

Le p  nt
de la 25

JUN 2005

- MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU BAPE -

CATÉGORIE 000



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 finalement de citoyen



ordinaire observateur de l'impact de l'accroissement planétaire des gaz à effet de serre, 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.

L'automobile est ici pour durer. Il n'est pas question de vouloir la supprimer même si nous savons qu'elle nous conduit directement dans un cul-de-sac, congestionne nos hôpitaux, génère l'obésité, accapare beaucoup d'énergie, cause le diabète, brûle l'oxygène, pollue et favorise les problèmes respiratoires comme on en fait état ce temps-ci

dans les magazines scientifiques¹, dans **Le Courrier Laval**², dans **Le Devoir**³. Je vois aussi qu'elle emplit l'espace, déséquilibre en concentrant en un seul lieu les centres commerciaux et en circonscrivant les façons de faire et d'être, enfin qu'elle tue les cellules d'humanité et la planète.

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

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 en mouvement, dit-on. Je désire donc ici m'opposer à la pollution automobile plutôt qu'à celle que s'appête à générer Hydro-Québec à Bécancour.

Ainsi, j'enjoins le BAPE de refuser le projet proposé pour les raisons suivantes :

1. L'objectif avoué par le Ministère des Transports de permettre à un maximum de banlieusards d'aller travailler à Montréal⁴ me semble critiquable des points de vue de la santé, de l'écologie, du développement durable. Cela consiste ni plus ni moins à détourner l'utilisation du futur pont de son usage premier qui devrait être de permettre le contournement des îles. Cet objectif me semble incorrect et nuisible à moyen et long terme sur le développement durable de Montréal et de ses régions :

AUGMENTATION IMMÉDIATE DU NOMBRE D'AUTOMOBILES EN CIRCULATION POUR LES RAISONS SUIVANTES DE SPÉCULATION RAPIDE :

¹ **Science et Vie**, mai 2005, page 31: Avec la pollution automobile, les pollens sont plus agressifs.

² Article du **Courrier Laval** rapportant que les gens de Laval sont en plus mauvaise santé que ceux de Montréal à cause justement de l'automobile.

³ Articles dans **le Devoir** faisant état des effets néfastes de la construction d'autoroutes pour la santé.

⁴ Je me réfère ici à l'émission de télévision « Il va y avoir du sport » qu'il y a eu sur ce sujet ainsi qu'à l'avis de projet déposé par le MTQ au BAPE.

- Développement rapide, spéculatif, à Montréal des types de construction directement liés à l'automobile (centres commerciaux; centres de services; méga-hopital ou peut-être une autre institution gouvernementale), reliés à la présence de ce nouveau pont.⁵
- Développement rapide, spéculatif et sauvage des banlieues; étalement urbain d'une population de plus en plus dépendante de l'automobile et qui doit aller à Montréal pour travailler.
- Prise de position en faveur d'une structure urbaine en fonction de l'automobile plutôt qu'un développement plus naturel à l'échelle du quartier; du développement de l'automobile au détriment du piéton, du cycliste et du transport en commun. Il n'y aura pas de trottoirs pour les piétons sur le nouveau pont; il n'y aura pas non plus de pistes pour les bicyclettes.

Les spéculateurs salivent à la venue du nouveau pont : nouveaux terrains à vendre; nouvelles constructions; nouveaux développements effrénés. Les résidents sont de plus en plus contraints à un seul mode de vie : celui de l'automobile et de la vie chère; celui de la consommation, donc du gain nécessaire à cette consommation obligée. Le potentiel de ce nouveau pont, c'est 50 000 nouveaux véhicules, c'est-à-dire, peut-être 25 000 nouvelles maisons ou logements en banlieue et quelques grosses constructions, centres commerciaux, institutions à Montréal.

