

**215**

**DM23.1**

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

**Laval-Montréal**

**6211-06-080**

**Green Party Of Canada**  
Someday is Now



**Parti Vert Du Canada**  
L'avenir est maintenant

Position du  
**PARTI VERT DU CANADA**  
Concernant le

**PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25 VERS LAVAL**

**« Pour un développement durable et  
respectueux de l'environnement »**

**PARTI VERT DU CANADA**  
4 - 2550 des Carrières  
Montréal, Qc, H1Y 1M9  
(514) 374-3696

Représenté par :

**M. Marc-André Gadoury**, Représentant du Québec du PVC  
**M. Christopher Coggan**, Représentant de Montréal du PVC  
**M. Gilles Mercier**, Candidat du PVC dans St-Laurent-Cartierville

Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement  
Mémoire déposé le 14 juin 2005



***'Les conditions de vie de la planète sont dorénavant des conditions de survie. L'exercice va consister à persuader les citoyens que rien ne peut plus être comme avant, que la mobilisation est générale mais que le jeu en vaut la chandelle : il s'agit ni plus ni moins que de notre avenir sur terre.'***

**HUBERT REEVES (1)**

Le Parti Vert du Canada, un parti politique pancanadien, défend le principe d'une fiscalité responsable, d'une société progressiste et d'un environnement viable. Lors de l'élection de 2004, le Parti Vert du Canada a présenté des candidats dans l'ensemble des circonscriptions du Québec et recueilli plus de 100 000 votes d'électeurs et d'électrices québécois(es) préoccupé(e)s notamment par des questions de développement durable, de qualité de vie, de préservation de l'environnement et de biodiversité.

Le Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa est néfaste pour Montréal, pour le Québec et le Canada. Nous estimons que ce projet devrait être abandonné et que les sommes prévus soient investis pour améliorer les transports en commun de l'est de l'Île de Montréal et de la couronne nord-est de l'île. Le choix du transport en commun est non seulement dans l'intérêt des citoyens, mais correspond aussi aux engagements pris par les gouvernements Québécois et Canadien dans le cadre du protocole de Kyoto et diverses déclarations concernant le développement durable.

**Le Parti Vert du Canada est en désaccord avec ce projet principalement pour les raisons suivantes :**

**1. Augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des polluants atmosphériques néfastes pour la santé des citoyens.**

Les experts s'entendent pour affirmer que l'augmentation des émissions de gaz à effets de serre (GES) est catastrophique pour l'humanité. Les académies des sciences des pays du G8, les huit pays les plus industrialisés incluant le Canada, de même que les académies de la Chine, de l'Inde et du Brésil ont signé à Londres la semaine dernière une déclaration commune enjoignant les leaders politiques à 'enclencher immédiatement' un plan d'action planétaire pour atténuer ce méga phénomène planétaire. 'Les 11 académies scientifiques affirment que le réchauffement du climat doit de toute évidence être attribué aux activités humaines, et en particulier à l'utilisation de combustibles fossiles pour le transport et l'énergie.' (2)

Selon le Ministère des transports du Canada, le secteur des transports produit environ 25% du total des GES au pays. Les 'mesures qui permettront d'amorcer le ralentissement de la croissance des émissions de GES attribuables aux transports, joueront un rôle déterminant dans la réalisation de l'objectif du Protocole de Kyoto concernant les GES au Canada. De même, les conséquences du changement climatique auront des répercussions importantes sur le réseau de transport, y compris les conséquences sur les niveaux de l'eau, les phénomènes météorologiques extrêmes et les changements liés aux effets de la chaleur sur l'infrastructure de transport'. (3) Nous estimons que le Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa contribuera non pas à ralentir la croissance des émissions de GES mais à l'augmenter.

Comme bon nombre de centres urbains à forte densité de population au Canada, la grande région de Montréal est aux prises avec des problèmes sporadiques de smog. 'Les deux principaux constituants du smog qui ont des effets néfastes sur la santé de l'être humain sont l'ozone des basses couches, qui se compose avant tout d'oxydes d'azote (NOx) et de composés organiques volatils (COV), et les fines poussières aéroportées. Le secteur des transports émet un grande partie de ces substances, représentant environ 20% des émissions de COV au Canada et plus de 50% des émissions de NOx. Le secteur des transports émet également des niveaux élevés de poussières fines.' (3)

