



Mémoire

sur le projet
de prolongement de l'autoroute 25 entre
l'autoroute 440 et
le boulevard Henri-Bourassa
par le ministère des Transports

présenté au

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

par le
Conseil central du Montréal métropolitain (CSN)

Juin 2005

Table des matières

PRÉSENTATION DU CCMM (CSN).....	3
INTRODUCTION.....	4
SUR LE PROCESSUS DE CONSULTATION.....	6
LE PROJET	6
L'INFORMATION BIAISÉE.....	6
DU RECOURS AU PPP.....	9
DES IMPACTS NÉGATIFS.....	10
AUGMENTATION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET RESPECT DU PROTOCOLE DE KYOTO.....	10
IMPACTS SUR LA SANTÉ PUBLIQUE.....	12
IMPACTS SUR LES TERRES AGRICOLES	13
IMPACTS SUR LE MILIEU NATUREL DE LA RIVIÈRE DES PRAIRIES	13
IMPACTS SUR L'HABITAT DES POISSONS.....	14
IMPACTS SUR LES MILIEUX NATURELS	14
IMPACTS SUR LES ÉCOLES.....	15
QU'EN EST-IL ALORS DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ?.....	16
DU TRANSPORT EN COMMUN !.....	17
LES SOLUTIONS.....	17
CONCLUSION	19

Présentation du CCMM (CSN)

Le Conseil central du Montréal métropolitain (CSN), présent dans la vie montréalaise depuis le 20 février 1920, est le porte-parole régional de la Confédération des syndicats nationaux (CSN). Il regroupe 575 syndicats affiliés à la CSN à Montréal, à Laval, au Nunavik et à la Baie James et représente plus de 87 000 travailleuses et travailleurs oeuvrant dans tous les secteurs d'activités et répartis dans quelque 1200 lieux de travail.

Dans ses rangs, des femmes et des hommes travaillent aussi bien dans les établissements du réseau de la santé et des services sociaux que dans les institutions scolaires, les manufactures, les usines, les commerces, les bureaux, les ateliers, les médias, les organismes gouvernementaux ainsi que dans le secteur de la construction. Elles et ils appartiennent à tous les groupes d'âge et proviennent de partout dans le monde : on y retrouve des Montréalaises et des Montréalais natifs de Montréal ou des différentes régions du Québec mais également des personnes provenant d'à peu près partout dans le monde. En termes de composition, notre membership reflète bien la réalité socio-culturelle de Montréal. En effet, nous comptons dans nos rangs près de 20 000 affiliés provenant de pas moins d'une trentaine de communautés culturelles autres que québécoise francophone de souche.

Le conseil central a pour mandat, entre autres, de faire connaître et partager les revendications des syndicats des régions qu'il représente, mais il a également celui de les représenter sur les questions qui touchent les conditions de vie de la population en général, comme c'est le cas avec les enjeux du développement durable.

Le Conseil central du Montréal métropolitain (CSN) est impliqué et participe activement aux travaux du Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal).

Introduction

Le Conseil central du Montréal métropolitain (CSN) remercie le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) de l'occasion qui lui est offerte de présenter son point de vue, ses commentaires et ses suggestions sur le projet de prolongement de l'autoroute 25, entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa.

À l'instar de nombreuses intervenantes et intervenants de la région métropolitaine, nous avons exprimé notre opposition dès l'annonce de la relance de ce projet. La coalition contre le prolongement de l'autoroute 25, dont nous sommes membres, a, dès lors, demandé au Premier ministre Jean Charest, dans une lettre datée du 9 février 2005, de renoncer à ce projet qui contrevenait à l'atteinte des objectifs du Protocole de Kyoto.

Ce projet avait déjà suscité une forte mobilisation de différents milieux, en 2002, et avait obligé l'ex-ministre de l'Environnement, André Boisclair, à surseoir aux audiences publiques. Les études d'impact effectuées à l'époque démontraient clairement les impacts négatifs sur l'environnement, ce qui l'amena à convenir de la nécessité de revoir le projet afin qu'il se conforme aux normes environnementales. Des alternatives qui n'encouragent ni l'étalement urbain, ni l'augmentation des GES, ni la destruction de la flore et de la faune devaient être étudiées et proposées. Le transport en commun était une des pistes à encourager.

