

Projet de prolongement de l'autoroute 25
Entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa

Mémoire présenté au

BAPE

Par

Marc Lessard

9 juin 2005

Le présent mémoire pourrait s'intituler : Exaspération d'un Montréalais sur le manque de vision et sur les incohérences de nos différentes instances gouvernementales. D'entrée de jeu, je le souligne, ce mémoire ne fait appel à aucune donnée scientifique, à aucune information technique car je ne peux d'aucune façon en tant que citoyen m'attaquer aux données fournies par les bataillons d'experts que les différents organismes gouvernementaux ont à leur disposition. Cela dit le gros bon sens me servira de guide et je l'espère nous permettra d'y voir un peu plus clair.

Paroles, paroles

Jusqu'ici l'année 2005 fut très riche en réflexions sur les changements climatiques, sur le développement durable et sur nos habitudes de consommation énergétique. Nous allons brièvement passer en revue les commissions, consultations et plans de ce début d'année.

Premièrement, début janvier débutaient les audiences de la Commission parlementaire sur la sécurité énergétique du Québec sous les auspices du Ministère des Ressources naturelles et de la Faune. Cette vaste consultation est le point de départ d'un processus qui à terme permettra au gouvernement du Québec d'élaborer une nouvelle stratégie visant à assurer notre sécurité énergétique pour les prochaines années. Durant ces audiences plus de 160 mémoires pour la plupart très documentés furent présentés par les organismes et les citoyens préoccupés par la sécurité énergétique.

Le document de réflexion préparé par le Ministère *'Le secteur énergétique au Québec. Contexte, enjeux et questionnements'* était étrangement silencieux sur le transport tant des personnes que des marchandises. Il est plutôt curieux qu'une activité qui à elle seule utilise plus de 38 % de toute l'énergie consommée au Québec soit à toute fin utile écarté de la réflexion. Plusieurs organismes ont d'ailleurs soulevé cette incohérence et ont soumis des recommandations au Ministre. Je me permettrai de citer quelques extraits du mémoire d'un seul de ces organismes, organisme que l'on ne pourra accuser d'activisme écologiste. Il s'agit de l'Ordre des ingénieurs.

'Pour l'Ordre, la problématique des GES est au coeur de la politique énergétique du Québec. La nécessité de réduire les émissions de GES et les autres impacts environnementaux liés à l'énergie détermine l'essentiel de nos choix en ce domaine, ainsi que les principaux axes de recherche et d'innovation de cette politique.'

Un peu plus loin dans le même mémoire :

'Certains de nos modes d'aménagement (étalement urbain) et de développement économique ont pour effet de provoquer une consommation d'énergie accrue, notamment en matière de transport, et doivent être remis en question. L'Ordre recommande en outre l'adoption de mesures pour encourager l'utilisation de véhicules moins énergivores, une plus grande utilisation de l'hydroélectricité dans les transports et l'utilisation accrue du transport collectif.'

Pour finir et toujours selon l'Ordre des ingénieurs citons ce dernier extrait très pertinent pour les discussions actuelles :

'Dans l'agglomération Montréalaise, force est de constater que nous agissons avec l'espace comme avec l'eau ou l'électricité : parce que nous en avons plus que pour nos besoins, nous n'hésitons pas à en dépenser beaucoup, voire à en gaspiller. Cette attitude se traduit, en termes d'aménagement, par l'étalement urbain : la ville s'étend progressivement à une première, puis à une deuxième et une troisième couronne de banlieue, tandis que le centre se trouve vidé de ses fonctions motrices et troué de terrains vacants, ce qui occasionne la construction d'infrastructures et multiplie les besoins de transport, avec les coûts énergétiques et environnementaux que cela suppose.'

Ce mémoire choisi à titre d'exemple ainsi que plusieurs autres déposés lors des audiences de la commission parlementaire sur la sécurité énergétique du gouvernement du Québec accorde une très grande importance aux transports et nous indique la voie à ne pas suivre.

