

**PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25 ENTRE L'AUTOROUTE 440 ET
LE BOULEVARD HENRI-BOURASSA**

**Addenda au mémoire DM52 présenté par
Option transport durable
juin 2005**

Conclusion :

Comme vous avez pu voir dans ce mémoire, nombreuses raisons permettraient de rejeter ce projet de transport des années 60 : cette consultation est probablement illégale ; nombreux pays considèrent ce modèle de développement de transport comme dépassé ; la congestion routière sur les ponts est montée en épingle par les médias électroniques et ne répond qu'à une stratégie commerciale favorisant l'industrie pétrolière et de l'automobile ; les réserves de pétrole diminuent alors que la consommation de carburant augmente et ce projet favorise une plus grande consommation de carburant à long terme ; les projets autoroutiers primes au MTQ alors que le projet de transport collectif passe en second ; le MTQ nie l'existence de la demande induite à long terme et finalement ce projet constitue un risque pour l'esturgeon jaune.

Le Protocole de Kyoto est une réalité depuis le 16 février 2005. Il est surprenant que le MTQ n'ait pas encore pris acte de ce fait. Pour preuve, le MTQ a annoncé la veille, soit le 15 février, des dépenses de 256 millions de dollars sur trois ans pour le prolongement de l'autoroute 50.

Option Transport Durable a pris connaissance des estimés de réduction de 22 000 tonnes de GES prévus par le MTQ pour ce projet autoroutier. Mais, nous doutons de la véracité de ces chiffres. Nous constatons que ce ministère s'est bien gardé d'indiquer combien de GES serait évité avec des projets tout transport collectif dans l'Est de la métropole. Pour cette seule raison, nous considérons que ce projet doit être rejeté par le BAPE.

Recommandations de Option Transport Durable (OTD)

OTD recommande au BAPE de reconnaître comme la Commission de coopération environnementale de l'ALÉNA que « La dépendance des Nord-Américains envers l'automobile alimente un cycle qui favorise l'expansion des banlieues, qui fait augmenter la demande de routes et de parcs de stationnement et qui engendre un déclin des services de transport en commun ainsi que de la vitalité des noyaux urbains.

OTD recommande au BAPE de reconnaître que la sécurité énergétique de nos approvisionnements en pétrole est précaire et qu'il faut des projets de transport collectif pour réduire notre dépendance face au pétrole ;

OTD recommande au BAPE de reconnaître que les usagers des transports collectifs perdent plus de temps dans transport que les automobilistes. Privilégier les investissements routiers ne fera que renforcer cette inéquité ;

OTD recommande au BAPE de reconnaître que le transport en commun est un moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal plus important que l'automobile ;

OTD recommande au BAPE de reconnaître *que* le nouveau pont encouragera une plus grande utilisation de l'automobile aux dépens du transport collectif ;

OTD recommande au BAPE de reconnaître que le pont de la 25 constitue un risque pour l'esturgeon jaune ;

OTD recommande au BAPE de rejeter ce projet du MTQ et de demander un projet alternatif de transport collectif.