L'appui aux objectifs de Kyoto, la consultation publique sur le Plan de développement durable qui s'en suivit ainsi que les déclarations publiques du gouvernement en faveur du virage historique à prendre pour éviter la catastrophe écologique vers laquelle se dirige l'humanité, auraient pu laisser croire que, dorénavant, des mesures concrètes, prenant en considération cette nouvelle dimension, seraient mises en place.

Mais alors que la population est en attente du *Plan québécois de lutte contre les changements climatiques et les émissions de gaz à effet de serre*, la relance de ce projet vient une fois encore semer le doute quant à la volonté du gouvernement de s'attaquer réellement à ce problème.

Le projet déposé, bien que s'inspirant du projet initial, a été modifié : le nombre de voies a diminué, passant de 6 à 4, la voie réservée au transport en commun sur le pont, la piste cyclable se sont volatilisées alors que le coût prévu pour sa réalisation, malgré la nouvelle approche en partenariat public-privé, a grimpé de plus de 100 millions de dollars entre 2002 et aujourd'hui. Malgré toutes ces modifications, les études

déposées pour la consultation datent pour la plupart de 2002 sans que des mises à jour ne soient effectuées. Quant aux questions posées tant en 2002 que durant les audiences publiques tenues le 16 mai dernier, la plupart n'ont pas reçu de réponses satisfaisantes.

Nous sommes très préoccupés et inquiets. Toutefois, nous allons tenter, dans notre mémoire, d'expliquer les raisons qui nous poussent à nous opposer à ce projet en espérant que vous tiendrez compte de nos commentaires et recommandations. Notre mémoire se présente en trois parties qui traitent du processus de consultation, des impacts de cette construction et de pistes de solutions suggérées.

Sur le processus de consultation

Le projet

Le projet ressuscité par le ministre Mulcair se différencie du projet initial particulièrement par la réduction du nombre de voies routières prévues ; la disparition de la piste cyclable ; celle de la voie réservée, sur le pont, au transport en commun ; l'introduction du partenariat public-privé ; l'augmentation du coût prévu pour la construction et la mutation du projet en concept.

L'information biaisée

Ces modifications suscitent bien des interrogations et soulèvent des questions que la documentation déposée pour consultation pour les audiences publiques du BAPE ne permet pas de satisfaire. En effet, la plupart des documents déposés ont été réalisés pour le projet initial, en 2002. Des informations essentielles, concernant en particulier les contrats en partenariat public-privé, ne sont pas disponibles, ni d'ailleurs les mises à jour et les scénarios d'études comparatives qui auraient pu éclairer les citoyennes et les citoyens sur le choix de ce modèle.

Aux audiences publiques, les questions posées par les citoyennes et les citoyens pour comprendre le bien-fondé des choix effectués, n'ont pas eu, en général, de réponse et les débats, qui, généralement, ont cours lors de ces audiences, ont été évacués. Toutefois, le ministère des Transports du Québec a été obligé de répondre à certaines questions qui nous ont permis de mieux comprendre et situer la stratégie gouvernementale. Il a admis au début de la consultation publique que la conception donc l'élaboration détaillée se fera plus tard, après la remise du rapport du BAPE. Selon le même ministre, *la 25 serait un projet évolutif dont les conditions de réalisation - qu'il s'agisse de marais, de frayères ou du nombre de piliers - seront définies dans le futur contrat qui intégrera les conditions du décret gouvernemental (Le Devoir, 17 mai 2005)*. Le MTQ affirme n'avoir même pas pris la peine d'étudier une autre alternative à cette construction !

Cette affirmation, inédite au BAPE, semblait toutefois normale puisque le commissaire Michel Germain a même empêché le MTQ de répondre aux questions posées par les participantes et les participants qui voulaient savoir si le ministère avait élaboré une analyse comparative entre différentes solutions pour déterminer si la 25 était la meilleure réponse à l'ensemble des enjeux en cause, y compris les enjeux environnementaux comme les émissions de gaz à effet de serre, la pollution urbaine (*Le Devoir* du 17 mai 2005). Il n'est donc pas étonnant que la documentation déposée pour la

consultation date presque entièrement de 2002, et que les mises à jour, nécessaires pour effectuer les simulations origine-destination qui, permettent de tracer le portrait d'une population et de ses déplacements dans une région donnée, n'ont même pas été déposées à temps pour les audiences. Pourtant, ces informations sont la base de tout exercice de planification au ministère tant pour la réalisation des plans de transport que dans l'évaluation de l'impact de certaines politiques ou des travaux envisagés sur le réseau.