Transports Canada estime que 'la pollution atmosphérique contribue chaque année à plus de 5000 décès prématurés au Canada, ainsi qu'à de nombreux problèmes liés à la santé, dont les maladies cardio-vasculaires et la détresse respiratoire'. (3)

**2. Mauvaise décision environnementale et économique favorisant l'étalement urbain au détriment de l'Île de Montréal et la conversion irréversible des meilleures agricoles du Québec.**

À notre avis, le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, s'il est réalisé, sera mauvais pour l'environnement et l'économie. Selon Environnement Canada, les conséquences environnementales négatives du transport sont nombreuses :

**Conséquences environnementales du transport**

**Les transports et l'environnement**

<i>Pression</i>	<i>Conséquence</i>
<b>Gaz d'échappement</b> Oxyde d'azote, composés organiques volatiles, bioxyde de carbone, produits toxiques et autres	Pollution atmosphérique en milieu urbain et smog, changement climatique et pluies acides

<b>Déversements et fuites</b> Carburant, pétrole et autres fuites, déversements et produits résiduels solides et dangereux	Contamination des terres, de l'eau superficielle et souterraine, production de chlorofluorocarbone et appauvrissement de la couche d'ozone
<b>Consommation énergétique</b> Consommation de quantités considérables de combustible fossile	Réduction des ressources naturelles non renouvelables
<b>Utilisation des terrains</b> Exigences excessives concernant les terrains (surtout pour le transport routier), emprises situées dans des secteurs sensibles	Transformation de terres agricoles, bouleversement des habitats, congestion et perturbation des collectivités
<b>Autre</b> Accidents et bruit	Blessures, morts, stress

Source : Environnement Canada. Série nationale d'indicateurs environnementaux, 1998.

Source (3)

L'ajout d'un pont entre Montréal et Laval contribuera à augmenter la circulation automobile et favorisera l'étalement urbain. Cette situation entraînera de fortes pressions de promoteurs immobiliers et d'élus municipaux afin d'accentuer le dézonage des meilleures terres agricoles du Québec. Seulement à Laval, le projet entraînera la disparition à court terme du tiers des terres cultivées.

Pourtant Montréal, selon les données du dernier plan d'urbanisme, dispose toujours sur son territoire des espaces suffisants pour y construire plus de 130 000 nouveaux logements, soit davantage que les besoins estimés pour toute la région pour les dix prochaines années. Lorsqu'on compare le prix des terrains industriels et résidentiels dans la couronne nord de l'île avec ceux de l'est de l'île de Montréal, on comprend mieux la nature des intérêts défendus par les élus locaux. Le prix de vente d'un terrain industriel à Blainville est de 0.60\$ le pied carré; il est de 0.55\$ en moyenne dans la MRC Des-Moulins où l'on retrouve les villes de Terrebonne et de Mascouche. Le même pied carré industriel se vend dix fois et même vingt fois plus cher dans le secteur est de Montréal, sans parler du coût de décontamination de certains de ces terrains qui peuvent faire grimper les prix. Le même écart existe pour les terrains résidentiels. Ces chiffres parlent d'eux mêmes; ce projet aura pour effets de favoriser le développement de Laval et de la couronne nord-est au détriment de l'arrondissement Rivière-des-Prairies et du sud-est de l'île de Montréal.

***'Et ces nouveaux dieux ne reculant devant rien  
Étaient prêts à tout pour arriver à leurs fins  
Pour s'enrichir encore ils ont rasé la terre  
Pollué l'air ambiant et tari les rivières' (4)***

### 3. Décision rétrograde en contradiction avec le principe de développement durable et la nécessité de développer le transport collectif.

Le parti Vert du Canada estime que le Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, à courts et moyens termes, n'est pas souhaitable. À plus long terme, dans une perspective de développement durable, ce projet est irresponsable. Il favorisera la dépendance envers l'automobile et l'aménagement de quartiers résidentiels à faible densité de population (étalement urbain) de surcroît, sur des terres agricoles. Cette situation entraînera des habitudes de déplacements inefficaces, une augmentation des coûts liés au transport et une diminution globale de la qualité de vie. Sur le plan économique, on estime que près de 16% de l'ensemble des dépenses personnelles sont rattachées au transport et que 90% de cette somme est consacrée aux véhicules motorisés personnels. (3) Dans sa Stratégie de développement durable pour 2004-2006, Transports Canada énumère les répercussions sociales du transport individuel.

