

GREENPEACE

215

DM50

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

Laval-Montréal

6211-06-080



Mémoire

Présenté au :

Bureau des audiences publiques sur l'environnement

Projet de parachèvement

de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440

à Laval et le boulevard Henri-Bourassa

à Montréal

Table de matières

Table de matières	3
Présentation de l'organisation.....	4
Introduction.....	5
Légitimité du processus	6
Le projet de 2004 versus le projet de 2002	7
Congestion routière et transport en commun	8
Deux scénarios	8
<u>Scénario 1</u> – Prix de passage élevé	8
<u>Scénario 2</u> – Prix de passage faible.....	9
Le cas de l'autoroute 13	10
L'impact du pont de l'autoroute 25	11
Augmentation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques	13
Conséquences sur l'environnement	14
Contradiction avec les engagements des différents paliers de gouvernement.....	15
Au niveau municipal.....	15
Au niveau provincial.....	16
Au niveau fédéral.....	16
Conséquences sur la santé de la population.....	18
Alternatives à la 25	20
Projets de transport en commun.....	22
Comparaisons des deux projets.....	24
Les avantages de la proposition alternative : Transport en commun.....	24
Conclusion	26

Présentation de l'organisation

Greenpeace est une organisation internationale qui veille à la protection de l'environnement et des écosystèmes de la Terre en utilisant divers outils et moyens de pression comme le lobbying, l'éducation populaire, la mobilisation des consommateurs et les manifestations pacifistes. Fondée en 1971, Greenpeace a maintenant des bureaux dans 40 pays et compte quelque trois millions de membres. Greenpeace est le plus important organisme de protection de l'environnement financé essentiellement par ses membres.

Le bureau de Greenpeace au Québec, situé à Montréal, travaille principalement sur trois campagnes :

- les organismes génétiquement modifiés (OGM) ;
- la conservation de la forêt ancienne et la protection de la forêt boréale ;
- climat et énergie.

Greenpeace n'accepte pas les dons des gouvernements ni des entreprises. Toutes nos campagnes sont financées avec l'argent versé par des donateurs individuels qui sont au nombre de 20 000 au Québec et 80 000 dans le reste du Canada.

La campagne OGM vise à obtenir l'étiquetage obligatoire des OGM au Québec et au Canada et ce, dans une perspective de protection de la biodiversité.

La campagne pour la conservation de la forêt ancienne et de la forêt boréale encourage les écoles primaires et secondaires à utiliser du papier recyclé en classe et à acheter des manuels scolaires faits avec du papier recyclé dans le cadre du projet « Les écoles amies de la forêt boréale ».

La campagne Climat et énergie se penche sur les problèmes environnementaux qui portent atteinte à la qualité de l'air, à la qualité de l'eau et à la biodiversité.

C'est dans le cadre de cette dernière campagne que Greenpeace se préoccupe du parachèvement de l'autoroute 25 et de la construction d'un nouveau pont au-dessus de la rivière des Prairies rejoignant l'est de Laval et l'est de Montréal.

Introduction

Le projet de l'autoroute et du pont de la 25 nous inquiète au plus haut point. En effet, nous pensons que ce projet, en plus de nous priver de près de 800 hectares des meilleures terres agricoles du Québec, entraînera une augmentation importante du nombre de voitures sur l'Île de Montréal, sans pour autant permettre de désengorger les infrastructures routières. Un plus grand nombre de personnes seront enclines à utiliser leur automobile plutôt que d'utiliser le transport en commun, ce qui congestionnera certainement le nouveau pont et augmentera du même coup les émissions de gaz à effet de serre (GES) ainsi que les polluants atmosphériques.

Au même titre que la Direction de la santé publique de Montréal, nous sommes très préoccupés par la détérioration de la qualité de l'air que provoquera l'utilisation de l'autoroute 25. Cette détérioration aura un effet néfaste sur la santé des personnes vivant à proximité de l'autoroute. Nous sommes également préoccupés par la détérioration probable de la qualité de l'eau de la rivière des Prairies et de son effet sur la survie de la faune ichtyenne, comme celle de l'esturgeon jaune, dont la frayère se trouve juste en dessous du futur pont et de ses impacts sur l'avifaune.

Nous présentons dans ce mémoire nos inquiétudes concernant :

- la congestion routière et le transport en commun ;
- les émissions de GES et les émissions de polluants atmosphériques.

Nous présentons aussi des alternatives au projet. Elles sont écologiquement plus responsables et davantage en accord avec à la fois le Protocole de Kyoto et le concept de développement durable.

Toutefois, avant d'aborder ces différents points, il nous semble primordial de vous faire part de nos réserves quant à la légitimité du processus de consultation publique sur le dossier de prolongement de l'autoroute 25.

Légitimité du processus

Greenpeace intervient devant le BAPE depuis de très nombreuses années et nous ne contestons pas, contrairement à ce que certains affirment, le fait que ce projet fasse l'objet d'une audience devant le BAPE. Au contraire, nous considérons qu'il est indispensable de tenir une évaluation environnementale approfondie pour un projet ayant des impacts environnementaux importants. Nous estimons par contre que la tenue d'audiences publiques sur l'environnement dans ce dossier est prématurée. Et, cela pour plusieurs raisons.

En premier lieu, le rôle du BAPE est d'évaluer un projet dont la description doit comprendre « non seulement ses paramètres techniques, mais aussi des activités préparatoires et de construction, les opérations prévues, déboisement, excavation, les aménagements, les infrastructures temporaires connues, les chemins d'accès, les ouvrages de dérivation temporaire des eaux, etc. »¹. Le projet de parachèvement de l'autoroute 25, dans son état actuel, ne répond pas à ces critères. Le BAPE se retrouve donc dans l'impossibilité d'évaluer adéquatement et entièrement le projet et ses impacts.