C'est la première fois depuis la création du BAPE qu'un projet aussi peu documenté est présenté. C'est la première fois aussi que le véritable promoteur n'est ni connu ni présent. C'est la nouvelle façon de faire au MTQ, qui, pour se conformer aux exigences des PPP, nous invite à nous prononcer sur un projet inexistant, un projet qui sera développé plus tard, dans le secret. Le BAPE serait-il devenu une simple formalité, un écran destiné à cacher la réalité qui se cache derrière les PPP ? Ou bien est-ce le mailon faible qui aura échappé à la série de lois votées sous le bâillon encadrant les PPP ?

Cette parodie de démocratie explique d'ailleurs la décision de sacrifier la période d'information.

La période d'information sacrifiée

En créant le BAPE en 1978, l'Assemblée nationale affirmait le droit des citoyennes et des citoyens à l'information et à la consultation et sollicitait leur participation aux décisions ayant une incidence sur l'environnement. Elle reconnaissait ainsi officiellement la valeur et la pertinence de la contribution de la population au processus d'évaluation environnementale en raison de l'expertise concrète et spécifique qu'elle a de son milieu de vie.

Or, dans le cas qui nous concerne aujourd'hui, une étape importante, consacrée à l'information du public, a été sacrifiée sous prétexte qu'elle s'est déjà déroulée du 13 au 27 septembre 2002. Cette décision du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de donner mandat au BAPE de passer directement aux audiences publiques, prive les citoyennes et les citoyens d'une période essentielle à leur participation effective et efficace aux audiences publiques. Elle a provoqué de vives réactions de la part de citoyennes, de citoyens et de groupes, déjà mobilisés contre cette construction, qu'elle prive du temps nécessaire à la préparation de leur argumentaire. Trois d'entre eux ont même décidé d'intenter une poursuite formelle devant la Cour supérieure pour obtenir un jugement déclaratoire contre le processus de consultation. Elle a provoqué aussi des réactions inattendues dont celle de la Protectrice du citoyen, Madame Pauline Champoux-Lesage qui, sans se prononcer sur le fond, demande au ministre Thomas J. Mulcair du temps.

« Essentiellement, pour que leur participation à ce processus de consultation soit réelle et efficace, c'est de temps dont ils ont besoin : du temps pour revoir le projet initial et la position prise alors, du temps pour comprendre les modifications et consulter au besoin, du temps pour se refaire une opinion et préparer, s'il y a lieu, un mémoire bien argumenté ». (Le Devoir, 18 mai 2005)

Dans la même lettre, elle invoque le respect du véritable esprit du processus de consultation et attire son attention sur ce précédent qui risque de miner la crédibilité du BAPE.

À toutes ces demandes qui sollicitent le respect du processus démocratique, le ministre maintient sa position et la justifie en se basant sur le plan strictement légal. C'est, à notre avis, une réponse méprisante, mais bien fragile aussi que le verdict de la Cour

supérieure risque de faire tomber mettant à nu les vraies raisons qui se cachent derrière cette précipitation.

Du recours au PPP

Le choix de transformer le projet en un concept n'est pas anodin. La réalisation de tout projet en partenariat public-privé ne permet ni de dévoiler des informations essentielles à l'examen environnemental, ni les conditions financières imposées par les entrepreneurs dans cet éventuel partenariat, ni même l'identité des partenaires. Ce manque de transparence est une exigence sine qua non de ce genre de partenariat. Les défaites cuisantes de ces PPP à travers le monde et plus près de nous au Nouveau-Brunswick et en Ontario ne semblent pas émouvoir notre gouvernement qui poursuit son plan de privatisation de nos services publics. M. Yvon Marcoux, quant à lui, y croit, malgré l'expérience vécue par de nombreux gouvernements, qui, face à la détérioration des services, aux accroissements scandaleux des tarifs et à la grogne populaire, ont dû payer le prix fort simplement pour s'en défaire.