#### **Transport personnel – Répercussions sociales**

- Bien que le rendement général du réseau de transport canadien en matière de sécurité aille en s'améliorant, les accidents de la route comptent pour près de la moitié des décès accidentels survenant au Canada chaque année. (Transports Canada)
- Le transport constitue un élément important de notre vie et nous y consacrons chaque jour bon nombre d'heures. Beaucoup d'entre nous passent jusqu'à 5 % de la journée à l'intérieur d'un véhicule. (Santé Canada)
- Le véhicule moyen exécute 2 000 parcours de 3 kilomètres ou moins par année, et bon nombre de ces déplacements pourraient facilement se faire à pied ou à bicyclette. (*National Survey on Active Transportation, Go for Green, Environics, 1998*)
  - L'individu moyen passe 27 heures par mois à payer pour les 32 heures qu'il passe à conduire chaque mois. (Alan Thein, *The Car and the City*, 1996)

Source (2)

Pavant la voie au Sommet de Johannesburg sur le développement durable tenu en Afrique du Sud en août 2002, le Président français Jacques Chirac affirmait en mars 2002 que *'la protection de l'environnement deviendra un intérêt supérieur qui s'imposera aux lois ordinaires. (...) Il faut un changement de méthode de gouvernement. (...) Il n'y aura pas de développement durable tant qu'on se contentera de surajouter une pincée de protection de la nature aux autres politiques publiques, politiques industrielle, agricole, des transports, de l'équipement. (...) Tant que l'on n'aura pas compris cette exigence, on pourra sans doute continuer à parler d'environnement, mais on ne pourra pas parler de développement durable'*. (5)

#### **4. Négligence des tendances à moyen et long terme qui vont à l'encontre du projet. Ni les changements démographiques, ni les projections futures du prix du pétrole ne sont considérés.**

Comme mentionné précédemment, les projections démographiques ne justifient pas à courts et moyens termes un étalement du développement résidentiel, commercial et industriel dans la couronne nord-est de l'Île de Montréal. L'espace disponible sur Île de Montréal est amplement suffisant pour plusieurs années.

Il est primordial de commencer à considérer l'impact de l'augmentation des cours du pétrole sur l'économie québécoise. Des projets tels que la construction d'un pont et la prolongation d'une autoroute prennent pour acquis que le coût du transport individuel et du camionnage ne changera pas de façon notable ou qu'un tel changement n'aura pas d'incidence sur le choix de mode de transport des individus.

Un bon nombre de professionnels du milieu pétrolier, dont Henry Groppe (6), M. Hubbert (7), A. Porter (8), B. Powers (9), K. Norrish et Andy Xie (10) prétendent que les réserves mondiales sont surévaluées et qu'on aurait déjà atteint le sommet de la production de pétrole. Ce sommet représente la pointe d'une courbe normale, ce qui implique que l'offre de brut devrait commencer à diminuer graduellement d'ici quelques années. Le problème ne réside pas dans la quantité de pétrole qui reste mais plutôt le prix de ce dernier. A sa plus simple expression, la loi de l'offre et la demande démontre que quand l'offre pour produit (dont la demande n'est pas élastique) baisse et que la demande augmente, le prix montera de façon presque exponentielle. Nous n'avons qu'à noter le prix du brut il y a 3 ans qui était la moitié du prix courant.

Il n'est ni inutile, ni imprudent de considérer le coût futur du pétrole dans un projet d'infrastructure routier qui servira essentiellement le transport individuel et le camionnage. Dans son état actuel, le projet assume implicitement qu'aucun changement à cet égard ne remet en question sa raison d'être. À ce titre nous

recommandons que des projections professionnelles, pour la durée de vie du pont) du coût du pétrole et de l'impact de son augmentation sur le transport individuel soient considérées avant que le projet n'aille plus loin. Ces considérations doivent être incluses dans l'étude de risque du projet car nous croyons que les risques sont trop importants pour être négligés.

