

Présentation d'un mémoire sur le

**Consultation publique
Parachèvement de l'autoroute 25 :
Modification du schéma
d'aménagement en vigueur
sur l'île de Montréal**

Présenté par Francis Lapierre

En tant que simple citoyen de la Ville de Montréal

Présentation et intérêt porté au projet

Je m'appelle Francis Lapierre et je suis un simple citoyen de la Ville de Montréal. Mon action en tant que journaliste bénévole au Journal communautaire "Le Monde" de l'arrondissement Saint-Michel - Villeray - Parc Extension à Montréal m'a amené à m'intéresser au dossier de l'environnement au Québec et plus particulièrement à Montréal. J'ai été amené aussi à m'intéresser au nouveau parti politique municipal Projet Montréal et aux idées de son chef Richard Bergeron sur le développement durable. Par la suite, j'ai été amené à rencontrer les gens du Conseil Régional de l'Environnement de Montréal et à partager leurs idées concernant le développement durable dans la région de Montréalaise. Et maintenant, j'appuie les gens de la TAQH-M dans leurs revendications d'obtenir l'arrêt du projet de prolongement de l'autoroute Ville-Marie dans l'Est que l'on nomme hypocritement « modernisation » de la rue Notre-Dame dans l'est. Or les dossiers du prolongement de l'autoroute 25 et celui de cette « modernisation » de la rue Notre-Dame dans l'Est sont étroitement reliés; ils ne font qu'entretenir le flot de véhicules individuels qui se déverse sur Montréal à partir des banlieues au lieu de l'endiguer.

Mais avant même d'œuvrer au sein du journal, je trouvais illogique qu'on puisse envoyer des hommes sur la lune et les y en faire revenir et qu'on ne pouvait pas concevoir un véhicule écologique pouvant rivaliser avec l'automobile actuelle. C'est pourquoi je me suis intéressé aux véhicules écologiques et, en particulier, électrique. C'est en poursuivant cette démarche que je me suis intéressé à la quasiturbine. Ce nouveau moteur rotatif révolutionnaire inventé au Québec pourra certainement permettre de créer de nouveaux véhicules écologiques. En attendant ces avancées, il n'est pas souhaitable que l'on construise de nouvelles autoroutes en milieu urbain. Et même à ce moment, toute démarche visant à augmenter la part du transport en commun et du transport actif (cyclisme, marche à pied, patin à roulettes, etc.) serait préférable afin de réduire la congestion et l'étalement urbain.

Préoccupations reliées à cette consultation

Comme la poursuite judiciaire intentée contre le gouvernement par le Conseil Régional de l'Environnement de Montréal le démontre clairement, la légalité du processus de consultation publique utilisé lors de la dernière consultation du BAPE sur le prolongement de l'autoroute 25 est contesté. Même les commissaires du BAPE le reconnaissent clairement dans leur rapport. Les procédures n'ont pas été respectées ce qui n'empêche pas le gouvernement de vouloir continuer dans la même voie en produisant cette **consultation bidon** afin de pouvoir violer le schéma d'aménagement de la Ville de Montréal.

En fait, **il serait nécessaire de refaire une nouvelle audience du BAPE** sur ce projet **en présentant** non-seulement une ébauche ou un prototype de projet en PPP (Partenariat Public Privé) mais **un projet complet en respectant les règles du BAPE**.

De plus, **il faudrait modifier les lois constitutives du BAPE afin de faire en sorte que les conclusions des commissaires du BAPE** soient non-plus seulement des recommandations mais **soient décisionnelles**. Cela empêcherait le gouvernement de nous fourguer n'importe quel projet non respectueux de l'environnement.

Préoccupations reliées au projet

Je tiens à préciser que le sens que l'on donne aux mots "développement durable" est souvent galvaudé. En effet, ces mots sont souvent utilisés par plusieurs grandes entreprises ou gouvernements pour justifier des manières de faire qui encouragent une dégradation rapide de notre environnement. Je crois que c'est le cas ici avec ce projet.

Donc, comme je le mentionnais lors de ma première question au BAPE : plusieurs intervenants et organismes dont le Conseil Régional de l'Environnement de Montréal ne croient pas les prétentions du ministère des Transports du Québec ou des promoteurs du projet à l'effet d'une réduction de l'achalandage sur les ponts du nord de l'île de Montréal sauf à court ou très court terme. Au contraire, l'augmentation du trafic induit en partie alimentée par le développement immobilier ou industriel dans la couronne Nord de Montréal et la modification des habitudes de déplacements des citoyens en faveur de l'automobile individuelle provoquera une augmentation de la pollution atmosphérique et des gaz à effets de serre. Rappelons que la vaste majorité des citoyens sont constamment bombardés de publicités en provenance du lobby de l'automobile. L'historique de l'augmentation de la circulation après l'ajout d'un nouveau pont entre Montréal et Laval nous montre clairement que c'est ce qui va arriver après l'ajout du pont de la 25. D'ailleurs, la vaste majorité des urbanistes s'entendent pour dire que l'ajout d'une nouvelle structure autoroutière en milieu urbain favorise à moyen ou long terme l'augmentation de la congestion routière.

Pour toutes ces raisons, que ne tiennent pas en compte les fonctionnaires du ministère des Transports, les projections de diminution de l'achalandage et de réduction de la pollution atmosphérique sont frivoles. Or, à ce moment-ci, ajouter de nouvelles sources de pollution pour les jeunes résidents de l'Est de l'île est pratiquement criminel. Les études du Dr. Louis Drouin de la Direction de la santé publique de Montréal montrent que plus de 90% des enfants de 0 à 4 ans de l'Est de Montréal se font hospitaliser pour des problèmes respiratoires. Les études montrent aussi que c'est de nombreux décès annuellement, toutes causes confondues, qui seront occasionnés par ce projet. Ces causes étant les maladies respiratoires (toutes tranches d'âge), les accidents de la route, les maladies reliées à l'inactivité physique et peut-être aussi l'augmentation de la chaleur du aux gaz à effets de serre générés.

De plus, un des rares éco-territoires de l'Est de l'île de Montréal soit la coulée verte du ruisseau De Montigny est menacée par ce projet. En effet, plusieurs espèces animales tombant sous le coup des lois fédérales ou provinciales concernant les espèces menacées nichent ou fraient aux abords de l'emplacement où doit passer le pont.

Mes suggestions concernant le projet

Ma suggestion est qu'on améliore les infrastructures de transport en commun comme l'a proposé le Conseil Régional de l'Environnement de Montréal et ceci pour un coût moindre. Si l'on désire quand même créer un nouveau lien entre Montréal et Laval alors qu'un pont soit construit plus loin en direction est par rapport au tracé actuel évitant ainsi la coulée verte du ruisseau De Montigny. Si c'est impossible, alors il faut minimiser au maximum les impacts sur les écosystèmes en utilisant les techniques les moins agressives possibles pour l'environnement. Mais surtout, qu'il n'y ait aucun véhicule automobile individuel qui ne soit autorisé à le traverser, ni même aucun camion. Que seul les trains, autobus, véhicules d'urgences, cyclistes et piétons soient autorisés à y circuler. À la limite, le covoiturage pourrait être autorisé à condition qu'il soit surveillé afin d'éviter le passage de tricheurs (utilisation de mannequins par exemple).

Ma position concernant l'autorisation du projet

En conclusion, ma position est claire : je suis contre l'autorisation du Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa par le ministère des Transports du Québec sauf si celui-ci ne permet pas le passage d'aucun véhicule automobile individuel et que l'on respecte au maximum les écosystèmes actuels.