

Diapo 1 - Titre

À titre de citoyen de Laval-des-Rapides, à titre de piéton et de cycliste dans les îles de Laval et de Montréal, à titre de père de deux adultes vivant dans l'île de Montréal, à titre de personne vieillissante, à titre de personne éprouvant depuis 20 ans des problèmes pulmonaires liés notamment au smog et à la poussière, à titre de personne responsable et consciente de la nécessité d'agir pour diminuer la pollution atmosphérique causée par l'automobile et les problèmes de santé qu'elle engendre, à titre de citoyen ordinaire observateur de l'impact de l'accroissement planétaire des gaz à effet de serre, à titre de citoyen soucieux du bien-être et de la santé physique et mentale de ses semblables, avec un esprit critique vis-à-vis les questions touchant au bien commun dont l'environnement, je désire exprimer les réserves suivantes concernant le pont dans l'est.

Diapo 2 – Circulation fluide

L'automobile est ici pour durer. Il n'est pas question de vouloir la supprimer mais il ne faut pas qu'elle nous conduise directement dans un cul-de-sac, ni qu'elle congestionne nos hôpitaux et qu'elle tue notre planète.

Diapo 3 – Congestion

L'automobile est ici pour durer et il est possible de coexister avec elle.

Diapo 4 – Alerte au smog

Comme me l'expliquait si bien un représentant d'une société dont je suis encore fier, Hydro-Québec, que j'ai rencontré à l'occasion des audiences sur le Suroît : « on devrait s'attarder davantage à la pollution automobile qu'à Hydro-Québec ».

Une voiture arrêtée mais dont le moteur est toujours en marche génère autant de pollution que cent automobiles en mouvement.

D'abord parce qu'on mesure la pollution en grammes d'équivalent CO2 par kilomètre parcouru. Quand une voiture n'avance pas, cela prend beaucoup de temps pour franchir un kilomètre.

Mais il y a aussi un autre problème :

Diapo 5 – Moteur à explosion

À plein régime, la compression des gaz dans un moteur à explosion occasionne la hausse des températures dans les cylindres ce qui favorise la combustion de ceux-ci.

Quand le moteur ne fonctionne pas à pleine capacité, une quantité moindre entre dans les cylindres, la hausse de température est moindre, la combustion est moins bonne ce qui apporte une pollution supplémentaire.

Diapo 6 – Action des gaz d'échappement

L'ozone et de dioxyde d'azote contenus dans les gaz d'échappement sont capables de modifier chimiquement les protéines en suspension dans l'air, transformant un acide aminé, la tyrosine, en nitro-tyrosine.

Diapo 7 – Carte du Québec

Diapo 8 – Carte de la région métropolitaine

Bref, c'est à Montréal et Laval qu'il y a des bouchons et Montréal et Laval qui polluent.

Ailleurs au Québec, ça va mieux. C'est aussi ailleurs que sur les îles urbaines de Laval et de Montréal qu'il faut favoriser le développement des autoroutes.

Diapo 9 – Avis de projet – Objectifs et justification du projet

Dans son avis de projet cousu avec du fil blanc, le MTQ justifie son projet par *l'ampleur des volumes de véhicules sur l'autoroute 40 et sur l'autoroute 25 entre le pont-tunnel et l'autoroute Métropolitaine.*

Voyez ce qu'il a prévu comme impact de son projet sur le pont-tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine : RIEN !

L'avis de projet du MTQ est incomplet, inconsistant et incohérent.

Diapo 10 – Avis de projet – Résultats attendus : item 1

On écrit : *Amélioration des conditions de circulations des autres axes routiers majeurs entre l'île de Montréal et Laval.* et entre parenthèses, on cite la route 25, et les autoroutes 19, 15 et 13.

Je me pose la question : Qu'est-ce que Montréal a à faire avec la route 125, les autoroutes 19, 15 et 13 ?

Diapo 11 – Avis de projet – Résultats attendus : item 2

On lit : *Déchargement de l'autoroute 40 entre les autoroutes 25 et 15 !*

Pourtant l'échangeur dans ce cas se dirige du mauvais côté !!!

Diapo 12 – Plan du pont et de l'échangeur

On lit : *Amélioration de la sécurité routière et rééquilibrage de la circulation sur le réseau autoroutier dans son ensemble.*

Cela ne fonctionne pas. Il faut développer ailleurs ! Développer davantage la Rive-Nord Est, c'est se tirer dans le pied !