De plus, le seul promoteur connu est le ministère des Transports. Or, le projet de prolongement de l'autoroute 25 est un projet de partenariat public-privé (PPP), ce qui implique une participation d'un partenaire privé, dont on ignore toujours l'identité. Nous pensons qu'il est difficile et même impossible pour le BAPE d'évaluer les impacts environnementaux de ce projet puisque ce dernier ne sera dévoilé qu'une fois les audiences du BAPE terminées et que les termes du contrat que le ministère des Transports signera avec le partenaire privé restent inconnus.

¹ Article 31.2 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*

Greenpeace, ainsi que la Coalition contre le prolongement de l'autoroute 25, dont il fait partie, croit fermement que le processus mis en marche par le gouvernement québécois n'est donc pas légitime : il bafoue les droits des citoyens en dissimulant la nature véritable du projet et en demandant au BAPE d'évaluer le concept d'un projet plutôt que le projet lui-même. Si le BAPE accepte un tel processus et, ultimement, approuve le projet de prolongement de l'autoroute 25, un précédent sera créé. Le BAPE y perdra une part de sa crédibilité.

Sur cette question, le Protecteur du citoyen semble être d'accord avec nos préoccupations quant à la décision du gouvernement d'abroger une des étapes de consultation du BAPE.

Le projet de 2004 versus le projet de 2002

Le seul promoteur connu, soit le ministre des Transports, appuyé par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, nous présente le projet de 2004 comme étant si semblable à celui de 2002 qu'il n'est pas nécessaire de recommencer le processus entamé en 2002. Il suffit, estime-t-il, de reprendre là où le processus avait été interrompu il y a 3 ans, alors que Monsieur Boisclair qui était ministre de l'Environnement, avait mis fin aux audiences publiques en raison du manque d'informations concernant le projet.

Plusieurs changements sont intervenus entre le projet de 2004 et celui de 2002: Dans le projet actuel, l'autoroute compte deux voies dans chaque sens alors qu'elle en possédait trois en 2002 – le pont demeure à 3 voies dans chaque sens – ; de plus, la voie multifonctionnelle ainsi que la voie réservée aux autobus, « condition essentielle² » à la mise en oeuvre du projet en 2002, ont été abolies dans le nouveau projet de pont. Ces changements sont majeurs. C'est pourquoi nous estimons nécessaire de reprendre les

² Ministère des Transports du Québec. 2002. *Réponses aux questions et commentaires transmis par le ministère de l'Environnement*. 30.

audiences publiques, incluant une période d'informations, selon la procédure habituelle. Il est à souligner que l'absence de période d'informations permet au ministère des Transports de promouvoir ce projet en se basant sur des études d'impact dont la validité est contestable et comprendre les modifications apportées au projet initial.

Congestion routière et transport en commun

Le document *Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal* démontre que la congestion routière dans la région de Montréal « se produit sur le réseau [artériel] de Montréal ». La congestion ne se produit donc pas sur les voies donnant accès à l'île de Montréal mais sur les artères de l'île.

Cela signifie qu'ajouter une voie d'accès en construisant un nouveau pont entre Laval et Montréal ne règlera pas le problème de la congestion. Au contraire, en offrant aux automobilistes une plus grande possibilité d'accéder à l'île de Montréal, ce pont contribuera directement à saturer davantage des artères déjà congestionnées. Cette congestion sur les artères de l'île ne manquera pas de se répercuter ensuite sur les autoroutes donnant accès à l'île.

Le ministère des Transports estime qu'à l'heure de pointe matinale et au coût de 1\$ le passage, 10 000 véhicules se déplaceront sur le pont. Étant donné qu'il nous est impossible de savoir quel sera le prix effectif que devront payer les conducteurs empruntant le pont – puisque c'est le partenaire privé qui fixe le coût du péage –, nous pouvons envisager deux scénarios.

Deux scénarios

Scénario 1 – Prix de passage élevé

Dans ce cas, la plupart des gens continueront d'utiliser les ponts déjà congestionnés et peu utiliseront le pont de la 25. Celui-ci risque alors de devenir un fardeau économique pour le gouvernement provincial comme cela a été le cas pour l'autoroute 407 à Toronto ou l'autoroute Moncton-Frédéricton au Nouveau-Brunswick.

Scénario 2 – Prix de passage faible

Si le prix du passage est relativement faible et que l'on considère que la totalité des travailleurs de l'est de Montréal habitant à Laval et dans la couronne nord transite par le nouveau pont, on peut estimer que près de 15 000 personnes emprunteront chaque matin le pont dans la direction ouest. Le risque de congestion est plus que probable.

Deux éléments doivent être pris en compte ici : la demande induite et la réduction de la part modale du transport en commun. Le principe économique de la demande induite stipule que si l'offre augmente, alors la demande augmente elle aussi. Ainsi, si le prix de passage n'est pas très élevé, il est très probable que le nombre de véhicules sur le pont augmentera. Les gens seront incités à utiliser leur voiture plutôt que le transport en commun.

La réduction de la part modale du transport en commun est déjà envisagée par le ministère des Transports du Québec (MTQ). Son acétate « *Impact du projet A-25 sur l'achalandage régional du TC (PPAM) (DA8)* » montre en effet que l'utilisation du pont de la 25 va réduire la part modale du transport en commun. Or, cette réduction va se traduire par une augmentation de la part modale des conducteurs automobiles. Une baisse de 4 % de la part modale du transport en commun « correspond à une augmentation d'un peu moins de 30 millions de déplacements par voiture annuellement.³ » Le risque que le pont soit congestionné est donc très important. Le cas de l'autoroute 13 fournit un exemple de ce qui peut se produire.

