

Le pont
de la 25



JUIN 2005 - MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU BAPE - JEAN LAURIER LAMARCHE



A-15 NORD - CIRCULATION FLUIDE



A-15 NORD - CONGESTION

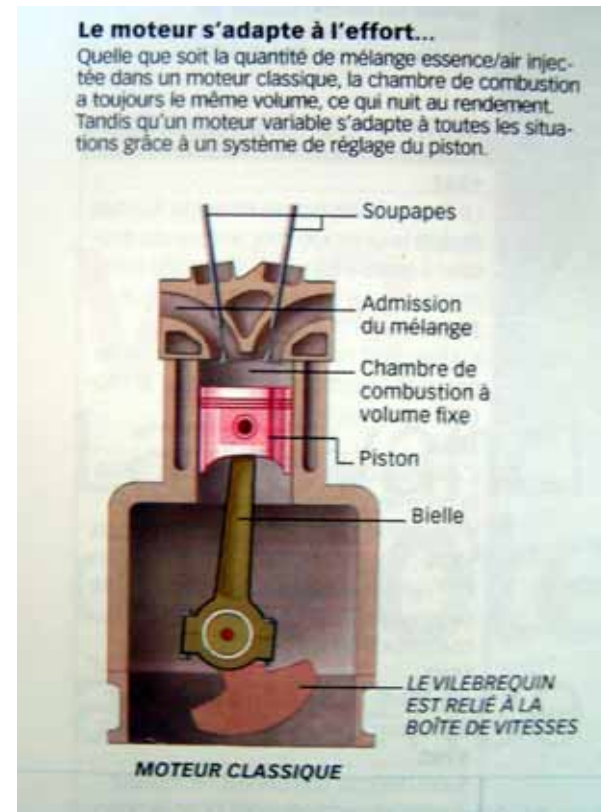


A-15 NORD - ALERTE AU SMOG !!!



Le moteur à explosion n'est efficace que quand il fonctionne à toute capacité.

Dans les autres moments, il ne brûle pas tous ses gaz.
Il pollue plus quand il est au ralenti.



Action des gaz d'échappement

ALLERGOLOGIE

Avec la pollution, les pollens sont plus agressifs

Le lien entre la pollution urbaine et les allergies vient peut-être d'être établi : les gaz polluants sont capables de modifier les protéines en suspension dans l'air (pollens et autres matières organiques), et pourraient ainsi les rendre plus allergènes. Plusieurs études épidémiologiques ont déjà montré la corrélation entre la pollution et l'augmentation du nombre d'allergies et de cas d'asthme, mais sans en définir le mécanisme. L'équipe d'Ulrich Pöschl, de la Technical University of Munich, a montré que l'ozone et le dioxyde d'azote contenus dans les gaz d'échappement étaient capables de modifier chimiquement les protéines en suspension dans l'air, transformant un acide aminé, la tyrosine, en nitrotyrosine. L'analyse de la poussière recueillie dans les rues de Munich a en effet révélé la présence de protéines nitrées (jusqu'à 0,1 %). De plus, les chercheurs ont mis en évidence la nitration de protéines de pollen de bouleau en les exposant pendant trente heures à un mélange d'ozone et de dioxyde d'azote, ou directement à l'air pollué. Reste à confirmer que les protéines nitrées ont un pouvoir allergisant plus élevé, mais les premiers résultats obtenus sur des souris et des cellules humaines plaident pour cette hypothèse. M.C.

< Exposées à la pollution, les protéines du pollen de bouleau se modifient, devenant des protéines nitrées (ci-dessous).



> FAITS & CHIFFRES

36 % des Français âgés de 40 ans ont déjà eu des signes cliniques d'allergie au pollen. L'asthme, maladie à forte composante allergique, touche de 7 à 10 % des enfants en âge scolaire. En Europe, la prévalence de l'asthme et des allergies respiratoires a doublé en 10 ans.



4. Objectifs et justification du projet

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.

L'autoroute 25 est à l'heure actuelle inachevée par rapport à sa planification initiale car le tronçon prévu entre le boulevard Henri-Bourassa et l'autoroute 440 à Laval n'a jamais été construit. L'ampleur des volumes de véhicules sur l'autoroute 40 et sur l'autoroute 25 entre le pont-tunnel et l'autoroute Métropolitaine, témoigne du fort développement des secteurs desservis par ces liens et, plus particulièrement, de la partie est de la région métropolitaine.

Les résultats attendus sont :

- Amélioration des conditions de circulation Montréal et Laval (route 125, et autoroute 440)
- Déchargement de l'autoroute 40 entre le pont-tunnel et l'autoroute Métropolitaine
- Amélioration des conditions de circulation entre la Rive-Nord Est et l'île de Montréal
- Amélioration de la sécurité



construit. L'ampleur des volumes de véhicules sur l'autoroute 15 et sur l'autoroute 40, le pont-tunnel et l'autoroute Métropolitaine, témoigne du fort développement des secteurs desservis par ces liens et, plus particulièrement, de la partie est de la région métropolitaine.