Nous subissons le mode de vie que d'autres ont choisi pour nous. Si on ne construit pas de nouveaux trottoirs dans nos rues, il y aura moins de piétons. À Montréal les trottoirs sont déblayés l'hiver. À Laval, ils le sont peu. Souvent, les commerçants peuvent déposer impunément leur surplus de neige sur les trottoirs mais pas dans les rues. Puisqu'en hiver, les trottoirs que nous avons sont déblayés longtemps après tout le reste, il y a toujours encore bien moins de piétons **surtout parmi la population âgée de demain**. S'il est nécessaire de prendre l'autoroute pour se rendre à la maison, il y aura moins de bicyclettes (à la grande joie de beaucoup

⁵ Voir à ce sujet l'article de l'architecte et urbaniste Roberpierre Monnier, dans le magazine **Formes, Architecture, Construction, Design** – Avril, mai 2005 – « L'architecture sans architecte et l'aménagement sans aménagiste », et faisant état du troc de l'environnement bâti en échange de plus de taxes, plus de profits pour les municipalités et les développeurs à la petite semaine à la grande satisfaction semble-t-il de nos gouvernements, de nos maires et de nos élus.

d'automobilistes). C'est ce qu'on constate à Laval où on a relaté que la santé est moins bonne qu'à Montréal parce qu'on ne bouge plus. Ces coûts de santé sont énormes mais pas toujours calculés.

AUGMENTATION CONSÉQUENTE RAPIDE DE LA POLLUTION DE L'AIR

50 000 nouveaux véhicules par jour, c'est peut-être le nombre attendu sur le nouveau pont. C'est beaucoup de pollution. La pollution de l'air constitue le premier problème urbain, une cause de smog, une cause d'atteinte à la santé et, chez les personnes à la santé fragilisée, une cause de décès.

BOUCHONS, AUGMENTATION DES DÉPENSES ÉNERGÉTIQUES ET DES GAZ À EFFET DE SERRE

Les scientifiques le savent, il existe une densité critique de carbone dans le fer à partir de laquelle, ce n'est plus du fer, c'est de l'acier. Il existe une densité critique de carbone dans l'acier à partir de laquelle, ce n'est plus de l'acier, c'est de la fonte. Il existe une quantité critique de cheveux mêlés à partir de laquelle il devient impossible de les coiffer. Il existe aussi une densité critique d'automobiles à partir de laquelle tout bloque. C'est l'expérience vécue dans la plupart des grandes villes quand on ajoute des autoroutes. En tout cas, l'ajout d'une autoroute, d'un pont contribue plutôt à accroître la congestion et le nombre d'automobiles dans les centres-villes. L'ajout de l'autoroute 13 l'a prouvé. Il n'est pas nécessaire d'en rajouter une autre.

On peut craindre que 50 000 nouveaux véhicules contribueront à générer des ralentissements pour 100 000 ou 200 000 véhicules. Peut-être ce prochain pont fera plus de dommages que les autres. Des autos immobilisées dont le moteur marche, l'été, l'hiver, cela pollue aux oxydes d'azote et aux gaz carboniques.

Dans plusieurs rues principalement nord-sud de Montréal où la vitesse est limitée à 50 km/h, dans la rue Saint-Denis en direction sud notamment, les feux sont synchronisés entre 70 et 80 km/heure pour permettre l'évacuation fluide et rapide du nombre important d'automobiles le matin. Déjà, on va un peu plus loin qu'il n'est permis. Mais il y a une limite à augmenter indûment les vitesses.

Les États-unis ne se disent pas liés au protocole de Kyoto. Le gouvernement de l'Alberta ne croit pas que la planète est menacée par les gaz à effet de serre. Hydro-Québec n'y croit pas non plus. Ceux des autres provinces

le croient. Le Canada a signé ce protocole qui est maintenant en vigueur à l'échelle de la planète. Le Québec pourrait faire sa part. Ce n'est pas en augmentant la circulation automobile de la sorte qu'on réduira les gaz à effet de serre sous le seuil de 1990 !

- 2- La nouvelle façon de faire du Ministère des Transports qui est de s'associer avec le secteur privé n'a pas été très bien expliquée et peut apparaître davantage comme une hypothèque lourde pour le développement durable.

Je souhaite que Québec ne donne pas un chèque en blanc à l'entreprise privée, qu'il n'y ait pas d'apparence de conflit d'intérêts. Pour y arriver, je recommande qu'on invite une dizaine de firmes à soumissionner pour un engagement limité dans le temps et que les documents de soumission ne soient pas préparés pour favoriser une firme plutôt qu'une autre et enfin, qu'on s'engage à accorder un contrat à la plus basse soumission. Cette dernière façon de faire n'est pas toujours satisfaisante non plus mais c'est le triste prix à payer pour limiter, autant que faire se peut, les possibilités qu'il y ait malversations.

