qui semble loin d'être acquis, comme en a témoigné le journaliste de Radio-Canada René Saint-Louis le 17 mai dernier : les nouveaux stationnements incitatifs tout comme les autobus dédiés étaient vides.



¹ Les 500 M\$ conjointement annoncés par Québec et Ottawa en 2019, majorés des 900 M\$ à la seule charge de Québec annoncés par Radio-Canada le 4 août dernier.

La vie en banlieue offre énormément d'avantages. C'est pour cela que des millions de gens l'ont choisie. Il peut toutefois arriver qu'un événement peu agréable survienne, même un événement qui s'étendra sur 3 longues années.

Cela dit, la situation est-elle vraiment si grave, docteur ? Considérons que :

- De 1, l'analyse des données de mobilité² des résidents de la Couronne Sud révèle qu'en pointe du matin (PAM), un peu moins de 15 % ont pour destination le cœur et l'est de l'île de Montréal. Sur l'ensemble de la journée (24H), la proportion baisse à tout juste 7 % :
 - Ce dont on déduit qu'un jour de semaine pré-Covid typique, 85 % des habitants de la Couronne Sud ne seront pas affectés par la fermeture du tunnel Hippolyte-Lafontaine en PAM, proportion qui passe à 93 % sur 24H;
 - Ce qui traduit le haut degré d'autonomie atteint par la Couronne Sud au sein de la région métropolitaine de Montréal³.
- De 2, sauf exception, les trois voies qui demeureront disponibles dans le tunnel lui conservera entre 40 et 50 % de sa capacité véhiculaire. Sauf les jours de semaine en heures de pointe, il devrait être assez aisé de l'emprunter.
- De 3, les autorités publiques ont fait le maximum pour offrir les alternatives les plus attrayantes possible par transport collectif. Ce serait peut-être le temps d'y penser, sachant que par rapport au niveau pré-Covid (2019) :
 - Avec un taux de 96 %, la circulation automobile est à toute fin pratique revenue à son niveau maximal⁴;
 - Quand les transports collectifs ne sont toujours qu'à 70 %, le métro à 66 %.
- De 4, les désagréments pourraient être allégés si les personnes ayant la possibilité de télétravailler répartissaient plus également leurs présences au bureau entre les 5 jours de la semaine :
 - Présentement, les lundi et vendredi ont des airs de week-end à Montréal;
 - Si les choses restent en l'état, on doit effectivement prévoir des congestions fortement aggravées les trois jours du milieu de la semaine.
- De 5 et enfin, on parle beaucoup des impacts susceptibles d'affecter la population de la couronne sud. C'est oublier que le tunnel Hippolyte-Lafontaine est une infrastructure tout aussi essentielle à la population de l'île de Montréal... que l'on n'a pas tant entendu s'émouvoir.

En conclusion, il suffira d'un peu de bonne volonté de la part des uns et des autres pour que la situation des trois prochaines années soit tout à fait viable. De toute façon, nous n'avons pas le choix : on s'ajuste ou on chiale durant trois longues années.

² ARTM, Enquête Origine-Destination 2018, analyse par régions d'origine. Sont ici prises en compte les régions de destination CUM Centre-Ville (1), CUM Centre (2) et CUM Est (3), considérant que ceux qui se dirigent vers la CUM Ouest (4) utilisent plutôt les ponts Mercier et Champlain.

³ Du fait du vaste mouvement d'étalement urbain qui a marqué les 60 dernières années, la RMR Montréal est aujourd'hui en large partie constituée de 3 sous-ensembles relativement autonomes, soit l'Île de Montréal, la Couronne Sud et la Couronne Nord.

⁴ La Presse, 12 octobre 2022.

Projets autoroutiers en Couronne Nord

Quatre projets totalisant plus de 60 km d'élargissements et de prolongements d'autoroutes sont à divers stades d'avancement en Couronne Nord :

A-15 : Élargissement de l'autoroute à 4 voies par direction jusqu'à l'A-50, sur 20 km. Les coûts sont estimés à 1,5 G\$. Le tout est présenté comme un projet de transport collectif, le MTQ parlant d'un simple ajout de voies réservées pour autobus.

A-19 : Prolongement sur 12 km, entre Laval et Bois-des-Filion, au coût estimé de 900 M\$. Là encore, on insiste sur l'intention d'améliorer le transport collectif.

A-25 : Prolongement sur 9,2 km, à un coût encore inconnu. Ce projet permettra la construction d'une voie de contournement de Saint-Lin-Laurentides et la desserte optimale de la MRC Montcalm, là même où lors de son premier mandat, le gouvernement Legault a dézonné d'importants superficies forestières et agricoles.

A-13 : Prolongement sur 22 km, entre l'A-640 et l'A-50, à un coût pour l'heure inconnu. François Legault en avait fait l'annonce durant la campagne électorale de 2018, alors qu'il se trouvait à Saint-Colomban⁵.

Par-delà la référence quasi obligée au transport collectif, faut-il être dupe des motivations réelles du gouvernement ?

- Même là où le discours transport collectif est le plus appuyé, le MTQ invoque l'objectif de « *décongestionner l'autoroute 15 à Laval et dans les Basses-Laurentides* »;
- De façon générale, le MTQ justifie tous ces projets par la formidable croissance démographique de la Couronne Nord. Citons-le : « *Ce secteur est en développement constant depuis les années 1960 (...) Entre 1996 et 2016, la croissance de la population du nord de la région de Lanaudière a été de 37 %, comparativement à la moyenne québécoise qui se situe à 12 %* »⁶;
- Couronne Nord où l'on trouve 703 véhicules pour 1 000 habitants et, sans surprise, où les véhicules privés comptent globalement pour 93 % de la mobilité motorisée, taux qui atteint 99 % dans les villes situées au-delà du territoire de la CMM, Saint-Colomban et Saint-Lin-Laurentides par exemple;
- Bref, il est acquis que des milliers de nouveaux habitants vont continuer année après année de s'établir en lointaine Couronne Nord. Pour chaque groupe de mille, il faut compter au minimum 700 autos supplémentaires. Ce qui rend essentiel le développement de l'offre autoroutière.

François Legault nourrit manifestement de grandes ambitions pour la Couronne Nord.

⁵ « *La région des Basses-Laurentides a vu sa population s'accroître de près de 90 % entre 1976 et 2006, passant de 198 000 à 370 000 habitants. Cette croissance soutenue ne montre actuellement aucun signe d'essoufflement. Résultat: l'autoroute 13 est aujourd'hui au bout de ses capacités* ». Source : Propos cités par le quotidien régional l'Éveil, 13 septembre 2018.

⁶ Citons à cet égard la ministre responsable de la région Lanaudière, Caroline Proulx : « *La forte croissance démographique et l'essor du développement économique de notre belle région de Lanaudière font en sorte que la circulation y est plus importante. Notre réseau routier doit suivre cette évolution. À terme, ces investissements permettront d'améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements de façon appréciable* ». Source : Communiqué du MTQ, 28 septembre 2020.