Qu'est-ce que Montréal a à faire avec la route 125 les autoroutes 19, 15 et l'autoroute 25 ? ? ? ? ?

Les résultats attendus sont :

- ✦ Amélioration des conditions de circulation des autres axes routiers majeurs entre l'île de Montréal et Laval (route 125, et autoroutes 19, 15 et 13);
- ✦ Déchargement de l'autoroute 40 entre les autoroutes 25 et 15;
- ✦ Amélioration des conditions de circulation routières et de la desserte en transport en commun entre la Rive-Nord Est et l'île de Montréal;
- ✦ Amélioration de la sécurité routière et rééquilibrage de la circulation sur le réseau autoroutier dans son ensemble;
- ✦ Optimisation de l'utilisation du boulevard Henri-Bourassa en complémentarité avec l'autoroute 40;
- ✦ Amélioration de la desserte des villes limitrophes sur le territoire de la CUM;

Ce lien autoroutier est particulièrement important pour le développement économique de l'île de Montréal et de Laval. Intégré à l'intérieur d'une stratégie de développement pour l'est de l'agglomération, il aura des retombées importantes sur le dynamisme économique de la région métropolitaine. Sa réalisation permettra à Laval et aux régions des Laurentides et de Lanaudière d'être reliées à l'est de Montréal et à la Montérégie sans avoir à emprunter l'autoroute

construit. L'ampleur des venants du pont-tunnel et l'autoroute Métropolitaine, témoigne du fort développement des secteurs desservis par ces liens et, plus particulièrement, de la partie est de la région métropolitaine.

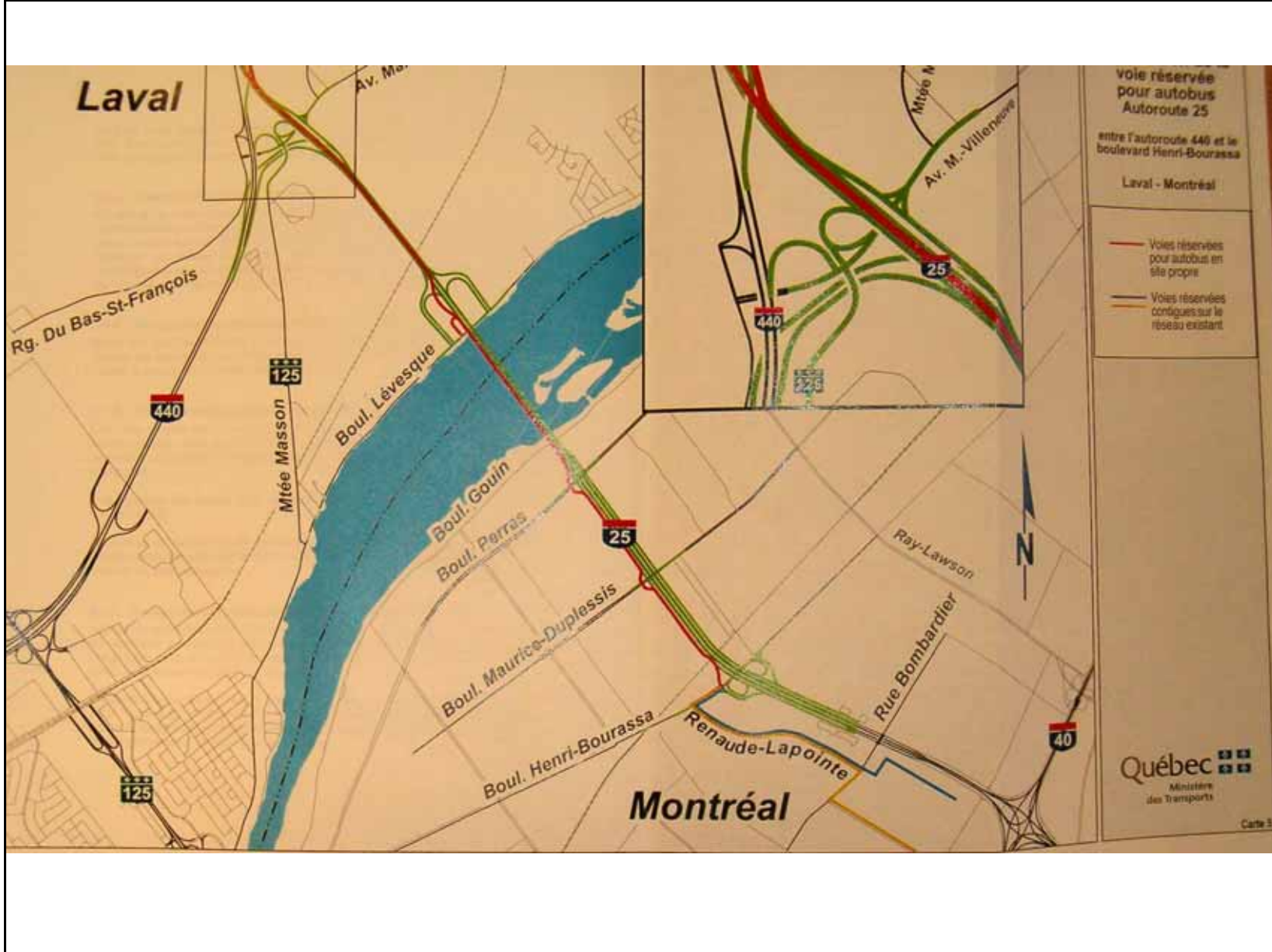
L'échangeur dans ce cas dessert le mauvais coté ???