Pour cela, je souhaite que le développeur qui construira le pont et l'autoroute soit choisi à travers un processus de soumissions transparent et équitable et qu'il soit payé au complet pour son travail. Je recommande qu'on ne lie pas la construction à la perception d'argent parce que cette autoroute occupera une position stratégique dans le réseau routier présent et surtout futur, d'autant plus que beaucoup de dépenses ont déjà été payés par le gouvernement, notamment les frais d'expropriation. Je souhaite également que le consortium mixte qui fera la perception d'argent soit lui aussi choisi à travers un processus de soumissions acceptable, transparent et équitable.

Il faut bien réaliser que le péage qui sera réclamé pour franchir le pont le sera davantage pour tout le service autoroutier que pour le pont uniquement qui se trouvera là, exactement là, en cet endroit stratégique, en continuation de l'autoroute 20, du tunnel Hyppolite-Lafontaine et des autres voies publiques; que cet argent perçu doit être retourné à l'État et qu'un très faible pourcentage devrait revenir à l'entreprises privée. Il devra également servir à payer d'abord et avant tout la contribution de l'état dans le projet pour le réseau routier existant, nous l'avons dit, mais aussi pour les expropriations qui ont eu lieu dans le passé, pour la construction des autres routes qui ne présentent pas un potentiel de profits aussi évidents mais qui sont nécessaires et qui se complètent toutes, pour les coûts rattachés à la nécessité de compléter un réseau fiable, confortable, efficace de

transport en commun requis principalement pour accepter la nouvelle clientèle qui sera générée par cette nouvelle autoroute.



Emplacement pour une future autoroute 50 entre Joliette et Lachute en passant par l'aéroport de Mirabel

Extrait de carte : CARTOTEK GEO N° 13

pointe

c'est-à-dire un parcours avec moins de perturbation, la renaissance encore possible de l'aéroport de Mirabel qui possède un potentiel de développement extraordinaire et de désencombrement réel de la circulation dans notre métropole aussi bien à l'ouest qu'à l'est des îles.

1. Le projet présenté par nos élus privilégie une clientèle et une région géographique données (région nord-nord-est de Laval et comprenant Joliette) au détriment d'autres régions alors qu'il serait tout aussi facile de dresser un projet neutre et favorisant toutes les régions au nord du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Outaouais. Le lien privilégié qu'a présentement la route 25 avec l'autoroute 440 sera délaissé. La population automobile sera dirigée naturellement vers le nouveau pont de la 25. Celle provenant du pont de la 25 sera naturellement dirigée vers l'autoroute 25 plutôt que vers l'autoroute 440.



Sur cet extrait de carte récente des trajets d'autobus de la STL, l'autoroute 440 s'appelle ici 25. C'est la configuration qui existe présentement.