« Nous allons également innover, revoir certaines façons de faire, conclure de nouveaux partenariats. Je l'ai dit à plusieurs reprises : les PPP, j'y crois. Ce n'est pas une solution miracle, j'en suis pleinement conscient. C'est un outil de plus dans notre coffre à outils. On va s'en servir quand ce sera faisable et quand ce sera dans l'intérêt des Québécois. Vous savez déjà que nous avons retenu cette voie dans la réalisation de deux projets majeurs soit l'autoroute 30 et la 25. » *(Allocution du ministre des Transports dans le cadre du 61^e Congrès de l'ACRGTQ)*

Rappelons qu'au Nouveau-Brunswick, la construction de l'autoroute Moncton-Fredericton en PPP, a coûté 726 millions de dollars au lieu de 584 millions de dollars sans compter l'imposition de tarif de péage prohibitif. La réouverture du dossier a coûté 32 millions de dollars en plus des pénalités payées à même les deniers publics de 1,84 milliards répartis sur 26 ans que le gouvernement a dû payer pour se débarrasser de ce partenariat. En Ontario, lors de la construction de l'autoroute 407, le gouvernement avait assuré les contribuables que les augmentations tarifaires ne dépasseraient jamais 2 % par année ; or, en 5 ans, les droits de péage ont augmenté de 200 % sans que le gouvernement ne puisse rien faire, ni par la négociation, ni à travers les tribunaux. Notre gouvernement ne nous a fait aucune promesse dans ce sens, nous ne savons pas combien les automobilistes devront payer pour emprunter ce nouveau pont.

Par contre, ce que nous savons, c'est que ça va coûter cher. Le gouvernement s'apprête même à payer un loyer annuel à son partenaire privé parce que les revenus de péage des 48 000 usagers quotidiens ne suffiront pas à couvrir les coûts de construction, d'exploitation et d'entretien (*La Presse*, 7 juin 2005).

Ce manque de transparence caractérise les entreprises privées dont le seul objectif est de faire main basse sur nos « juteux » services publics qui échappent encore à leur contrôle sans que la population ne s'en rende compte. Dans ce contexte, nous comprenons pourquoi nos questions sur les différentes modalités du contrat en PPP sont restées sans réponse ! Nous ne connaissons ni l'identité du promoteur, ni le montant que le gouvernement va investir, ni comment les bénéfices seront partagés, ni comment seront assumées les pertes, ni toutes les autres clauses du contrat concernant les dépassements, les faillites, les ruptures de contrat, les impacts environnementaux, etc. Nous dénonçons ce processus imposé par les PPP parce qu'il est antidémocratique mais aussi parce qu'il s'apprête à brader nos services publics au profit des entreprises privées et aux dépens de l'intérêt des contribuables. La construction de l'autoroute 25 et de toute autre infrastructure en mode PPP est à exclure, définitivement. Sa construction tout court n'est pas justifiée comme certains arguments démontrant les impacts négatifs sur l'environnement l'illustrent clairement.

Des impacts négatifs

Augmentation des émissions de gaz à effet de serre et respect du Protocole de Kyoto

La justification pour la construction de ce pont est, selon Thomas J. Mulcair

qu'il va permettre de soutenir le développement de l'est de l'agglomération montréalaise en y facilitant la mobilité des personnes et des marchandises et contribuerait à diminuer le temps de parcours entre Laval et Montréal aux heures de pointe. Il augmenterait la fluidité de la circulation entre les deux rives pour les résidents de l'est de l'île de Montréal et de Laval, ce qui fera diminuer les émissions de GES (bouchons).

Il est vrai, qu'à première vue, l'ajout d'une autoroute peut favoriser la fluidité, réduire le nombre de bouchons et réduire par conséquent la consommation d'essence et les

émissions de GES. C'est toutefois un raisonnement qui ne peut s'appliquer qu'aux toutes premières années. D'ailleurs, le même raisonnement a été tenu pour justifier la construction de l'autoroute 13. Elle était sensée décongestionner l'autoroute 15 en réduisant le nombre de voitures et on constate aujourd'hui, que les deux autoroutes sont sur-utilisées et congestionnées. De 1975 à 1980, le nombre de voitures circulant sur l'autoroute 13 est passé de 17 812 à 55 200 pour atteindre 144 000 en 2002 alors que celui sur l'autoroute 15 est passé de 73 244 à 75 800 pour atteindre 167 000 en 2002. Donc, historiquement, l'ajout d'infrastructures routières a plutôt contribué à augmenter le nombre de voitures qui y circulent sans pour autant soulager la circulation sur les autres routes pour lesquelles l'ajout a été réalisé (Études MTQ, 2002). Plusieurs études dont celle du MTQ indiquent que la construction de nouveaux liens routiers entraîne davantage de congestion à cause du trafic induit. Elle incite ainsi à l'étalement urbain, donc au recours à une plus grande utilisation de l'automobile. La demande induite est

créée ou générée par un accroissement de capacité qui permet d'accommoder de nouveaux automobilistes qui autrement auraient adopté des comportements différents. (CEMT, *la mobilité induite par les infrastructures*, 1996).