Les résultats attendus sont :

- + Amélioration des conditions de circulation des autres axes routiers majeurs entre l'île de Montréal et Laval (route 125, et autoroutes 19, 15 et 13 ;
- + Déchargement de l'autoroute 40 entre les autoroutes 25 et 15 ;
- + Amélioration des conditions de circulation routières et de la desserte en transport en commun entre la Rive-Nord Est et l'île de Montréal;
- + Amélioration de la sécurité routière et rééquilibrage dans son ensemble;
- + Optimisation de l'utilisation du boulevard Henri-Bouvier et de l'autoroute 40;
- + Amélioration de la desserte des villes limitrophes s

Ce lien autoroutier est particulièrement important pour l'axe Montréal-Laval. Intégré à l'intérieur d'une structure autoroutière dans l'agglomération, il aura des retombées importantes sur la desserte de la région métropolitaine. Sa réalisation permettra à Laval et aux villes limitrophes de la Rive-Nord Est d'être reliées à l'est de Montréal et à la Montérégie.





contourner l'axe principal de la route 138, le pont-tunnel et l'autoroute Métropolitaine, témoigne du fort développement des secteurs desservis par ces liens et, plus particulièrement, de la partie est de la région métropolitaine.

L'exercice consiste à déverser à Laval (un cul de sac) le trop plein de Montréal.

Les résultats attendus sont :

- + Amélioration des conditions de circulation des autres axes routiers majeurs entre l'île de Montréal et Laval (route 125, et autoroutes 19, 15 et 13);
- + Déchargement de l'autoroute 40 entre les autoroutes 25 et 15;
- + Amélioration des conditions de circulation routières et de la desserte en transport en commun entre la Rive-Nord Est et l'île de Montréal;
- + Amélioration de la sécurité routière et rééquilibrage de la circulation sur le réseau autoroutier dans son ensemble;
- + Optimisation de l'utilisation du boulevard Henri-Bourassa 40;
- + Amélioration de la desserte des villes limitrophes sur le ter

Ce lien autoroutier est particulièrement important pour le dé
Montréal et de Laval. Intégré à l'intérieur d'une stratégie
l'agglomération, il aura des retombées importantes sur le d
métropolitain. Sa réalisation permettra à Laval et aux régions
d'être reliées à l'est de Montréal et à la Montérégie s



construit. L'ampleur des volumes de véhicules sur l'autoroute 15 et sur l'autoroute 40, le pont-tunnel et l'autoroute Métropolitaine, témoigne du fort développement des secteurs desservis par ces liens et, plus particulièrement, de la partie est de la région métropolitaine.

Oui, de manière à développer davantage la Rive-Nord Est.

Les résultats attendus sont :

- ✦ Amélioration des conditions de circulation des autres axes routiers majeurs entre l'île de Montréal et Laval (route 125, et autoroutes 19, 15 et 13 ;
- ✦ Déchargement de l'autoroute 40 entre les autoroutes 25 et 15 ;
- ✦ Amélioration des conditions de circulation routières et de la desserte en transport en commun entre la Rive-Nord Est et l'île de Montréal;
- ✦ Amélioration de la sécurité routière et rééquilibrage de la circulation sur le réseau autoroutier dans son ensemble;
- ✦ Optimisation de l'utilisation du boulevard Henri-Bourassa en complémentarité avec l'autoroute 40;
- ✦ Amélioration de la desserte des villes limitrophes sur le territoire de la CUM;

Ce lien autoroutier est particulièrement important pour le développement économique de l'île de Montréal et de Laval. Intégré à l'intérieur d'une stratégie de développement pour l'est de l'agglomération, il aura des retombées importantes sur le dynamisme économique de la région métropolitaine. Sa réalisation permettra à Laval et aux régions des Laurentides et de Lanaudière d'être reliées à l'est de Montréal et à la Montérégie sans avoir à emprunter l'autoroute

construit. L'ampleur des volumes de circulation sur le pont-tunnel et l'autoroute Métropolitaine, témoigne du fort développement des secteurs desservis par ces liens et, plus particulièrement, de la partie est de la région métropolitaine.

D'accord !