Outre la question de l'achalandage, la question du financement de ce projet nous rend perplexe. En effet, comme le révélait dans le journal La Presse du 7 juin dernier, le journaliste Bruno Bisson, le gouvernement du Québec devra verser « un loyer »

³ Chambre de Commerce du Montréal métropolitain. 2004. *Économie du Grand Montréal – Le financement des réseaux de transport en commun: à la croisée des chemins*. Tableau de bord de l'agglomération urbaine de Montréal, 7 (2).

annuel à son partenaire privé parce que les revenus générés par l'achalandage ne suffiront à « couvrir les coûts de construction, d'exploitation et d'entretien »⁴.

Le cas de l'autoroute 13

Le pont de l'autoroute 13 avait pour objectif de décongestionner les routes menant à l'île de Montréal. Depuis son ouverture en 1971, la circulation sur le pont a été multipliée par 3,5. Cela n'a toutefois pas empêché le débit de circulation d'être lui aussi multiplié par 3 sur le pont Médéric Martin (autoroute 15)⁵.

Le tableau suivant, présenté par le MTQ en 2001, ainsi que la figure présentée dans le rapport de monsieur Litman, montrent nettement qu'une tendance se dégage : lorsque l'offre de capacité d'une route augmente, la demande, c'est-à-dire le trafic généré, subit une hausse d'un ordre de grandeur supérieur.

Tableau 1 Évolution des débits de circulation (JMA) sur les ponts de la rivière des Prairies 1971-1999

PONTS	ANNÉES						
	1971	1976	1981	1986	1991	1996 JMA / JME	1999 JMA / JME
Le Gardeur (Rte 138)	24793	*23000	22540	17800	19000	19700 / 21300	N/D
Charles-De Gaulle (A-40)	11000	27784	46590	62380	80700	85000 / 90000	N/D
Pie-IX (A-25/Rte 125)	43717	57918	60190	66740	72790	74000 / 80000	81000 / 85000
Papineau-Leblanc (A-19)	37000	40092	46160	50640	55520	60000 / 65000	57000 / 59000
Viau (Rte 335)	47600	45185	46020	39800	39400	34000 / 33000	N/D
Médéric-Martin (A-15)	53500	68178	78460	103970	122790	157000/ 169000	163000/ 169000
Lachapelle (Rte 117)	49000	38869	41560	39010	39740	34000 / 34000	N/D
Louis-Bisson (A-13)	---	31703	58190	73150	97950	110000/ 119000	131000/ 139000
	266610	332729	399710	453490	527890	573700/ 611300	

* Données estimées

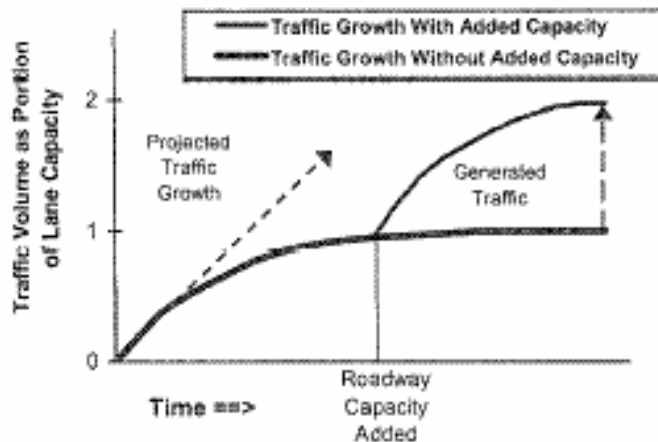
Sources : Recensements de la circulation, M.T.Q.

Source : Ministère des Transports. 2001. *Rapport de justification*. p.15

⁴ La Presse, *Autoroute 25 – Le péage ne suffira pas*, Bruno Bisson, 7 juin 2005, p. A15.

⁵ Louis Drouin et autres, 2005. *Présentation. Projet de prolongement de l'autoroute 25: Impacts sur la santé*. Direction de la santé publique de Montréal. 7.

Figure 1 How increased Road Capacity Generates Traffic (SACTRA, 1994; Litman, 2001)



Source: Todd LITMAN. *Induced Travel Impact Evaluation, Evaluating Impacts of Increasing Roadway Capacity to the Island of Montreal*, Victoria Transport Policy Institute. p. 12.

Le ministère des Transports du Québec attribue ce phénomène à la croissance démographique et à la part grandissante de personnes en âge de conduire. Toutefois, il ne tient aucun compte de la demande induite. La demande créée suite à la construction d'une nouvelle route ne peut être attribuée au seul argument évoqué par le ministère des Transports du Québec.

L'impact du pont de l'autoroute 25

L'utilisation du pont de l'autoroute 25 réduira, selon le ministère des Transports du Québec, de 30 % l'achalandage sur Henri-Bourassa. Il est difficile de contester ce résultat, puisque nous n'avons pas accès à tous les calculs effectués pour en arriver à ce chiffre. Toutefois, permettez-nous quelques commentaires sur cette affirmation de la part du MTQ.

Par exemple, un parc industriel pourrait très bien se développer dans l'est de Laval, aux abords de l'autoroute 25. Si c'était le cas, le chemin le plus direct pour transporter les marchandises vers l'ouest de Montréal serait de passer par le pont de la 25 puis par le boulevard Henri-Bourassa. L'achalandage sur Henri-Bourassa sera alors enclin à augmenter plutôt qu'à diminuer.