Tous ces nouveaux automobilistes, qui vont emprunter ce nouveau pont, vont converger vers le centre-ville de Montréal. Cet achalandage supplémentaire, que le réseau routier métropolitain ne peut accueillir, va provoquer, aux heures de pointe, une congestion sur le réseau local et détériorer ainsi l'air à cet endroit. Pourtant, les études, simulant les mouvements de circulation que le ministère des Transports nous a soumis lors des audiences, indiquent plutôt que cette construction tout en améliorant la fluidité, aura peu d'incidence sur l'étalement urbain et l'induit de véhicules ! Nous aurions souhaité, à la place d'une présentation qui nous semble plutôt complaisante, explorer différents scénarios simulant les effets sur l'étalement urbain et l'induction de véhicules.

Le secteur du transport est pourtant le principal facteur d'émissions de GES (40 %) et nos émissions de GES, qui devaient baisser de 6 % au-dessous du niveau de 1990, ont plutôt augmenté de 24 % en 2005. Cette construction, qui va générer 150 000 nouveaux déplacements véhiculaires quotidiens, ne peut donc que nous éloigner encore davantage de l'atteinte de nos objectifs. Contrairement aux prétentions du MTQ, elle ne constitue donc nullement une solution efficace ni pour décongestionner le réseau routier, ni pour réduire les émissions de GES et de la consommation d'essence.

Le gouvernement devrait, plutôt que de se lancer dans cette aventure qui va accélérer la détérioration de tout notre environnement, mettre toute son énergie à produire le *Plan québécois de lutte contre les changements climatiques et les émissions de GES*.

Impacts sur la santé publique

L'augmentation de la pollution de l'air et l'étalement urbain ont de graves impacts sur la santé.

Même si le MTQ minimise ces impacts dans sa documentation, la Direction de la santé publique a produit un mémoire *Impacts sur la santé publique du transport* et trois médecins en santé communautaire en ont fait une brillante présentation lors des audiences publiques. Preuves et études récentes à l'appui, ils ont démontré la gravité de la situation en démolissant tout l'argumentaire du MTQ. Pour eux, la construction de la 25 ne fera qu'amplifier les problèmes en santé publique et ils demandent au gouvernement non seulement d'abandonner son projet mais aussi **de mettre rapidement en place une politique musclée destinée à réduire en chiffres absolus de transport routier**.

On apprend ainsi que les plus de 60 ans qui vivent en bordure des axes routiers les plus fréquentés par les automobiles – plus de 7700 véhicules par matinée – courent 30 % plus de risques d'être hospitalisés pour des maladies respiratoires que celles et ceux qui vivent sur une rue qui absorbe moins de 3000 voitures le matin. Il y a, selon une étude récente de Santé Canada, 1540 décès annuels à Montréal pour cause de pollution atmosphérique dont la moitié est directement imputable aux transports. Au moment des canicules, dont le nombre et la sévérité augmentent avec le réchauffement climatique, les mortalités quotidiennes, à Montréal, passent de 40 à 100. On apprend aussi qu'il y a un lien entre l'étalement urbain, la dépendance à l'automobile et l'obésité qui entraîne d'autres problèmes, tel que le diabète, l'hypertension, etc. Que le nombre d'occurrence des blessures de la route et des décès augmente avec la distance parcourue ! Que l'augmentation du nombre de voitures à Montréal provoque plus d'accidents dont 30 % des victimes sont des enfants et que l'exposition à des niveaux élevés d'ozone (85 % par le transport) augmente la fréquence de l'asthme et une diminution de la croissance des poumons chez les enfants, etc.

Impacts sur les terres agricoles

L'augmentation de la pollution de l'air et l'étalement urbain ont aussi de graves impacts sur l'avenir de nos terres agricoles.