Les résultats attendus sont :

- ✦ Amélioration des conditions de circulation des autres axes routiers majeurs entre l'île de Montréal et Laval (route 125, et autoroutes 19, 15 et 13 ;
- ✦ Déchargement de l'autoroute 40 entre les autoroutes 25 et 15 ;
- ✦ Amélioration des conditions de circulation routières et de la desserte en transport en commun entre la Rive-Nord Est et l'île de Montréal;
- ✦ Amélioration de la sécurité routière et rééquilibrage de la circulation sur le réseau autoroutier dans son ensemble;
- ✦ Optimisation de l'utilisation du boulevard Henri-Bourassa en complémentarité avec l'autoroute 40;
- ✦ Amélioration de la desserte des villes limitrophes sur le territoire de la CUM;

Ce lien autoroutier est particulièrement important pour le développement économique de l'île de Montréal et de Laval. Intégré à l'intérieur d'une stratégie de développement pour l'est de l'agglomération, il aura des retombées importantes sur le dynamisme économique de la région métropolitaine. Sa réalisation permettra à Laval et aux régions des Laurentides et de Lanaudière d'être reliées à l'est de Montréal et à la Montérégie sans avoir à emprunter l'autoroute

Métropolitaine

construit. L'ampleur des volumes de circulation sur le pont-tunnel et l'autoroute Métropolitaine, témoigne du fort développement des secteurs desservis par ces liens et, plus particulièrement, de la partie est de la région métropolitaine.

C'est-à-dire spéculation foncière et étalement urbain !

Les résultats attendus sont :

- ✦ Amélioration des conditions de circulation des autres axes routiers majeurs entre l'île de Montréal et Laval (route 125, et autoroutes 19, 15 et 13 ;
- ✦ Déchargement de l'autoroute 40 entre les autoroutes 25 et 15 ;
- ✦ Amélioration des conditions de circulation routières et de la desserte en transport en commun entre la Rive-Nord Est et l'île de Montréal;
- ✦ Amélioration de la sécurité routière et rééquilibrage de la circulation sur le réseau autoroutier dans son ensemble;
- ✦ Optimisation de l'utilisation du boulevard Henri-Bourassa en complémentarité avec l'autoroute 40;
- ✦ Amélioration de la desserte des villes limitrophes sur le territoire de la CUM;

Ce lien autoroutier est particulièrement important pour le développement économique de l'île de Montréal et de Laval. Intégré à l'intérieur d'une stratégie de développement pour l'est de l'agglomération, il aura des retombées importantes sur le dynamisme économique de la région métropolitaine. Sa réalisation permettra à Laval et aux régions des Laurentides et de Lanaudière d'être reliées à l'est de Montréal et à la Montérégie sans avoir à emprunter l'autoroute

Métropolitaine

Le vrai développement économique doit être durable.

Ce lien autoroutier est particulièrement important pour le développement économique de l'île de Montréal et de Laval. Intégré à l'intérieur d'une stratégie de développement pour l'est de l'agglomération, il aura des retombées importantes sur le dynamisme économique de la région métropolitaine. Sa réalisation permettra à Laval et aux régions des Laurentides et de Lanaudière d'être reliées à l'est de Montréal et à la Montérégie sans avoir à emprunter l'autoroute Métropolitaine.