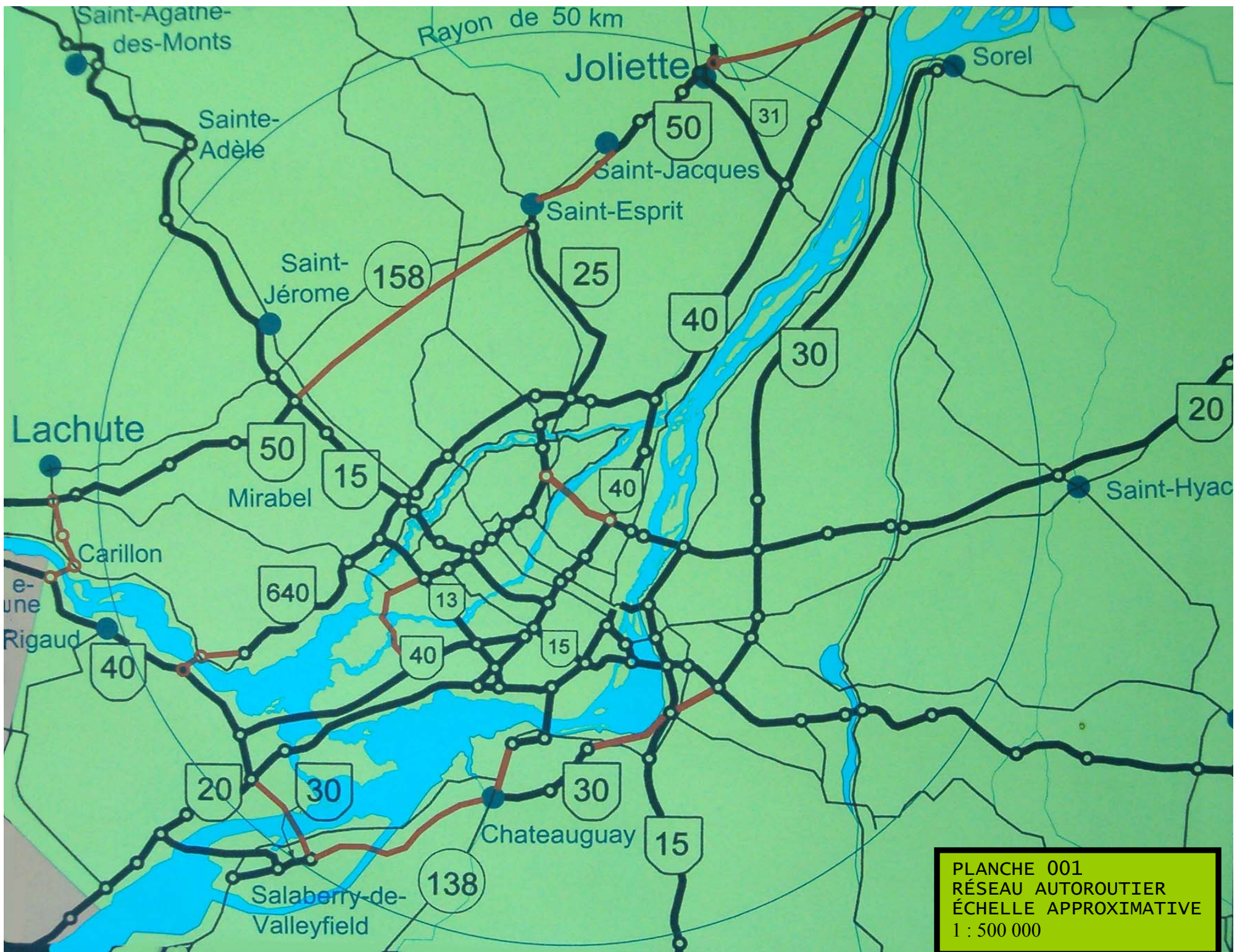
Extrait : Plan Réseau STL 2004



Configuration de l'échangeur entre le futur pont et l'autoroute 25 tel que planifié. La circulation est déviée vers le nouveau pont de la 25.

Extrait : documents du MTQ

Cela devrait être corrigé de manière à donner l'accès au pont de l'est à la circulation de transit, c'est-à-dire à la circulation déjà établie et qui utilise présentement l'autoroute 15 (en empruntant l'autoroute 440).