Diapo 13 – Avis de projet – Résultats attendus : item 3

On lit : *Amélioration de la desserte en transport en commun entre la Rive-Nord Est et l'île de Montréal.*

Voyez combien dense est la circulation autobus dans le coin : Un autobus 901 le matin dans une direction. Un autobus 901 le soir dans l'autre direction. Et l'autobus 25 qui circule à toutes les demi-heures. Y a pas de quoi construire un pont !

Diapo 14 – Avis de projet – Résultats attendus : item 3

On dit aussi : *Amélioration des conditions de circulation routières entre la Rive-Nord Est et l'île de Montréal.*

Et bien cela contribuera à développer davantage la Rive-Nord Est. Il faut développer le Québec. C'est important. Mais ailleurs que cet endroit où la circulation est déjà condamnée à aller de plus en plus mal.

Diapo 15 – Avis de projet – Résultats attendus : item 4

Le MTQ écrit : *Amélioration de la sécurité routière et rééquilibrage de la circulation sur le réseau autoroutier dans son ensemble.*

Comment le MTQ peut écrire une telle chose. L'exercice consiste plutôt à déverser à Laval qui est un cul-de-sac le trop plein de Montréal qui est lui aussi un cul-de-sac.

Diapo 16 – Avis de projet – Résultats attendus : item 5

D'accord.

Diapo 17 – Avis de projet – Résultats attendus : dernier item (6).

En dernier item, le MTQ avoue : *Amélioration de la desserte des villes limitrophes sur le territoire de la CUM.*

Oui, on cherche à promouvoir la spéculation foncière. On accentuera ainsi l'étalement urbain et les problèmes de bouchons.

Diapo 18 – Avis de projet – Conclusions

Le MTQ conclut; *lien autoroutier particulièrement important... pour le développement économique,... à l'intérieur d'une stratégie de développement ... avec retombées importantes sur le dynamisme économique. Sa réalisation permettre à Laval et aux régions des Laurentides et de Lanaudière d'être reliées à Montréal.*

En vérité en vérité je vous le dis, le vrai développement économique doit être DURABLE. DURABLE.

DEVELOPPEMENT DURABLE.

Diapo 19 – Kyoto

Kyoto c'est vrai. Les experts l'affirment et il y a consensus.

Diapo 20 – Routes de ceinture

Plan B.

Il y a un plan B. Et il est facile. Le problème principal, c'est de se rendre compte qu'il faut développer ailleurs. Montréal et Laval, ce sont des bouchons. Il faut qu'on puisse les contourner et développer les régions. On ne s'en sort pas. Et il faut le faire en mettant de côté les intérêts économiques personnels des promoteurs.

Il n'y a pas de problèmes à Jonquière. C'est agréable de travailler à Saint-Hyacinthe. Drummondville affiche des performances extraordinaires. La

synergie est très bonne entre Sherbrooke et le Saguenay. La route 55 y a contribué pour beaucoup.

J'ai travaillé à Valleyfield tout en demeurant à Coteau-Station. C'était très plaisant. J'ai travaillé à Arvida. C'était parfait. J'ai travaillé à Saint-Jude. C'était numéro un. J'ai travaillé au centre ville de Montréal tout en demeurant à Laval. C'était l'enfer. Et c'est sans raisons.

Développer des liens autoroutiers en dehors de Montréal tout en créant une ceinture de routes libérant Montréal et Laval. C'est cela la solution.

Diapo 21 – Carte du Québec

Développer l'autoroute 50 entre Lachute et Joliette et vers Québec. Quel beau projet. On obtiendra à coup sûr l'argent du Fédéral. On développera enfin l'aéroport de Mirabel qui pourra endurer le bruit qui sera généré par le AIRBUS A380 (bruit 10 fois plus élevé que pour le AIRBUS A330). On libérera Dorval et on limitera quelque peu les embouteillages dans l'ouest. On créera des emplois en région. On créera une autoroute en ligne directe entre Ottawa et Québec. Mirabel, cela aura coûté cher, des milliards de dollars, mais cela vaudra plus le coup quand Mirabel sera en fonction. Beaucoup de monde en profiteront, et quelle amélioration de la qualité de vie !

Diapo 22 – Carte de la région de Montréal

Développer l'autoroute 30 entre Rigaud et Sorel. C'est nécessaire. Cela libérera Montréal de toute la circulation de transit entre l'ouest et l'est. Cela permettra de développer ces régions et de créer une synergie entre elles.