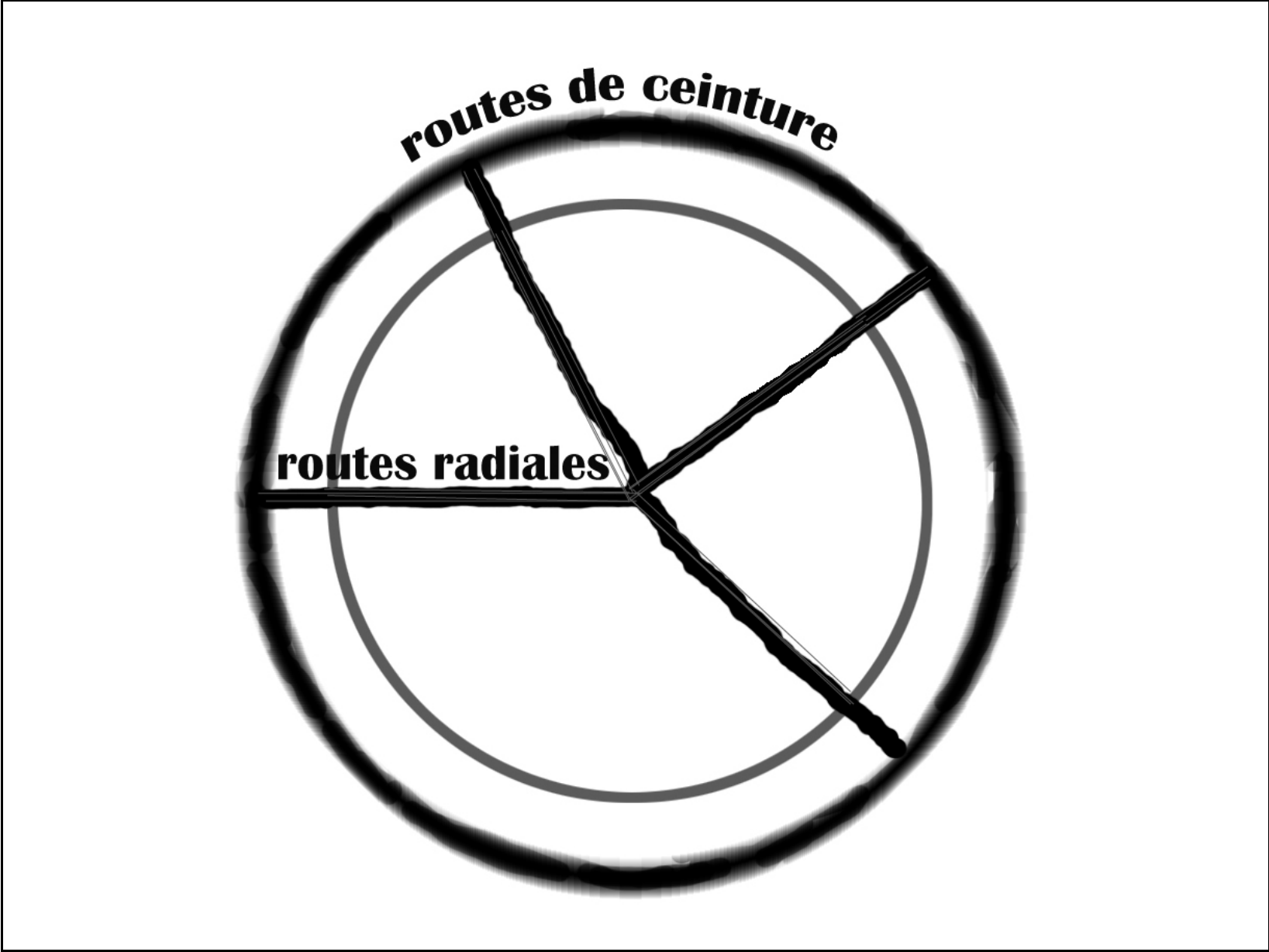
Protocole de Kyoto

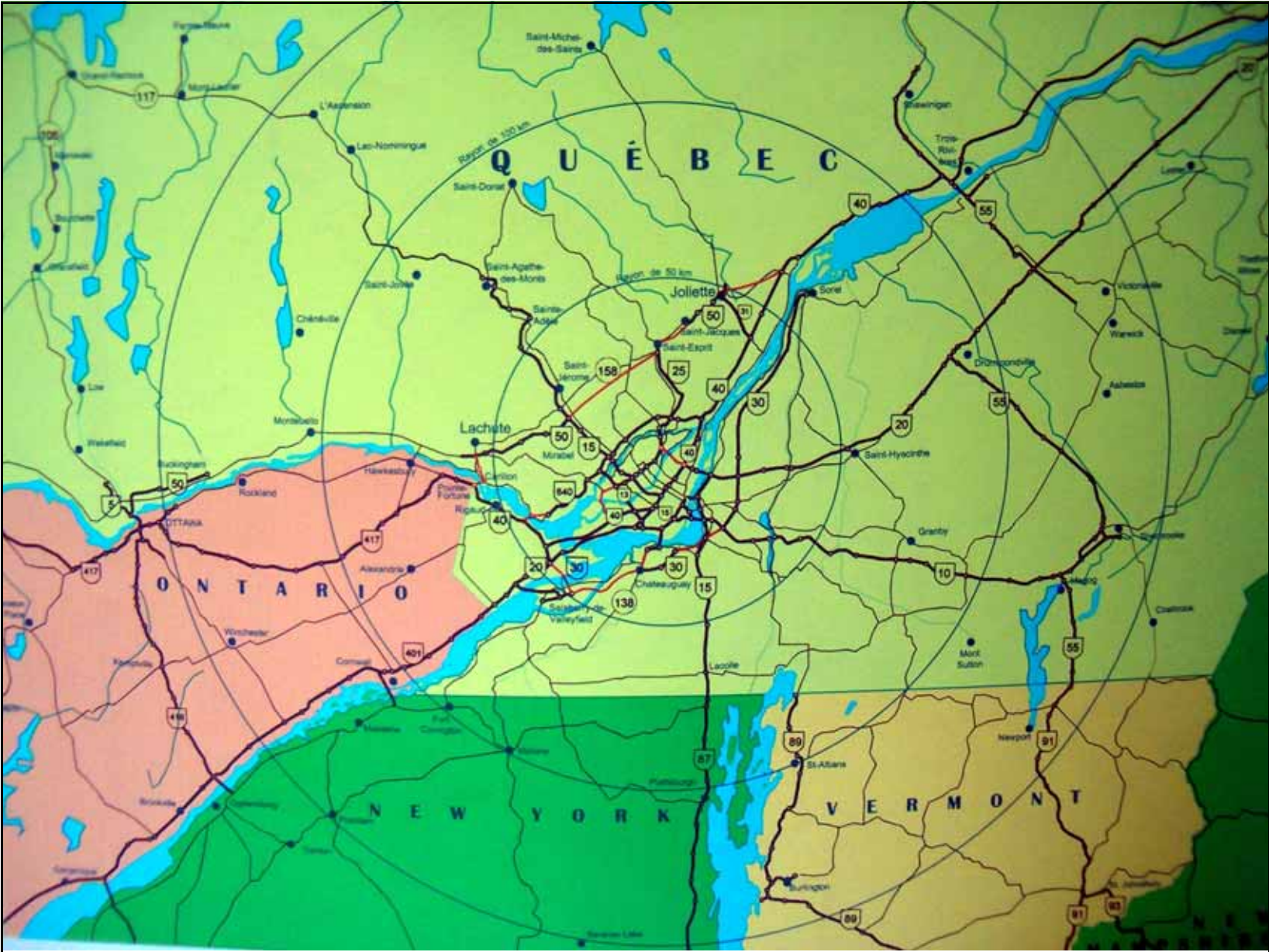
“Bush contredit ses experts”