Pas plus qu'il ne tient compte de la demande induite automobile, le MTQ ne tient compte du développement possible d'un parc industriel à Laval, ce qui pourtant remettrait en question la validité des chiffres qu'il nous présente.

Le développement possible d'un parc industriel aux abords de l'autoroute 25 soulève une autre question : celle du camionnage. Les artères de l'île de Montréal ainsi que les autoroutes qui la traversent sont déjà saturées de camions, moyen de transport des marchandises très peu écologique. Le pont de l'autoroute 25 doit, selon le MTQ, décongestionner les autres ponts et, du même coup, entraîner une baisse de la congestion des camions. Mais, il n'existe pas d'enquête origine-destination (OD) pour le camionnage. Or, sans enquête OD sur le camionnage, il est impossible de connaître la proportion des camions qui se déplacent vers l'est de Montréal ou de Laval. Impossible également d'évaluer dans quelle mesure le pont de l'autoroute 25 sera utilisé par les camions et dans quelle mesure le camionnage sur les autres ponts va réellement diminuer. Les conclusions du MTQ, concernant le camionnage, ne sont donc pas fondées.

La congestion routière a des effets très néfastes sur la santé de la population : elle augmente considérablement les émissions de GES et de polluants atmosphériques. Ce faisant, elle détériore de façon irréversible la qualité de l'air, qui entraîne à son tour une diminution de la qualité de vie des habitants environnants et augmente le risque de maladies respiratoires. La section suivante montre que le prolongement de l'autoroute 25 va contribuer de manière significative à l'augmentation de l'émission de

GES et va éloigner le Canada et le Québec, pourtant fier d'être la province qui émet le moins de GES, des objectifs du Protocole de Kyoto.

Augmentation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques

Le MTQ justifie la mise en œuvre de son projet de prolongement de l'autoroute 25 et de construction d'un pont en affirmant que le pont favorisera une plus grande fluidité sur les autres ponts reliant Laval à Montréal. Puisque les voitures roulent plus vite, insiste le MTQ, elles consomment moins de carburant, ce qui diminue à la fois les émissions de GES et les polluants atmosphériques. Cette affirmation pourrait être vraie, toutefois sa prémisse est erronée : en effet, comme nous l'avons montré dans la section précédente, il est très improbable que le pont de l'autoroute 25, à moyen et à long terme, décongestionne les autres ponts et que la circulation sur le pont lui-même soit fluide.

Les affirmations du MTQ ne tiennent pas compte de certains facteurs importants. Nous avons déjà signalé que le MTQ ignore dans son analyse la demande induite. Pourtant, celle-ci joue un rôle primordial dans la hausse des émissions de GES et des polluants atmosphériques. Elle provoque, en effet, une augmentation de la part modale de l'utilisation de l'automobile, laquelle se traduit par une augmentation significative de l'utilisation de carburant. À court terme, la circulation sur le pont de la 25 sera peut être fluide. Mais même dans ce cas, il faut s'attendre à une hausse des émissions de GES, puisque plus de voitures se retrouveront sur les routes. À moyen terme, le pont sera très probablement congestionné, les voitures rouleront très lentement, émettant une importante quantité de GES et de polluants atmosphériques.

Le MTQ prétend que les émissions de polluants atmosphériques vont diminuer grâce aux nouvelles technologies dans le secteur de l'automobile. Les voitures seront plus « vertes » et subiront régulièrement des inspections pour vérifier qu'elles sont

toujours performantes. Il faut pour cela espérer que le gouvernement du Québec mette de l'avant des programmes incitatifs favorisant l'achat de ces nouvelles voitures plus « écologiques » et qu'il mette en place un programme d'inspection des véhicules.

Tout cela nous amène à conclure que les émissions de GES ne diminueront pas avec l'utilisation du pont de l'autoroute 25, mais qu'au contraire elles augmenteront.

Les conséquences de l'augmentation de GES sont très diverses et sont surtout irréversibles. Les conséquences des GES sur la qualité de vie de gens et sur l'environnement préoccupent beaucoup la population du Québec. Le MTQ tente de passer outre la volonté de l'ensemble de la population de protéger l'environnement, tout comme il néglige les habitants de l'est de l'île, dont la qualité de l'air est la pire qui soit et le taux de maladies respiratoires supérieur à la moyenne montréalaise.

Conséquences sur l'environnement

La réalité du problème des changements climatiques n'est plus à démontrer.

Nous sommes déjà témoins des premiers mouvements de « réfugiés climatiques » : que ce soit en Arctique ou dans les Îles du Pacifique, des personnes doivent déjà être déplacées. La communauté scientifique internationale, réunie en février 2005 lors d'une conférence sur les changements climatiques organisée par le Premier ministre Blair, estime que d'ici 2050 le monde comptera près de 150 millions de réfugiés climatiques. Les pays industrialisés, comme le Canada, en sont majoritairement responsables puisque ceux sont eux qui émettent les plus grandes quantités de GES.

Ces changements engendrent des conséquences plus catastrophiques que ce que l'on imaginait jusque maintenant : les banquises et les glaciers fondent, les insectes et animaux tropicaux survivent sous de nouvelles latitudes et cela perturbent les écosystèmes. Le *scolyte européen*, un insecte que l'on retrouve habituellement en

Europe, est en train de détruire la population d'ormes à Québec⁶. Le virus du Nil occidental, une maladie transmise par un moustique tropical a fait son apparition au Canada infectant la faune aviaire et des individus. Des Canadiens en sont morts.