L'UPA, quant à elle, s'y oppose parce que cette construction va entraîner la disparition du tiers des terres cultivées à Laval, soit 700 hectares. Ces terres font partie des meilleures terres du Québec, et depuis 30 ans, leur superficie cultivée a diminué de 15 %, soit 32 000 hectares en moins. L'étalement urbain, qui provoque l'exode des familles, va accentuer la transformation de ces terres en logements. D'ailleurs, au cours des 20 dernières années, il a entraîné une augmentation de plus de 60 % de l'espace construit sur le territoire de la CUM alors que la population n'a augmenté que de 27 %. La raison en est que le terrain coûtant moins cher qu'à Montréal, les gens en profitent pour construire plus grand. Selon une étude réalisée par l'Université McGill, il y a 20 ans, on avait besoin pour développer des projets domiciliaires de 30 hectares pour 1000 habitants ; aujourd'hui, c'est devenu 70 hectares, soit une augmentation de 130 % qui se fait aux dépens des meilleures terres du Québec alors que, selon les données du dernier plan d'urbanisme, Montréal dispose d'assez d'espace pour construire plus de 130 000 nouveaux logements, soit davantage que les besoins estimés pour toute la région pour les 10 années à venir.

Le dépeuplement de l'île de Montréal au profit de la banlieue s'est accéléré au cours des 3 dernières années, de plus de 24 100 personnes, soit 1,3 % de ses résidentes et de ses résidents. La pression accrue de l'étalement urbain va se manifester par une augmentation plus que significative des demandes d'exclusion de la zone verte dans la couronne nord de la métropole, à l'instar de ce qu'on a pu constater à l'occasion de chaque projet de construction d'autoroute au Québec depuis les 30 dernières années.

Impacts sur le milieu naturel de la rivière des Prairies

Les îles Boutin, Rochon, Lapierre et Gagné, situées à proximité du futur pont, représentent une importante aire d'alimentation pour le héron. Or, le héron et sa famille jouissent de la protection des oiseaux migrateurs selon l'article I (3) du Protocole entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique.

D'ailleurs, les responsables des évaluations environnementales ont conclu, dans une lettre datée du 21 septembre 2001, que :

Nous sommes d'avis que l'étude est actuellement irrecevable et que l'initiateur devrait répondre aux ques-

tions que vous retrouverez dans le document en annexe.

Les réponses insatisfaisantes aux lacunes identifiées dans l'étude d'impacts de 2001, ont amené plusieurs organismes à demander l'intervention du gouvernement fédéral afin qu'il procède immédiatement à une commission d'examen en vertu de la Loi canadienne d'évaluation environnementale.

Impacts sur l'habitat des poissons

Craignant la détérioration de l'habitat des poissons, ces groupes ont fait appel au gouvernement fédéral, cette fois-ci pour demander la protection de l'habitat des poissons et des eaux poissonneuses visés par la Loi des Pêches.

Les responsables de Pêches et Océans, dans le cadre de l'évaluation environnementale faite par le ministère, avaient d'ailleurs conclu en 2001 que :

Il est à noter que la frayère et la zone d'alevinage de l'esturgeon jaune située à l'ouest de l'île Rochon est d'une importance capitale pour maintenir l'intégrité de cette population et que, par conséquent, le concept du pont retenu devra faire en sorte qu'aucune infrastructure temporaire ou permanente ne sera mise en place dans cette zone.

Or, le site de construction du pont est abondant en poissons dont l'aloise savoureuse et l'esturgeon jaune qui sont clairement identifiés comme « susceptibles » selon la Loi québécoise sur les espèces menacées ou vulnérables. L'article 35 de la Loi sur les Pêches annonce quant à lui qu'il

est interdit d'exploiter des ouvrages ou entreprises entraînant la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson.

Impacts sur les milieux naturels

La rivière des Prairies, au-dessus de laquelle passerait le pont de l'autoroute 25, est considérée comme une eau navigable. L'article 5 (a) de la Loi sur la protection des eaux navigables souligne qu'il est :

interdit de construire ou de placer un ouvrage dans des eaux navigables ou sur ... de telles eaux à moins que préalablement, au début des travaux, l'ouvrage, ainsi que son emplacement et ses plans n'aient été approuvés par le ministre selon les modalités qu'il juge à propos.

Si, malgré le manque d'information concernant la structure du pont dans les documents soumis aux audiences publiques qui ne permettent aucunement à Transport Canada d'évaluer et d'accepter ce projet, le ministre donne son accord (certains médias ont rapporté que cet accord est déjà donné), il nous semble évident que l'article 22 de cette même loi qui dit qu'il :

est interdit de jeter ou déposer, de faire jeter ou déposer ou de permettre ou tolérer que soient jetés ou déposés de la pierre, du gravier, de la terre, des escarbilles, cendres ou autres matières ou déchets submersibles dans des eaux dont une partie est navigable ou se déversent dans des eaux navigables et où il n'y a pas continuellement au moins vingt brasses d'eau (...).

va empêcher cette construction car on ne voit pas comment elle pourrait se faire sans utilisation de pierre, de poussière, etc.