Débloquer Laval vers la banlieue. C'est urgent. La 25 est toujours bloquée aux heures de pointe. La 13 est toujours bloquée aux heures de pointes. La 15, quel cauchemar. Dépêchons-nous, c'est urgent.

Diapo 23 – Le train de banlieue

Développer le train de banlieue. Quelle bonne idée !

Les infrastructures sont là. Le train c'est confortable. Il y a de l'espace. C'est agréable. On peut ajouter autant de trains que nécessaire et véhiculer ainsi autant de personnes qu'on veut à la fois.

Diapo 24 – Le train électrique

Avec un peu de leadership et de volonté politique, on peut électrifier les trains et améliorer encore plus le confort.

Diapo 25 – Train vers Mirabel et Lachute

Avec le transport en commun allant à Mirabel, il sera facile aux voyageurs d'aller au centre-ville de Montréal, directement par transport en commun.

Le rail est déjà en place pour le faire.

On peut aller aussi à Lachute.

Diapo 26 – Trains vers Terrebonne, Repentigny

On peut aller à Saint-Antoine. On peut aller à Terrebonne, à l'Épiphanie, à Repentigny, Le Gardeur, L'Assomption.

On développe ainsi des secteurs déjà occupés par une population et c'est à cette population qu'on rend service et non pas à des promoteurs avides.

Diapo 27 – Métro.

À Laval, trois nouvelles stations de métro viendront s'ajouter à celles de la ligne orange. Le problème avec une ligne de métro, c'est sa capacité limitée.

Diverses mesures ont été prises et seront prises pour permettre cette réalisation. En effet, les quais de métro ont une longueur limitée et ne peuvent desservir que neuf wagons à la fois; la cadence d'un métro toutes les deux ou deux minutes et demie ne peut pas être améliorée. Il est là tout le problème du développement à l'infini du métro.

Depuis longtemps, les lignes de métro sont archi-bondées. Divers trajets parallèles d'autobus ont été instaurés à Montréal de manière à permettre le déplacement des citoyens malgré l'encombrement du métro. Je pense particulièrement à la ligne d'autobus N° 535 dont le parcours en forme de fer à cheval dessert le centre-ville tôt le matin et en fin d'après-midi, avec un temps d'attente d'environ une minute.

En raison des trois futures stations de Laval, on prévoit faire arrêter une rame de métro sur deux à la station Henri-Bourassa, tandis que l'autre se rendra jusqu'au bout de sa course à Laval. Cela allongera les temps d'attente qui passeront de 2,5 minutes à 5 minutes en territoire de Laval. Il aurait été possible d'allonger les quais des nouvelles stations à une longueur correspondant à 18 wagons plutôt que 9, d'agrandir le quai de la station Berri-Uqam de la même façon; de décider que les métros provenant de Laval desservent une station sur deux en alternance. Il est possible d'ajouter d'autres lignes de métro parallèles aux premières. Il serait préférable cependant de décentraliser. Notre modèle urbain ne pourra se développer à l'infini, ad nauseam, avec la présente philosophie.

Diapo 28 – Sédentarité aux Etats-Unis.

Au-delà du développement des divers transport, il reste un point essentiel à tenir compte : la qualité de vie.

Cette qualité de vie est brimée par l'automobile. Elle est brimée aussi par le transport en commun cher, bondé, exténuant, avilissant, engourdissant.

Diapo 29 – L'homme malade d'inactivité

Le style de vie que nos élus nous ont forgé ne convient plus : l'étalement urbain. La nécessité des automobiles qui est son corollaire. La nécessité de

travailler beaucoup d'heures pour la payer qui est un deuxième corollaire. Tout cela ne fonctionne plus.

Avec Kyoto, ce style de vie n'est plus acceptable.

Avec les problèmes de santé engendrés par l'auto, par l'inactivité, par la pollution, ce style de vie n'est plus acceptable.

Diapo 30 – Obésité

Diapo 31 – Maladie d'Alzheimer

Diapo 32 – Cancer du colon et du sein

Diapo 33 – Diabète de type II

Non donc à cette autoroute qui pourrait se remplir instantanément après son inauguration, et assurer aux ppp des entrées d'argent rapides, abondantes, garanties et perpétuelles. Non donc à l'autoroute 25.

OUI plutôt au développement durable.