Les changements climatiques entraînent un déséquilibre de l'écosystème à l'échelle mondiale : propagation de maladies, perte catastrophique de la biodiversité, élévation des eaux submergeant les basses terres, réchauffement de certaines régions et refroidissement d'autres régions du globe.

Contradiction avec les engagements des différents paliers de gouvernement

Nous tenons à souligner qu'il est impossible d'évaluer adéquatement les impacts d'un tel projet sur la faune et la flore, puisque personne ne possède la description complète et précise du projet. Pour autant, cela n'empêche pas de constater des contradictions entre le projet de prolongement de l'autoroute 25 et les engagements de nos élus, tant au niveau municipal, provincial que national.

Au niveau municipal

Le prolongement de l'autoroute 25 va à l'encontre de la politique de protection des « écoterritoires » de la ville. En effet, bien que le nouveau projet de l'autoroute 25 n'entraîne plus la déviation du ruisseau de Montigny, les impacts sur ce ruisseau, et sur les ruisseaux Saint-François et Corbeil, sont importants et n'ont pas été évalués en profondeur. De plus, l'impact sur les quatre îles inondables au nord de Montréal ne peut être déterminé puisque le projet n'est pas encore défini. Ces îles représentent une aire propice à l'alimentation du Grand Héron et à la nidification de la sauvagine – qui utilise cette aire en période migratoire –, en plus d'être un site d'intérêt faunique.

⁶ Jeanne Corriveau, Le Devoir , 10 mai 2005 : *Menace sur les ormes à Québec*.

Le projet va aussi à l'encontre du plan d'urbanisme et du plan de transport de la Ville de Montréal, qui affirment que la ville veut favoriser le transport en commun et réduire la dépendance à l'automobile.

Au niveau provincial

Il est facile pour le gouvernement du Québec de prétendre que le projet ne va pas à l'encontre de sa politique de réduction des GES. Il n'en a pas!

De plus, il faut mentionner que plusieurs espèces animales que l'on trouve en abondance dans les îles Rochon, Boutin, Lapierre et Gagné sont jugées vulnérables selon la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables. C'est le cas notamment de l'*Alose savoureuse* et du *Pygargue à tête blanche*, désignées vulnérables de l'*Esturgeon jaune*, susceptible d'être désigné menacé et vulnérable. Le pont de l'autoroute 25 se retrouverait juste au-dessus de la frayère de l'Esturgeon jaune, les impacts de sa construction et de son utilisation seront certainement néfastes à cette espèce.

Au niveau fédéral

Le projet va à l'encontre du Protocole de Kyoto, de la Loi sur les eaux navigables, de la Loi sur les espèces vulnérables et de la Loi sur les Pêches.

Le Protocole de Kyoto, que le Canada a ratifié en 2002, est entré en vigueur en février 2005. Montréal sera d'ailleurs l'hôte de la prochaine Conférence des Parties à la fin novembre. Avec le projet de prolongement de l'autoroute 25, le ministère des Transports du Québec, soutenu par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, entraîne le Canada sur une voie contraire au Protocole de Kyoto.

De plus, ce projet va à l'encontre de plusieurs articles de lois canadiennes, notamment :

- L'article 35 de la Loi sur les Pêches annonce clairement qu'il « est interdit d'exploiter des ouvrages ou entreprises entraînant la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson » sans autorisation du ministre responsable, soit le ministre de Pêches et Océans Canada. Or, le site de construction du pont, la rivière des Prairies, est une zone riche en poissons. Plusieurs espèces sont d'ailleurs susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables comme c'est le cas pour l'*Alose savoureuse* ;
- L'article 5 (a) de la Loi sur la protection des eaux navigables souligne qu'il « 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 ». La rivière des Prairies, au dessus de laquelle le pont de l'autoroute 25 passerait, est considérée comme une eau navigable. Pourtant, le projet de prolongement de l'autoroute 25, tel que soumis devant le BAPE, comporte peu d'éléments concernant la structure du pont.
- L'article 22 de cette même loi stipule 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 qui se déversent dans des eaux navigables et où il n'y a pas continuellement au moins vingt brasses d'eau [...]. » Il nous semble évident que la construction ainsi que l'utilisation du pont vont projeter des déchets submersibles dans la rivière des Prairies. Le niveau de profondeur de la rivière des Prairies varie entre 1 et 8 mètres, donc nettement moins que celui recommandé : vingt brasses d'eau équivalent à plus d'une trentaine de mètres de profondeur. L'article 25 affirme que seul le ministre des Transports du Canada peut accepter la mise en œuvre d'un tel projet.

- L'article I (3) du Protocole entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis visant à modifier la convention de 1916 conclue entre le Royaume-Uni et les États-Unis pour la protection des oiseaux migrateurs au Canada et aux États-Unis classe parmi les oiseaux migrateurs non considérés comme gibier le Héron et sa famille. Or, les îles Boutin, Rochon, Lapierre et Gagné, situés à proximité du possible pont représentent une importante aire d'alimentation pour le Héron. La *Buse à épaulette* a également été observée sur ces mêmes îles et cette espèce, selon la liste canadienne des espèces en péril, est considérée « préoccupante ». Nous sommes donc inquiets quant aux conséquences néfastes de la construction et de l'utilisation du pont de l'autoroute 25 sur le milieu naturel de la rivière des Prairies.

En 2001, dans une lettre datée du 21 septembre, les responsables des évaluations environnementales du ministère de l'Environnement avaient conclu que : « Nous sommes d'avis que l'étude est actuellement irrecevable et que l'initiateur devrait répondre aux questions que vous retrouverez dans le document en annexe. » Or, les lacunes identifiées dans l'étude d'impact de 2001 n'ont jamais obtenu de réponses satisfaisantes.