## Conclusion

Nous voulons porter à votre attention certains passages du «Rapport de synthèse de l'Évaluation des Écosystèmes pour le Millénaire» (11) publié au début de la présente année par l'Organisation des Nations Unis (ONU). Ce rapport réclamé en l'an 2000 par le Secrétaire Général de l'ONU, M. Kofi Annan, faisait suite à quatre conventions internationales, soit :

- la Convention sur la diversité biologique
- la Convention de lutte contre la désertification
- la Convention de Ramsar sur les zones humides
- la Convention sur les espèces migratoires

'L'Évaluation des Écosystèmes pour le Millénaire a été conduite entre 2001 et 2005 pour évaluer les conséquences de l'évolution des écosystème sur le bien-être de l'Homme et pour établir la base scientifique des actions requises pour un renforcement de la conservation des écosystèmes, de leur exploitation de manière durable et leurs contributions au bien-être de l'Homme.' (11) Environ 1360 experts provenant de 95 pays ont été impliqués dans cette vaste étude portant sur l'avenir de la terre, notre planète.

'Au cours des 50 dernières années, l'Homme a généré des modifications au niveau des écosystèmes de manière plus rapide et plus extensive que sur aucune autre période comparable de l'histoire de l'humanité, en grande partie pour satisfaire une demande à croissance rapide en matière de nourriture, d'eau douce, de bois de construction, de fibre, et d'énergie. Ceci a eu pour conséquence une perte substantielle de la diversité biologique sur la Terre, dont une forte proportion de manière irréversible.' (11)

'Depuis 1960, les écoulements d'azote réactif (disponible biologiquement) dans les écosystèmes terrestres ont doublé, et les flux de phosphore ont triplé. Plus de la moitié de tout l'engrais d'azote de synthèse - fabriqué pour la première fois en 1913 - jamais utilisé sur l'ensemble de la planète, l'a été depuis seulement 1985. Depuis 1750, la concentration de dioxyde de carbone dans l'atmosphère a augmenté d'environ 32% (d'environ 280 à 376 parties par million en 2003), principalement à cause de la combustion de matériaux d'énergie fossile et de changements dans le mode d'utilisation des terres. Environ 60% de cette augmentation (60 parties par million) est intervenue depuis 1959.



**'L'Homme est entrain de changer radicalement, et jusqu' à un certain degré, de manière irréversible la diversité biologique sur la planète, et la plupart de ces changements constituent une perte de biodiversité.'** (11)

Pour terminer, nous sommes confiants que le rapport du Bureau d'Audiences Publiques en Environnement (BAPE) recommandera au gouvernement d'opter pour des projets de développement durable. Nous espérons que le BAPE pourra compter sur l'appui du Ministre du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs, M. Thomas Mulcair, qui manifestait cette fin de semaine son désir de présenter à l'assemblée Nationale le Projet de loi sur le développement durable et la biodiversité dès l'automne 2005. (12)

**Le Parti Vert du Canada est favorable que les centaines de millions de dollars prévus pour le projet soient investies comme suit:**

- 1. Trains de banlieue vers Repentigny, Mascouche et Terrebonne.**
- 2. Prolongement du métro vers l'arrondissement Rivière-des-Prairies.**
- 3. Augmentation significative des stationnements incitatifs autour de Île de Montréal pour réduire la circulation sur l'île.**

## Références

- (1) Mal de terre, H.Reeves.
- (2) Climat : Le doute est levé, Le Devoir, 8 juin 2005.
- (3) Le transport durable : la voie à suivre Transports Canada, Stratégie de développement durable pour 2004-2006.
- (4) Plus rien, Jean-François Pausé, Les Cowboys Fringants.
- (5) Le Syndrome du Titanic, N.Huot, Calmann-Levy, 2004.
- (6) Oil Forecasting Legend Paints Dire Energy Picture, David DesLauriers, *Resource Investor*, 6 juin 2005.  
<http://www.resourceinvestor.com/pebble.asp?relid=10327>
- (7) The End of Cheap Oil, C. Campbell et J. Laherrère, Scientific American, mars 1998.
- (8) Bank says Saudi's top field in decline, Adam Porter, Aljazeera, 12 avril 2005. <http://english.aljazeera.net/NR/exeres/08B97BCF-7BE6-4F1D-A846-7ACB9B0F8894.html>
- (9) The end of oil is closer than you think, John Vidal, Guardian, 21 avril 2005
- (10) George Jahn et Wee Sui Lee, Associated Press, 25 mai 2005.
- (11) Rapport de synthèse de l'Évaluation des Écosystèmes pour le Millénaire, ONU, mars 2005.
- (12) L'obligation d'agir, Entrevue avec Thomas Mulcair, Le Devoir, 11 juin 2005.

**Pour plus d'information sur le Parti Vert du Canada, contactez  
Christopher.Coggan@Partivert.ca ou (514) 523-7179**