Deuxièmement. Parallèlement aux travaux sur la sécurité énergétique, se déroulait une consultation publique sur le projet de *Plan de développement durable du Québec* sous les auspices cette fois-ci du Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Selon les mots du ministre Mulcair *'Ce plan, qui conjugue les aspects sociaux, économiques et environnementaux du développement, doit résulter d'une volonté commune et d'une vision qui assure la solidarité et la cohérence des actions'*. Près de 600 mémoires furent déposés lors de ces audiences. C'est dire l'importance accordée par les organismes et les citoyens à ce concept de développement.

Les travaux de ces deux commissions, sécurité énergétique et développement durable, ne sont pas encore terminés. Il est indéniable que les résultats de ces travaux influeraient sur les décisions à prendre dans le projet actuel de prolongement de l'autoroute 25. N'eut-il pas été plus sage d'attendre, pour éviter des erreurs coûteuses, les conclusions de ces travaux prévues sous peu avant de prendre quelque décision que ce soit? Sans présumer des décisions qui seraient alors prises concernant le prolongement de l'autoroute 25 celles-ci découleraient à tout le moins d'un processus guidé, pour reprendre les mots du ministre Mulcair, *'par une vision qui assure la solidarité et la cohérence des actions'*.

Comme citoyen nous avons souvent l'impression que les différents ministères du gouvernement du Québec travaillent en vase clos, sans vision globale et de manière incohérente. On nous présente des politiques, des plans, des orientations qui demeurent trop souvent que des paroles. On en arrive à croire que le chant de ralliement de nos élus, tout parti confondu, est cette chanson popularisée par Dalida : Paroles, paroles. L'occasion est pourtant belle pour le gouvernement québécois de nous montrer qu'il a une vision claire et cohérente de notre avenir collectif et qu'il ne répond pas uniquement aux puissants lobbys économiques du moment, impression trop souvent ressentie.

Et les autres niveaux de gouvernement

Comme si cela ne suffisait pas, un troisième plan nous fut proposé cet hiver : il s'agit du *Projet vert – Aller de l'avant pour contrer les changements climatiques – Un plan pour honorer notre engagement vers Kyoto* présenté par le Ministère de l'Environnement du Canada. Ce plan quoique mal ficelé nous indique clairement la direction à prendre : **nous devons diminuer de façon très importante notre consommation d'énergie et plus spécifiquement celle liée à la consommation de produits pétroliers.**

D'ailleurs, ce plan nous donne un avant-goût, pour ne pas dire un arrière-goût, des coûts que peuvent représenter pour la société l'inaction et l'incohérence de nos gouvernements. En 1997 lorsque le Canada signait les accords de Kyoto il s'engageait à réduire de 6 % par rapport au niveau de 1990 ses émissions de GES et ce pour 2010. Huit ans après la signature de cet accord et cinq ans avant l'échéance un plan nous est enfin proposé et nous constatons que l'effort demandé n'est plus de 6 % mais près de 30 % par rapport au niveau de 1990. Tous les experts s'accordent pour dire qu'il est maintenant impossible pour le Canada de respecter ses engagements envers la communauté internationale et les coûts en seront énormes compte tenu des pénalités associés aux accords de Kyoto (par l'achat, par exemple, de crédits internationaux écologisés payés en partie par nos impôts). De plus, il est important de rappeler que le Canada recevra ici même à Montréal en novembre prochain les pays signataires de l'accord de Kyoto pour faire le point sur la situation actuelle et débiter les négociations sur l'après Kyoto. Nous savons déjà que l'effort demandé aux pays industrialisés sera encore plus important. Comment pouvons-nous *Aller de l'avant pour contrer les changements climatiques* en prolongeant l'autoroute 25?

Où sont donc les experts du Ministère des transports du Québec? Lisent-ils les mêmes journaux que moi? J'ai bien entendu comme la plupart d'entre vous les arguments du Ministère concernant l'impact du prolongement de l'autoroute 25 sur les émissions de GES. Brièvement résumé : 9 voies de circulation rapide sur près de 2 km à Montréal et 5 voies de circulation rapide sur près de 5 km à Laval vont permettre de diminuer de façon substantielle les émissions de GES dans la région de Montréal. Je recommande donc que les experts du MTQ présentent leurs études aux pays industrialisés lors des discussions qui se tiendront ici même à Montréal en novembre prochain. Beaucoup de ces pays seront heureux, j'en suis convaincu, de savoir enfin comment le Québec a réussi à résoudre la quadrature du cercle, à savoir que l'augmentation des infrastructures routiers diminue les émissions de GES.