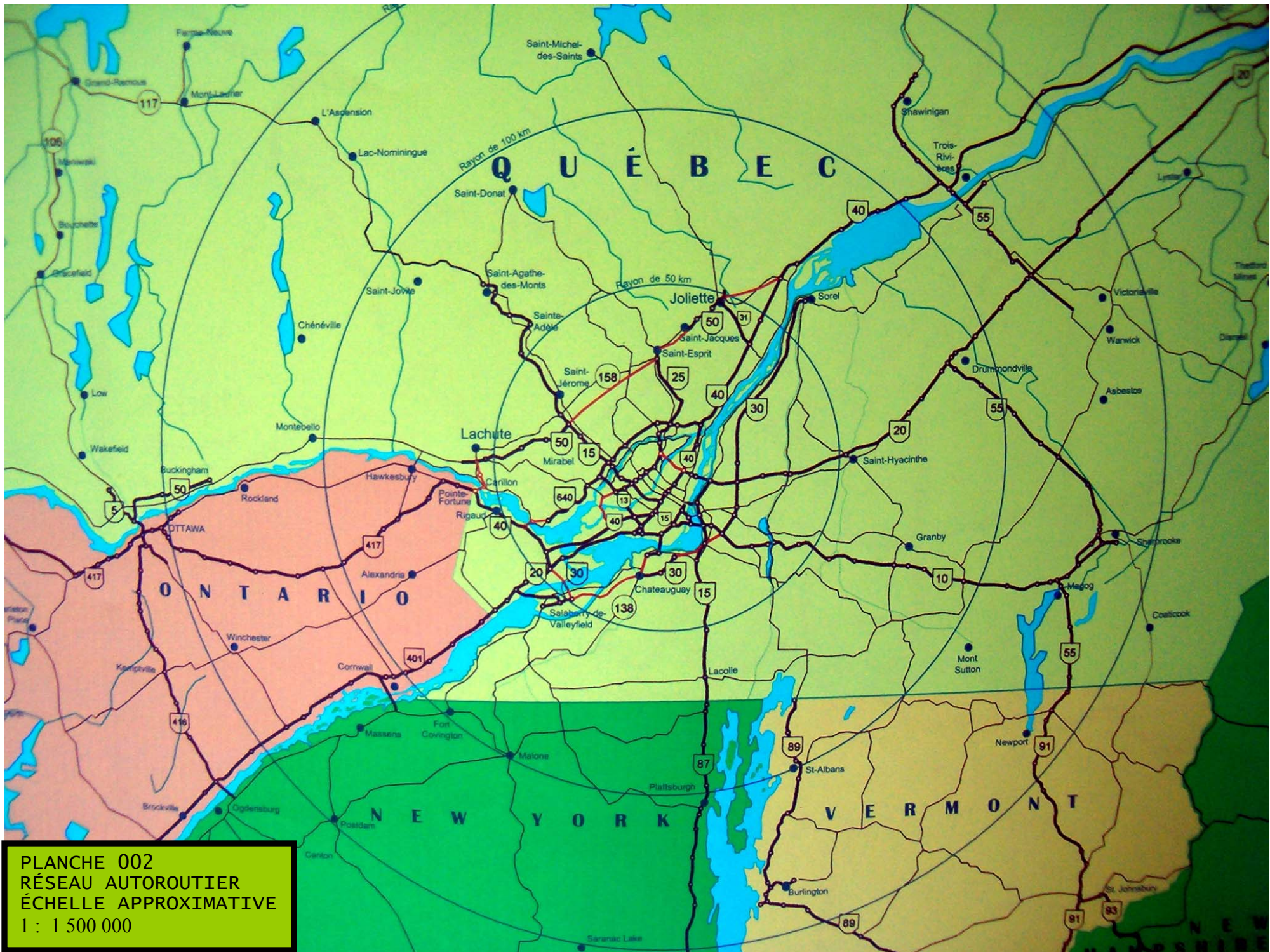


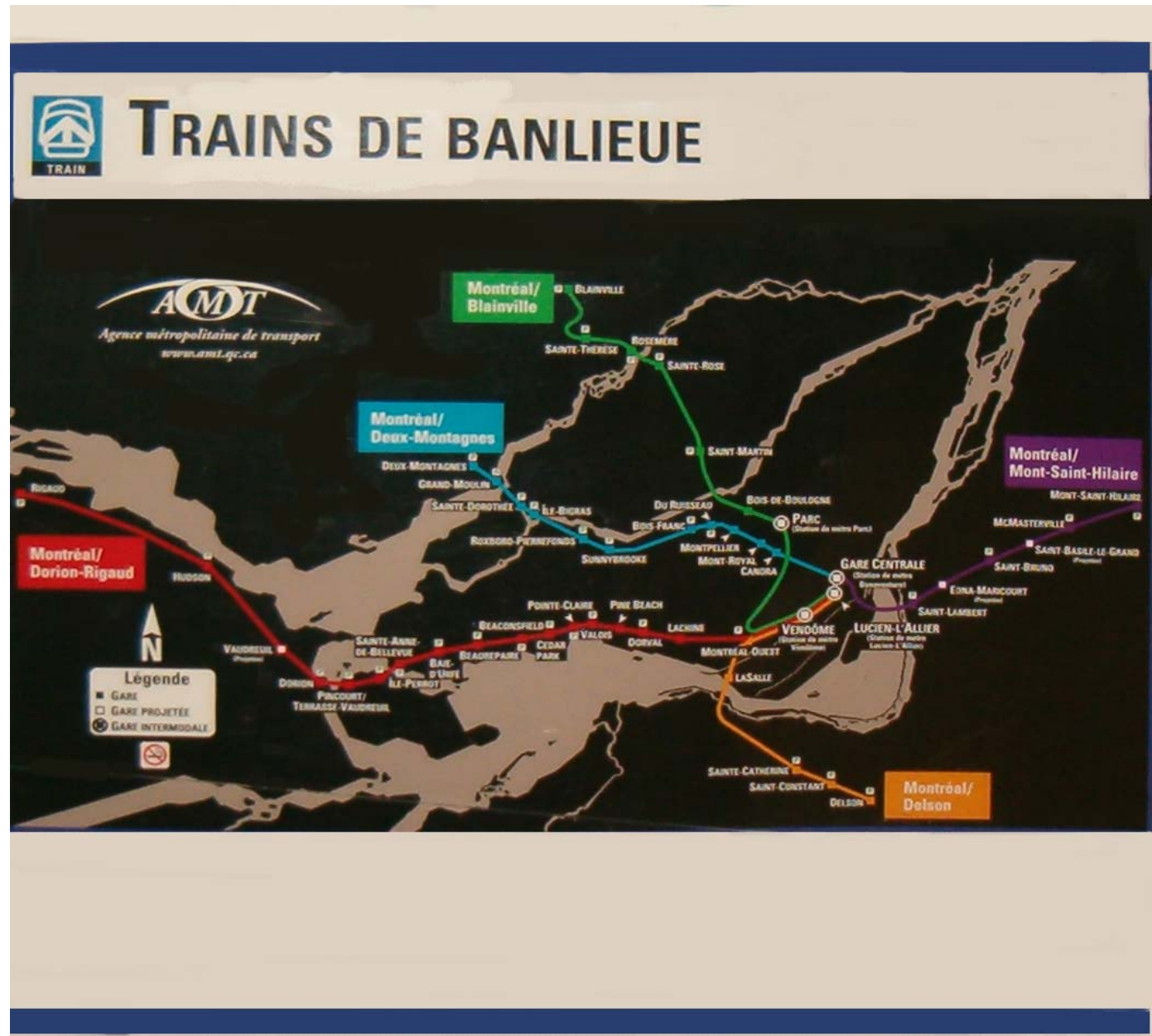
PLANCHE 002
RÉSEAU AUTOROUTIER
ÉCHELLE APPROXIMATIVE
1 : 1 500 000

Le transport en commun.

Le train de banlieue

La ligne Montréal-Blainville du train de banlieue dessert Laval (stations Saint-Martin et Sainte-Rose) et Blainville.

La ligne Montréal-Deux-Montagnes du train de banlieue dessert Laval (Stations Île Bigras et Sainte-Dorothée), Grand-Moulin et Deux-Montagnes.



Ces trains sont déjà bondés; aussi je recommande qu'on y rajoute des wagons de façon à améliorer le confort des usagers; je recommande de poursuivre la ligne Montréal-Blainville de manière à desservir Saint-Antoine et Saint-Jérôme et à mettre ainsi ce territoire existant à la disposition des utilisateurs de transport en commun (plutôt que d'en développer de nouveaux); je recommande de poursuivre la ligne Montréal-Deux-Montagnes de manière à desservir Saint-Scholastique et Lachute et de permettre aux gens de bien habiter ces territoires déjà occupés; je recommande de mettre en service, en utilisant les installations existantes, une nouvelle ligne de train, la ligne Montréal-Terrebonne afin qu'elle desserve les stations Saint-Martin, Saint-Vincent de Paul et Terrebonne; je recommande de mettre en service, en utilisant les installations existantes, une nouvelle ligne de train, la ligne Montréal-Repentigny; je recommande l'amélioration du confort et une meilleure couverture du transport en commun de manière à permettre au plus grand nombre de gens de se déplacer sur le territoire. Je recommande de prioriser le transport en commun.



Le métro

À Laval, trois nouvelles stations de métro viendront s'ajouter à celles de la ligne orange.

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 guère 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 ligne orange ... et de la ligne verte aussi... de la station Berri-Uqum 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.



Il faut réviser notre façon de voir la ville. Il faut contrer l'étalement urbain. Il faut décentraliser. Il faut réviser notre conception du réseau routier. Il faut habiter les espaces déjà existants plutôt que d'en créer de nouveaux.

Je souhaite que ce virage, pour les îles urbaines, se prenne le plus tôt possible.