Le projet de prolongement de l'autoroute 25 va à l'encontre de plusieurs lois canadiennes. Nous pensons que le gouvernement fédéral doit donc, conjointement avec le BAPE, donner son avis quant à la mise en œuvre du projet une fois que celui-ci sera défini et légalement déposé devant le BAPE et que le promoteur véritable sera connu.

Conséquences sur la santé de la population

En 2005, Santé Canada a estimé que près de 400 décès à court terme et 1 140 décès à long terme par année résultent de la pollution atmosphérique à Montréal, la

moitié de ces décès étant liée au secteur du transport⁷. Les maladies respiratoires ne sont pas les seules conséquences d'une augmentation de GES et des polluants atmosphériques. En effet, les changements climatiques augmentent le risque de canicule dont nous avons déjà eu l'expérience, notamment au cours de l'été 2004⁸. Ces canicules sont de plus en plus longues et fréquentes, tout comme le sont les périodes de smog⁹.

La Direction de la santé publique de Montréal (DSP) a présenté un tableau alarmant montrant toutes les conséquences de la pollution atmosphérique sur les maladies respiratoires des populations avoisinant les grandes artères routières.

Impacts sanitaires des principaux polluants			
Polluant	Type de toxicité	Effets à court terme	Effets à long terme possibles
Ozone	<ul style="list-style-type: none"> •Irritant des voies respiratoires •Induit une inflammation des bronches 	<ul style="list-style-type: none"> •Diminution des fonctions pulmonaires •↑ de la sévérité et de la fréquence des crises d'asthme •↑ des hospitalisations et des visites à l'urgence pour maladies respiratoires •↑ de la mortalité respiratoire 	<ul style="list-style-type: none"> •↑ de la fréquence de l'asthme (cause) •↓ de la croissance des poumons chez les enfants
Particules fines (PM _{2,5})	<ul style="list-style-type: none"> •Toxicité variable selon la grosseur, leur forme et leur composition chimique •Action sur le système cardiovasculaire (arythmies, augmentation de la viscosité sanguine, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> •↑ des hospitalisations, des visites à l'urgence pour maladies cardiovasculaires et respiratoires •↑ de la mortalité cardiovasculaire et respiratoire 	<ul style="list-style-type: none"> •↑ de la mortalité par maladies cardiorespiratoires •↑ de la mortalité par cancer pulmonaire
Pollens	<ul style="list-style-type: none"> •Réactions allergiques 	<ul style="list-style-type: none"> •Rhinite allergique •Asthme 	

Note: Ces polluants réagissent entre eux et avec la chaleur accablante

Source : Louis Drouin et autres, 2005. *Présentation. Projet de prolongement de l'autoroute 25: Impacts sur la santé*. Direction de la santé publique de Montréal. 19.

⁷ Künzli, N, Kaiser, R, Medina, S, et al. 2000. Public-health Impact of Outdoor and Traffic-related Air Pollution: A European Assessment. *Lancet* 356.

⁸ Louis Drouin et autres, 2005. *Présentation. Projet de prolongement de l'autoroute 25: Impacts sur la santé*. Direction de la santé publique de Montréal. 21.

⁹ *Idem*.

La DSP ne dresse pas seulement un sombre bilan au niveau des maladies respiratoires liées aux GES et aux polluants atmosphériques. Elle affirme que les accidents vont augmenter drastiquement, et que ce sont les jeunes entre 14 et 17 ans qui en feront les frais. De plus, la dépendance à la voiture augmente le risque d'obésité, de diabète et d'hypertension. Or, plus il y a de routes pour les automobiles, plus les gens sont incités à utiliser leur voiture. La DSP affirme que le prolongement de l'autoroute 25 va aggraver une situation actuelle déjà alarmante.

Alternatives à la 25

Plutôt que de favoriser la construction d'un pont dont l'exploitation sera néfaste à la fois pour l'environnement, la qualité de vie, de l'air et l'économie, il serait beaucoup plus intéressant de favoriser le transport en commun.

En premier lieu, ne pas prolonger l'autoroute 25 et ne pas construire le pont évitera au Québec de perdre 786,6 hectares de ses meilleures terres agricoles, située dans l'est de Laval.

En second lieu, la Chambre de Commerce du Montréal métropolitain a évalué, par l'intermédiaire de la firme *SECOR Conseil* le coût de la congestion routière sur le réseau routier de Montréal. Ce coût s'élève à un milliard de dollars par année¹⁰. Une augmentation de 2 % de la part modale du transport en commun équivaut à une diminution de 19 millions de déplacements en voiture. Le coût de la congestion diminuera alors de 107,3 millions de dollars¹¹. De plus, «le transport en commun génère quatre fois moins de pollution atmosphérique par kilomètre que le transport en

¹⁰ Chambre de Commerce du Montréal métropolitain. 2004. *Économie du Grand Montréal – Le financement des réseaux de transport en commun: à la croisée des chemins*. Tableau de bord de l'agglomération urbaine de Montréal, 7 (2).

¹¹ Chambre de Commerce du Montréal métropolitain. 2004. *Étude – Transport en commun: un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*.

automobile d'un même nombre de personnes¹² ». Ainsi, une telle augmentation de la part modale du transport en commun réduira les coûts de pollution de 9,7 millions de dollars.