« LA POSITION de Bush est absurde. Il ignore l'avis de ses propres scientifiques et condamne ainsi des millions de personnes dans le monde à de terribles conséquences », déclare au JDD Jessica Coven, de Greenpeace. Il suffit d'ailleurs de consulter le site internet de l'Agence américaine de protection de l'environnement (EPA en anglais) pour constater le fossé entre George Bush et les experts employés par son gouvernement.

Bush estime que les changements climatiques ne sont pas forcément dus à la pollution, et préfère attendre que la recherche ait cerné le phénomène. Or l'EPA note que « l'essentiel du réchauffement peut être attribué à des activités humaines qui ont modifié la composition chimique de l'atmosphère par une accumulation de gaz à effet de serre ». L'agence affirme aussi que les sources des gaz nocifs sont parfaitement connues. « 82 % proviennent de la combustion de carburants pour produire de l'électricité et propulser les voitures. » Et elle donne la mesure de l'urgence. « Des changements détectables sont en cours et, en plus des hausses de température, les plus probables affecteront la pluviométrie, l'humidité des sols et les niveaux des océans, ce qui pourrait avoir des effets négatifs sur de nombreux systèmes écologiques comme sur la santé humaine et l'économie. »

L'EPA suggère même qu'en rejetant Kyoto, le président américain va à l'encontre des intérêts de ses compatriotes. Elle prédit en effet que « les Etats-Unis connaîtront un réchauffement plus important que la moyenne mondiale ».



