

**215 (nouvelle version)DM18**  
Projet de prolongement de l'autoroute 25  
entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-  
Bourassa

Laval-Montréal

6211-06-080

## **MÉMOIRE**

Présenté au

**Bureau d'audiences publiques sur l'environnement**

À l'occasion du projet de

**Prolongement de l'autoroute-25**

**et d'un nouveau pont vers Montréal**

**lors de la consultation tenue à Montréal les 13, 14 et 15 juin 2005**

**Présentation par Matthieu Lamarche, ing.**

Juin 2005.

- 2 -

## **Présentation**

Ce mémoire est présenté par M. Matthieu Lamarche, ing., résident de Laval depuis 54 ans, qui ne représente aucun organisme ni groupe spécifique, mais au nom d'un bon nombre de résidents de Laval, à titre individuel, amis, voisins et connaissances, lesquels appuient le contenu de ce mémoire. Leurs noms et adresses apparaissent en annexe.

## **Raisons de notre intérêt pour ce projet**

- 1- son effet nocif sur l'environnement, surtout en terme de l'augmentation de la pollution de l'air dans la région est de Laval et de celle de Montréal, causée par les émissions des automobiles additionnelles des gens qui en profiteront pour aller s'installer dans l'est de Laval, et même plus au nord.
- 2- son effet éphémère sur la réduction de la congestion sur les routes et ponts reliant Laval et Montréal, principal objectif visé par le projet, ce qui en fera un projet de développement non durable.

## **Influence de ce projet sur l'environnement et sur la qualité de vie**

Malgré les affirmations contraires à l'occasion de ce projet d'un nouveau pont, l'expérience a maintes fois démontré ici même à Laval que ce nouveau pont invitera les gens à venir s'installer dans cette partie est de Laval et au delà vers le nord.

En dépit des évaluations des futurs déplacements O.D. sur ce prolongement et pont, effectuées par simulation, l'expérience passée et actuelle permet d'affirmer que les futurs résidents de ces régions voyageront très majoritairement par automobile vers Montréal et retour, pour toutes les mêmes raisons que des milliers de résidents de la couronne nord de Montréal le font déjà. Tout ce flot d'automobiles ira rapidement en croissant et viendra très tôt produire une pollution additionnelle de l'air dans la partie est de Laval et de Montréal, laquelle s'ajoutera à la pollution de l'air déjà très forte sur A-25, sur A-440 et sur A-19.

Toute cette pollution de l'air (et sonore en plus) affectera assurément la qualité de vie dans toute cette région

Pour ces raisons et parce que ce projet ne solutionnera que **temporairement** le problème de congestion sur les autoroutes en question, ce projet constitue une **mauvaise solution** et nécessite qu'on considère **sérieusement d'autres solutions** avant d'aller plus loin.

#### **Action préconisée dans les circonstances.**

Pour toutes les raisons mentionnées plus haut, il apparaît qu'en saine gestion administrative il faille vérifier l'hypothèse des trains de banlieue pour desservir cette région et permettre son **développement durable**.

Vérifications faites, aucune étude n'existe qui soit récente et exhaustive, effectuée dans le contexte actuel, qui permettrait une analyse comparative sérieuse entre le projet proposé et l'alternative **trains de banlieue**, seule autre alternative plausible.

Cette étude devrait couvrir tous les aspects de la question : efficacité du transport des personnes de l'est de Laval et de Montréal, de Mascouche, Terrebonne, Repentigny, Le Gardeur, transport des marchandises, développement de toute cette région, environnement, pollution de l'air et sonore, qualité de vie, coûts de réalisation de ce projet, de son entretien et autres coûts afférents.

#### **Recommandation de ce mémoire**

Considérant le fait que depuis 50 ans on a toujours tenté de solutionner le problème de congestion des accès entre Laval et Montréal et vice-versa par la construction répétitive de nouvelles routes et de nouveaux ponts :

Pont Papineau et autoroute 19,  
 Doublage du pont Pie IX,  
 Élargissement du pont Pie IX original,  
 Autoroute 13 et ses 2 ponts  
 Élargissement du pont Vlau.  
 Sans compter l'autoroute 15 et ses deux ponts;

Considérant qu'à chaque fois, après quelques années, les mêmes problèmes de congestion revenaient de plus belle (comme c'est le cas présentement) à cause de l'étalement urbain induit par ces nouvelles routes et ponts;

Considérant que telles additions de routes et de ponts se sont démontrées tout à fait **non appropriées** pour solutionner de façon durable congestions, pertes de temps, impatience des automobilistes, etc.;

-- 4 --

Considérant de plus que ce surplus inévitable d'automobiles entraînera par le fait même et à court terme une augmentation considérable de pollution atmosphérique et sonore dans toute cette région.

Il nous paraît donc nécessaire qu'une **étude exhaustive et crédible**, basée sur les conditions actuelles et prévisibles, soit effectuée, par des personnes compétentes en la matière, fiables et libres de toute influence à ce sujet, et couvrant tous les aspects mentionnés ci-haut à la section «Action préconisée». Ceci, avant d'aller plus loin dans les démarches relatives à ce projet

Cette étude permettra de faire une **analyse comparative complète et impartiale**, sur tous les plans, entre le projet actuel et l'alternative la plus plausible, c'est-à-dire trains de banlieue, et de s'assurer que les 383 millions prévus pour le projet seront investis de la façon la plus rationnelle, en vue d'un **développement vraiment durable, réduisant la congestion routière à long terme, et la pollution atmosphérique et sonore**, tout en permettant le développement de toute cette région, soit la partie est de la couronne nord de Montréal.

M. Lamarche, ing.  
7 juin 2005.

P.S.— Selon Monsieur Élie Fallu, (qui vient de quitter son poste de maire de Ste Thérèse), la plus belle réalisation de son mandat c'est le train de banlieue reliant Blainville et Montréal, ce qui a permis le développement de sa ville en réduisant de beaucoup le temps de transport vers Montréal et retour. (bulletin à la radio le 8 juin dernier à la suite de son communiqué de presse du 7 juin).

En annexe : liste des quelques 70 personnes signataires endossant le contenu de ce mémoire, rencontrées au hasard de mes activités, sans faire de campagne organisée.