Le transport en commun, en plus d'engendrer des retombées économiques très intéressantes dans la région métropolitaine - près de 937 millions de dollars et 12 845 emplois en 2003 – et de contribuer à la protection de l'environnement, réduit les risques d'accident, autant sur les autoroutes que sur les artères de Montréal et de Laval.

L'enquête origine-destination de 1998 nous indique que 94,38 % des Lavalais travaillant dans l'est de Montréal s'y rendent en automobile – 85,49 % étant des conducteurs. D'un point de vue purement économique, il est plus intéressant pour les Lavalais de se rendre à Montréal en transport en commun. En effet, si l'on se fie à l'exemple de Montréal :

Le coût unitaire d'un déplacement en transport en commun est de deux à trois fois plus faible qu'en voiture. Ce système de transport permet par conséquent aux ménages montréalais de consacrer une plus faible part de leur budget aux déplacements en automobile. Pour la seule année 2003, le transport en commun a ainsi permis aux ménages montréalais d'économiser 570 millions de dollars en frais de déplacement. Cette économie se traduit par un pouvoir d'achat accru des ménages de la région. Or, consacrer 570 millions de dollars à l'ensemble des dépenses personnelles génère près de deux fois plus de retombées économiques pour la région montréalaise que de destiner le même montant à des dépenses de fonctionnement de l'automobile, et ce, au bénéfice d'une foule de commerçants et de manufacturiers.¹³

Sachant que les ménages, « n'ayant pas à investir d'importantes sommes pour l'utilisation d'une voiture, – pour se rendre au travail par exemple –, [...] augmentent

¹² Chambre de Commerce du Montréal métropolitain. 2004. *Économie du Grand Montréal – Le financement des réseaux de transport en commun: à la croisée des chemins*. Tableau de bord de l'agglomération urbaine de Montréal, 7 (2), p 14.

¹³ Chambre de Commerce du Montréal métropolitain. 2004. *Étude – Transport en commun: un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*. p 3.

leur revenu disponible annuellement¹⁴ », il nous semble plus intéressant pour la qualité de vie des familles et pour l'activité économique d'utiliser le transport en commun.

De plus, 76 % des Montréalais privilégient l'option du transport en commun quand on leur offre la possibilité de choisir entre un système de transport en commun performant et le projet de prolongement de l'autoroute 25¹⁵.

Le transport en commun nous semble être la meilleure solution : il génère des retombées économiques plus importantes que l'utilisation de l'automobile, il diminue les émissions de GES et de polluants atmosphériques, il est plus sécuritaire et il permet aux ménages de maintenir une bonne qualité de vie. Le gouvernement québécois devrait investir davantage dans cette alternative au prolongement de l'autoroute 25.

Projets de transport en commun

Le MTQ n'a étudié aucun scénario alternatif au prolongement de l'autoroute 25. Nous vous présentons donc quelques projets de transport en commun tout à fait réalistes et réalisables.

Nous les favorisons non seulement pour les avantages du transport en commun qui ont été cités plus haut, mais aussi parce que plusieurs de ces projets desservent le même bassin de population que le projet de l'autoroute 25, en plus de desservir la population vivant dans l'est de Montréal, là où les services de transport en commun

¹⁴ Chambre de Commerce du Montréal métropolitain. 2004. *Économie du Grand Montréal – Le financement des réseaux de transport en commun: à la croisée des chemins*. Tableau de bord de l'agglomération urbaine de Montréal, 7 (2), p 13.

¹⁵ Sondage Léger Marketing demandé par la Coalition contre le prolongement de l'autoroute 25. Février 2005.

sont saturés. Il est important de souligner que pour assurer un bon service, l'ensemble des projets devraient être réalisés.

L'entrée en service du métro de Laval en 2007 est un bon pas vers la promotion du transport en commun, elle n'est toutefois pas suffisante pour réduire la congestion routière et ses impacts sur la santé et l'environnement.

La mise en place d'un train de banlieue partant du centre-ville de Montréal et se rendant jusqu'à Mascouche, en passant par l'est de Laval et Terrebonne, pourrait desservir les habitants de l'est de Laval, dont la destination de travail principale, après Laval, est le centre-ville de Montréal.

Un autre train de banlieue entre l'est de Montréal et l'Assomption assurerait une meilleure gestion du transport en commun dans l'est de la métropole.

Nous pensons aussi qu'il serait important d'accorder aux autobus une voie réservée sur le pont Pie-IX, sur Papineau et sur le boulevard Henri-Bourassa aux heures de pointe du matin et du soir. Cela diminuera la congestion sur les artères de Montréal et permettra du même coup d'éviter d'accentuer la congestion sur les routes reliant Laval à Montréal.

Notons qu'un autre moyen de diminuer la congestion serait de réserver une voie pour le camionnage sur certains ponts. Une telle voie permettrait aux camions de ne pas rester pris dans des embouteillages aux heures de pointe, ce qui serait avantageux à la fois pour l'économie, la santé, la sécurité et l'environnement.

Le tableau suivant résume l'alternative à la 25 et les bénéfices qui en découlent.

Proposition alternative : Transport en commun

Nouvelles infrastructures	Achalandage PAM 2016	Transfert modal (auto vers le TC)	Coûts estimés
Voie réservée prolongée sur le Pont Pie IX	+2 200 usagers	1 200	15 millions \$
Train de banlieue de l'Est de Montréal/l'Assomption	8 600 usagers	5 000 *	80 millions \$
Train de banlieue de Mascouche	5 600 usagers	3 500	50 millions \$
Sous total	16 400 usagers	9 700	145 millions \$
Métro de Laval	18 000 usagers	3 400	Complété
Voie réservées sur Papineau	ND	ND	ND
Total	34 400 usagers	13 100	145 millions \$

Sources : PTI 2005-2006-2007, Agence métropolitaine de transport. Présentation de M. Joel Gauthier, Chambre de commerce de l'Est de Montréal.