Impacts sur les écoles

La construction de cette autoroute qui provoque l'exode de nombreuses familles montréalaises vers la banlieue, a des impacts négatifs sur la vie et la qualité d'enseignement des écoles montréalaises, la santé publique et l'utilisation des deniers publics. La CSDM, dans une résolution adoptée à l'unanimité le 13 avril dernier, presse le gouvernement de renoncer à ce projet. Elle argumente en expliquant qu'à cause de l'étalement urbain, ses écoles ne cessent de se vider et qu'elle perd entre 1000 et 1200 élèves par an. Cette tendance persistante va s'accroître avec la nouvelle construction du pont sur l'autoroute 25. Elle rappelle, qu'entre 1994 et 1999, elle a dû procéder à la fermeture de 14 établissements scolaires. Le gouvernement, de son côté, a dû investir plus de 200 millions de dollars pour en construire de nouvelles en périphérie alors que le parc immobilier scolaire, en complète désuétude, peine à trouver les sommes nécessaires à son entretien !

En plus, le départ de ces familles de la classe moyenne accentue la concentration des familles défavorisées dans plusieurs quartiers montréalais et particulièrement dans l'Est de Montréal. Or, il est reconnu et démontré par plusieurs études effectuées par divers organismes dont le MEQ et le Comité de la taxe scolaire de l'île de Montréal, que la concentration de la défavorisation s'accroît et s'aggrave sur l'île de Montréal et qu'elle a des impacts significatifs sur la réussite éducative des élèves. À la CSDM, 40 % des élèves fréquentant ses écoles proviennent de familles défavorisées.

Par ailleurs, à l'instar des médecins de santé communautaire, la CSDM attire l'attention sur les impacts de cette construction sur la santé publique. Elle rappelle que les gens de l'Est de Montréal font face à plus de problèmes d'asthme et de poumons et ont une durée de vie moyenne de 7 ans inférieurs à celle des gens de l'ouest. La cause en est attribuée à la pollution provoquée par l'augmentation de la circulation vers Montréal. La nouvelle construction va augmenter davantage le nombre de voitures qui vont converger indéniablement vers Montréal, accentuant ainsi les risques de santé publique et accentuant aussi la sécurité des enfants autour des écoles (30 % des victimes des accidents de la route, à Montréal, sont des enfants).

Qu'en est-il alors du Plan de développement durable ?

Si nous reprenons un à un tous les impacts négatifs sur l'environnement que nous avons recensés, nous sommes obligés, malheureusement, de constater que cette construction vient contredire également la définition du développement durable, adoptée dans le document de consultation sur le Plan de développement durable du Québec ainsi que dans l'avant-projet de loi qui l'accompagnait. Cette définition se lit comme suit :

Développement durable : processus continu d'amélioration des conditions d'existence des populations actuelles qui ne compromet pas la capacité des générations futures de faire de même et qui intègre harmonieusement les dimensions environnementale, sociale et économique du développement durable.

Aucune des conditions n'est à notre avis remplie, ni sur le plan environnemental, ni sur le plan social et ni sur le plan économique.

Du transport en commun !

Il va s'en dire que toutes les intervenantes et tous les intervenants, qu'ils soient pour ou contre la construction de cette autoroute, y compris le ministère des Transports, affirment supporter le développement du transport en commun.

Nous avons l'impression que pour celles et ceux qui appuient cette construction, ce développement du transport en commun est un mal nécessaire destiné à satisfaire cette *minorité bruyante* d'inconditionnels du transport en commun ou pire, à rendre service à celles et à ceux qui ne peuvent se permettre de se payer une voiture !

En témoigne l'indifférence face à la réduction continuelle de la part modale du transport en commun provoquée par cette construction qui en diminue l'achalandage (études OD 2003). En témoigne également l'indifférence face à l'opinion publique montréalaise qui, à 76 %, souhaite que le gouvernement développe le transport en commun pour solutionner les problèmes de mobilité dans l'Est de l'île de Montréal plutôt que d'investir dans la construction d'une autoroute et d'un pont (*Sondage Léger Marketing*, 1^{er} mars 2005).