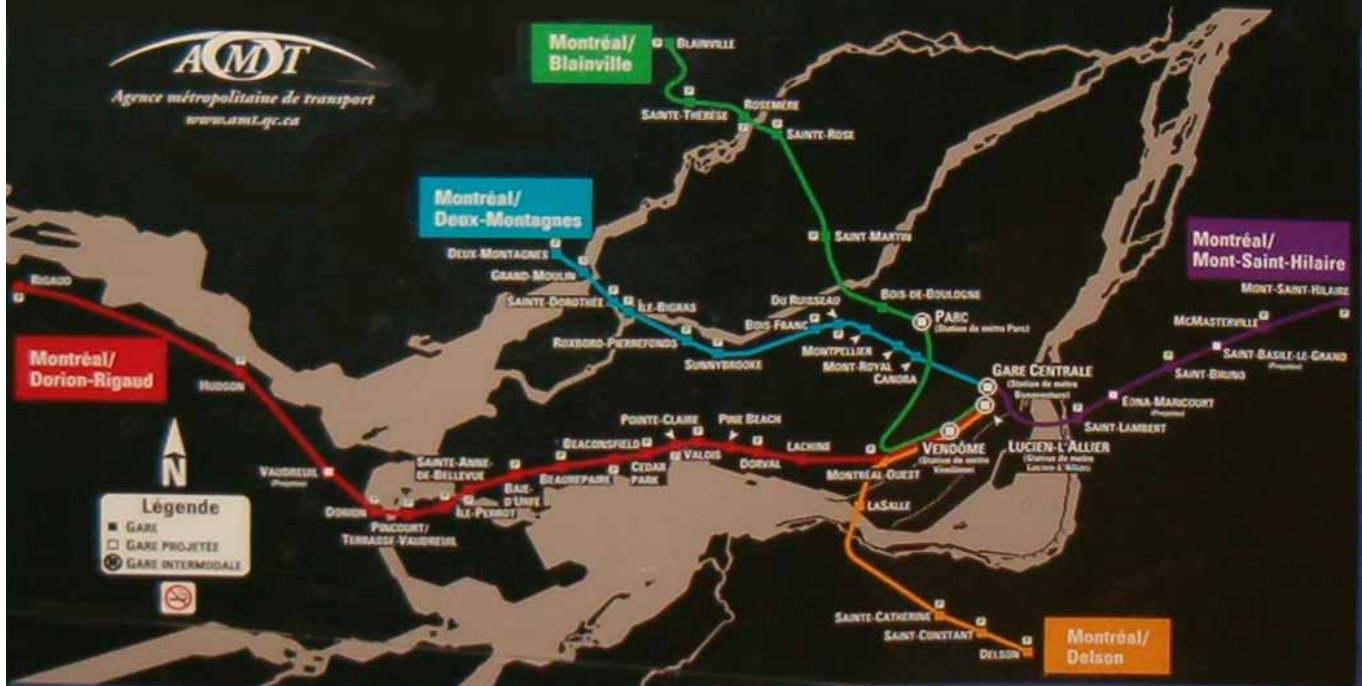






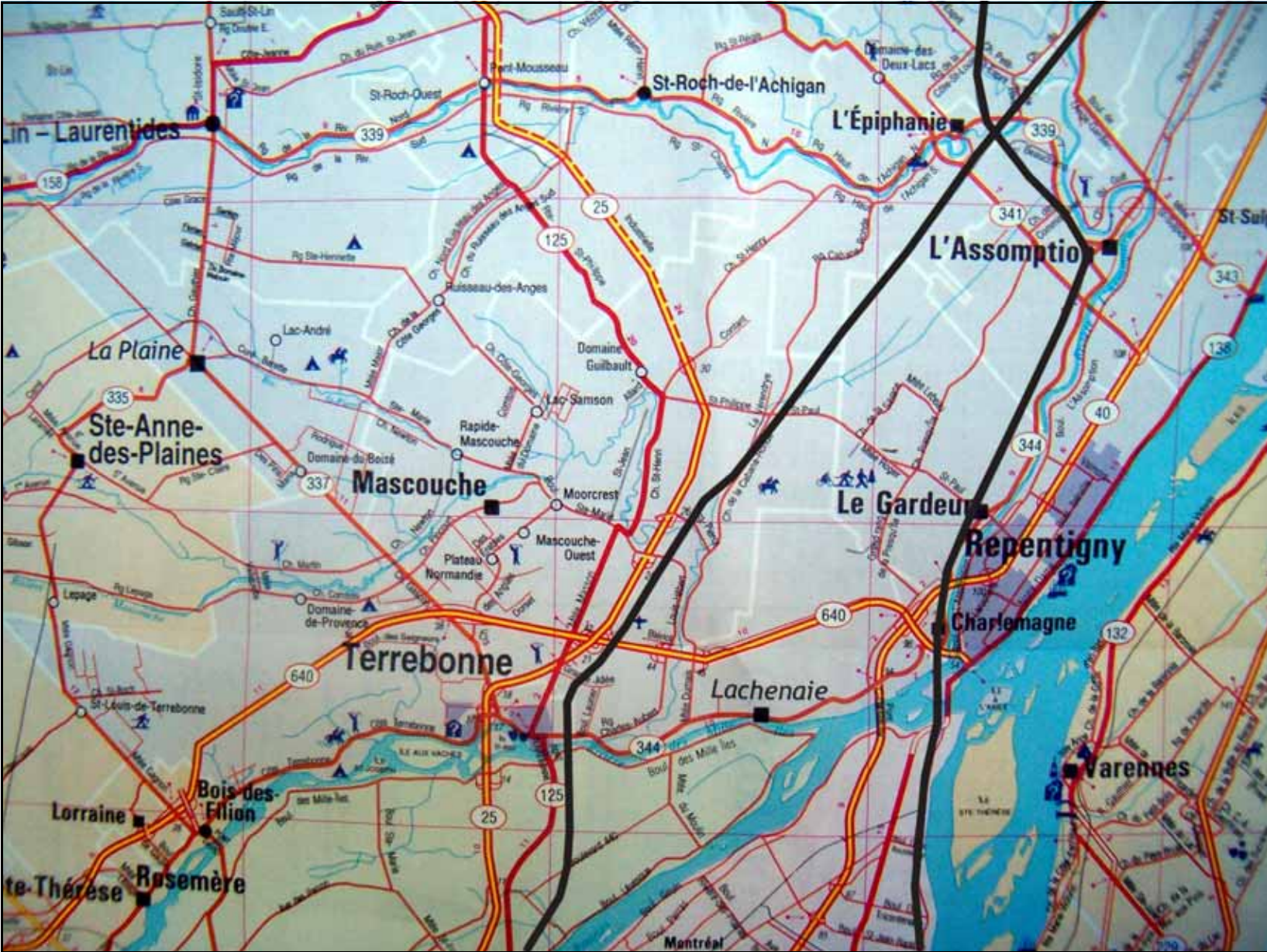
TRAINS DE BANLIEUE

AMT
Agence métropolitaine de transport
www.amt.qc.ca



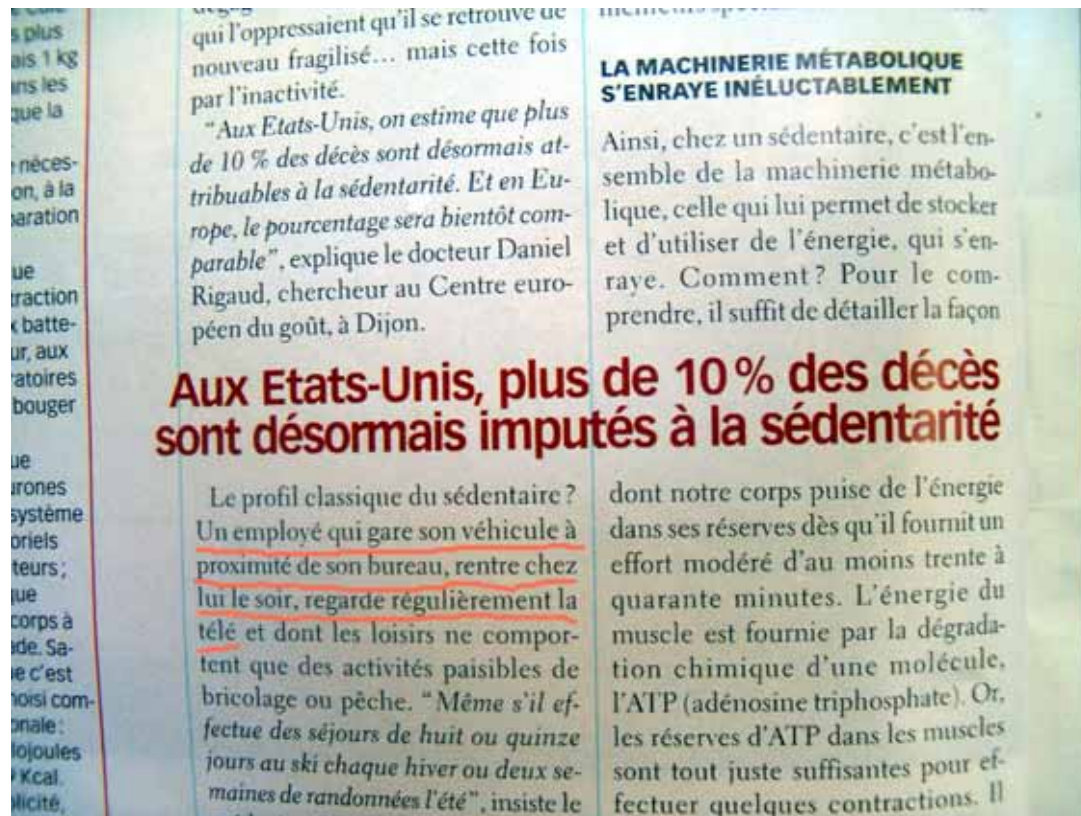






Métro





2

L'homme malade d'inactivité

Si l'homme est né pour courir, il court à sa perte... en restant assis! De fait, faute de ne plus faire désormais assez d'exercice, notre corps en subit les conséquences. De plus en plus mortelles.



Seulement

Attraper les clés de sa voiture, prendre l'ascenseur pour atteindre le parking de l'immeuble, s'installer au volant de son véhicule, rouler jusqu'au supermarché, se garer près de la porte, pousser un caddie dans les rayons, le remplir, puis rentrer chez soi par le même chemin... En une heure, avec un tel programme,



Obésité

DE REDOUTABLES PATHO



Obésité

En chiffre : en France, le pourcentage d'individus obèse augmente de 5 % par an depuis 1997. Et il y a aujourd'hui 5,3 millions d'adultes concernés.

Pourquoi faut-il bouger ? L'exercice seul ne fait pas maigrir mais il augmente la masse musculaire de l'organisme. Il permet notamment d'augmenter la dépense énergétique de repos. Il doit être associé à un régime alimentaire restrictif.

Maladie d'Alzheimer