*Extrapolation faite par Mme. Jonca-Adenot selon la méthode de l'AMT

Comparaisons des deux projets

Impacts des projets comparés	Proposition Ville de Montréal : Transport en commun	Proposition MTQ : Autoroute 25	Variation
Achalandage	34 400 usagers TC	4 140 automobilistes 1 000 usagers TC Total : 5 140	14930 automobilistes supplémentaires pour la proposition MTQ
Transfert modal	Gain TC de 13 100	Perte TC de 1 830	
Coûts estimés	145 millions	383 millions	

Les avantages de la proposition alternative : Transport en commun

- Solution souhaitée par 76 % des Montréalais comparativement au prolongement de l'autoroute 25
- Réduction du nombre d'automobilistes sur le réseau routier
- Diminution réelle des émissions de gaz à effet de serre
- Amélioration de la qualité de l'air dans l'est de Montréal
- Amélioration de l'accès à l'est de la métropole
- Solution qui n'encourage pas l'étalement urbain et la disparition des terres agricoles
- Solution cohérente avec les orientations et objectifs du Plan d'urbanisme, le Cadre d'aménagement de la CMM, le plan stratégique de développement durable de la Ville de Montréal

- **Aucun impact négatif sur les milieux naturels (emprises déjà existantes)**
- **Réduction de plus de 50 % des coûts estimés**

Conclusion

Greenpeace se prononce contre le prolongement de l'autoroute 25. Nous estimons que le projet présenté par le MTQ comporte beaucoup trop de lacunes, principalement au niveau de la description du projet. Nous ne contestons pas le concept de partenariat public-privé, nous contestons plutôt le manque d'informations. Le MTQ tente de bâillonner le BAPE et les citoyens. Si le projet est approuvé, alors un précédent sera créé, qui enlève au BAPE une grande part de sa crédibilité.

De plus, le projet de prolongement de l'autoroute 25 ne constitue pas un projet de développement durable, comme le prétend le MTQ. Ce projet nuit à la santé et à la sécurité des ménages vivant à proximité du futur pont, il nuit aussi à l'environnement.

Comme nous l'avons mentionné, ce projet représentera, à terme, une augmentation de nos émissions de GES et nous éloignera de nos objectifs de Kyoto. C'est ce que le BAPE a judicieusement relevé dans deux projets qui lui ont été soumis pour étude, dont nous citons ici les conclusions.

Dans son rapport sur la centrale de TransCanada Energy à Bécancour, le BAPE concluait en 2004 que :

La construction d'une centrale de cogénération comme celle proposée par TransCanada Energy Ltd. à Bécancour correspond à un choix de dernier recours dans la stratégie québécoise de réduction des gaz à effet de serre et dans la Politique énergétique du Québec. La commission est d'avis que ce choix ne se justifie que si toutes les autres possibilités ont été épuisées. Or, la démonstration n'a pas été faite à ce jour.

Avant de recourir à une centrale au gaz naturel pour combler la demande supplémentaire en électricité et assurer la sécurité énergétique du Québec, il importe d'exploiter le potentiel d'une stratégie intégrée combinant un plan d'action national en efficacité énergétique, une gestion rigoureuse de la demande faisant appel notamment aux contrats d'énergie interruptible, un recours temporaire aux importations et l'acquisition de nouvelles énergies renouvelables, surtout hydroélectriques et éoliennes. Cela permettrait au Québec

d'être cohérent avec les principes du développement durable et de demeurer fidèle à son engagement en matière de réduction des gaz à effet de serre.¹⁶

Le BAPE est arrivé à une conclusion semblable dans le cas de la centrale du Suroît à Beauharnois :

Toutefois, malgré les aspects avantageux du projet pour le promoteur, malgré sa contribution importante à l'essor économique de la région de Beauharnois et malgré les impacts réduits qu'il aurait sur l'environnement, sur la qualité de vie et sur la sécurité de la population en périphérie, la commission constate qu'il augmenterait de façon substantielle les émissions de gaz à effet de serre au Québec. Ces émissions pourraient compromettre la démarche du Québec et réduire sa marge de manœuvre face au Protocole de Kyoto. Pour cette raison et dans une perspective de développement durable, la commission ne peut souscrire à la mise en œuvre du projet. Elle considère que son autorisation devrait être conditionnelle à la démonstration claire qu'il ne compromet pas les engagements du Québec en regard du Protocole de Kyoto.¹⁷

Nous soumettons respectueusement au BAPE que le Québec n'a toujours pas de stratégie quant à l'atteinte des objectifs de Kyoto et donc Greenpeace considère que le projet de l'autoroute doit lui aussi être rejeté.

Nous ne pouvons pas accepter le prolongement d'une autoroute et la construction d'un pont qui va à l'encontre de tous les engagements environnementaux pris par nos élus, tant au niveau municipal, provincial que fédéral. Plusieurs alternatives à ce prolongement et à ce pont existent et présentent des avantages certains. Le Québec possède la technologie nécessaire pour améliorer le réseau du transport en commun, il ne devrait plus hésiter à prendre le virage du transport en commun.

¹⁶ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, Projet de centrale de cogénération à Bécancour par TransCanada Energy Ltd, Rapport 188, Mars 2004, p.

¹⁷ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, Projet de centrale à cycle combiné du Suroît à Beauharnois par Hydro-Québec, Rapport 170, Janvier 2003, p. 107-108