Pour celles et ceux, nombreux, qui estiment que le développement du transport en commun est la voie à privilégier, le seul engagement concret du ministre se limite à investir pour le prolongement de la ligne Blainville vers St-Jérôme, investissement attendu depuis 3 ans ! Son engagement en faveur du transport en commun et l'annonce de l'investissement de 4,6 milliards sur 10 ans laissent sceptiques. Une telle reconnaissance mériterait qu'un geste plus significatif soit posé ; qu'un budget beaucoup plus important soit investi dans l'immédiat. En renonçant à la construction de cette autoroute, le gouvernement pourrait déjà investir les plus ou moins 400 millions de dollars prévus pour sa réalisation !

Les solutions

Nous vous soumettons quelques pistes de solution qui, tout en améliorant la mobilité des personnes et des marchandises, ont l'avantage de coûter moins cher que la construction de l'autoroute 25, tout en favorisant l'atteinte des objectifs de Kyoto et du Plan de développement durable.

Nos solutions sont axées sur le recours aux transports en commun qui, selon plusieurs études, demeurent de loin le moyen le plus efficace utilisé pour régler les problèmes de mobilité dans le respect de l'environnement. Tous les moyens que nous soumettons

ainsi que tout autre moyen à venir, devront, d'ores et déjà, intégrer les nouvelles technologies, qui utilisent les énergies dites propres telles que l'énergie éolienne, hydroélectrique, etc., et qui permettent de réduire encore plus les émissions de GES. Afin d'assurer leur accessibilité, leur qualité et encourager le transfert modal de l'automobile vers les transports publics, il est primordial que leur réalisation ne soit pas en partenariat public-privé et que tout le processus, de la conception à la réalisation en passant par l'entretien soit sous le contrôle du secteur public.

Par conséquent, en plus du métro de Laval qui va incessamment ouvrir et du prolongement du train reliant St-Jérôme à Blainville que le ministre des Transports s'est engagé à réaliser cette année, nous proposons prioritairement les réalisations suivantes dont l'évaluation des coûts et de l'achalandage sont basés sur les derniers chiffres fournis par l'AMT :

Un train de banlieue reliant Montréal à Mascouche :

L'ajout de ce train de 23 km serait utilisé par plus de 5600 passagères et passagers supplémentaires et l'investissement nécessaire à sa réalisation est estimé à 50 millions de dollars.

Un train de banlieue reliant Montréal à l'Assomption :

Ce train de 46,9 km serait utilisé par plus de 8600 personnes supplémentaires et l'investissement nécessaire à sa réalisation est estimée à 80 millions de dollars.

Des voies réservées aux transports en commun :

L'idéal serait de réserver, sur toutes les grandes artères, une voie pour les transports en commun. Dans le cas qui nous préoccupe, nous proposons de prévoir une voie réservée aux transports en commun sur chacune des artères suivantes, soit sur le tronçon du boulevard Pie IX vers Laval et sur l'avenue Papineau. Le prolongement de la voie réservée sur Pie IX coûterait quant à elle 15 millions de dollars et permettrait l'augmentation de l'achalandage de plus de 2200 usagères et usagers. Concernant l'ajout de la voie réservée sur Papineau, nous n'avons pas d'information mais nous pensons qu'elle ne devrait financièrement rien coûter et qu'elle aussi va favoriser l'utilisation du transport en commun.

Par conséquent, nous évaluons l'investissement global nécessaire à la réalisation de ces projets à 145 millions de dollars, ce qui est loin d'être négligeable.

Conclusion

Messieurs les commissaires, nous vous avons exposé les raisons pour lesquelles nous nous opposons à ce projet. Elles sont de plusieurs ordres et des vérifications sérieuses méritent d'être effectuées.

Votre mission est d'informer et de consulter la population sur des questions relatives à la qualité de l'environnement afin d'éclairer la prise de décision gouvernementale, vous êtes donc les gardiens de cet exercice démocratique. Même si nous avons dénoncé le processus de consultation, nous croyons en votre rôle et sommes persuadés que tous les impacts négatifs et leurs conséquences sur notre qualité de vie, soulevés dans notre mémoire et par plusieurs autres acteurs sociaux, seront pris en considération et examinés scrupuleusement.

Pour nous, les conclusions sont évidentes, la solution susceptible de régler la mobilité et la congestion réside dans la promotion du transport en commun et le gouvernement doit renoncer à la construction d'un pont entre Montréal et Laval. Nous espérons, par conséquent, que vos recommandations iront dans le même sens.