Quatrièmement. En avril dernier un autre élément est venu se greffer à tout ce qui vient d'être énuméré. Il s'agit du *Premier Plan stratégique de Développement durable de la ville de Montréal*. Ce plan propose aux Montréalais dix orientations dont quatre sont prioritaires. Je me permet de citer deux de ces orientations prioritaires du plan :

Améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de GES;
Assurer la qualité des milieux de vie résidentiels.

Tous les paliers de gouvernement ont maintenant des outils, des grilles d'analyse, des guides, des plans d'action aussi imparfaits soient-ils pour étudier un projet dans une perspective de développement durable. Rappelons que le développement vu sous cet angle *conjugue* pour reprendre les mots du Ministre Mulcair *les aspect sociaux, économiques et environnementaux*. D'aucune façon dans mon esprit les aspects sociaux et environnementaux ont été pris en considération dans ce projet de prolongement de l'autoroute 25. À tout le moins les arguments présentés jusqu'à présent ne m'ont pas du tout convaincu qu'il en fut ainsi. Il me semble encore un fois que seuls les critères économiques ont été pris en considération.

Conséquences sur la population montréalaise

Attardons-nous maintenant à grand trait au projet lui-même et aux conséquences qu'il aura sur la population montréalaise :

Tronçon montréalais : 9 voies de circulation rapide sur près de 2 km en zone urbaine.

Tronçon lavallois : 5 voies de circulation rapide sur près de 5 km en zone agricole.

Tronçon de Terrebonne : 0 voie de circulation n'est ajoutée en zone bucolique.

Sur le territoire montréalais, il faut aussi considérer les modifications éventuelles de la rue Notre-Dame pour tenir compte de la hausse de trafic. Que deviendra-t-elle? Une autre autoroute?

Conséquences : Surdimensionnement des infrastructures à Montréal;
Minéralisation croissante du territoire montréalais;
Perte d'espaces verts;
Perte de la qualité d'usage des espaces verts existants;
Enclavement de quartiers;
Centre-ville troué d'espaces de stationnement;
Augmentation substantielle du bruit, des poussières, des oxydes d'azote et de soufre, des GES malgré les prétentions du MTQ;
Augmentation des périodes de smog.

Plus de 100 000 personnes vivent de part et d'autre du tracé de l'autoroute 25 (tronçon existant et tronçon projeté) et seront directement affectées par les inconvénients mentionnés ci-haut. Combien de personnes seront directement affectée par le tronçon projeté à Laval? Que dire des désagréments causés à la population de Terrebonne? En fait, vue sous l'angle des populations affectées par le projet il n'y a de bénéfiques que pour une faible partie de la population de Laval et Terrebonne : amélioration de la **rapidité** de leur déplacement individuel aux heures de pointe au détriment de la santé et de la qualité de vie des montréalais vivant le long du tracé de l'autoroute.

Conclusion

À quoi sert-il de parler sécurité énergétique, de parler de développement durable au Québec, d'avoir un plan vert pour nous permettre de respecter nos engagements envers la communauté internationale et un plan de développement durable à la ville de Montréal si aucun gouvernement n'a le courage de les faire respecter? Que se passe-t-il? Aucun des trois niveaux de gouvernement, le niveau municipal, provincial ou fédéral, n'est capable d'être cohérent avec ses propres plans d'action. Aucune vision à moyen et à long terme ne se dégagent de leurs actions. Seuls les lobbys économiques, ici celui du transport des marchandises, semblent orienter les actions de nos élus. Que devons nous faire, nous les citoyens, pour forcer nos gouvernements à respecter leur propre plan d'action?

La seule alternative au prolongement de l'autoroute 25 c'est le **développement du transport collectif pour le déplacement des personnes**. Tous les paliers gouvernementaux le savent et l'admettent timidement. Qu'attendent-ils pour passer à l'action? De plus, nous devons débiter une vigoureuse réflexion collective sur le transport des marchandises et ce dans les plus brefs délais pour mettre fin à cette absurde philosophie de gestion des entreprises qui a petit à petit transformé nos rues, nos routes et nos autoroutes en entrepôts roulants.