HOLOGIES PEUVENT DÉCOU



Maladie d'Alzheimer

En chiffre : Selon les dernières estimations, 80 000 personnes de 65 ans et plus souffrent de la maladie d'Alzheimer en France. Avec l'augmentation de l'espérance de vie, le nombre de cas devrait considérablement augmenter dans la décennie à venir.

Pourquoi faut-il bouger ? Publiée en 2001, une étude canadienne (*Canadian Study of Health and Aging*) a démontré qu'un haut niveau d'activité physique était associé à une diminution par deux du nombre de cas de maladie d'Alzheimer. L'étude portait sur une population de 4 615 sujets âgés de 65 ans suivis pendant cinq ans. Il existe notamment deux pistes

Cancer du colon et du sein



Diabète de type II



Diabète de type II

En chiffre : En France, le nombre de diabétiques de type II (non insulino-résistant) est d'environ 1,2 million.

Pourquoi faut-il bouger ? L'activité physique augmente la sensibilité à l'insuline, l'hormone qui active l'utilisation du glucose par l'organisme. Ainsi, le glucose présent dans le sang est plus facilement dégradé et utilisé. Il existerait même une relation linéaire entre le niveau de dépense énergétique et la prévention de cette pathologie, selon l'étude Harvard Alumni.

2005 > MAI > SCIENCE & VIE 63