

Consultation du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sur le projet
du de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-
Bourassa entre Montréal et Laval par le ministère des Transports

Un plan « TC » est nécessaire pour l'Est de la Métropole pour
une solution durable à la perte de temps dans les transports, tout en
respectant le Protocole de Kyoto

Mémoire soumis par
Option Transport Durable

Temps de parcourt quotidien dans la région de Montréal en 2001

Aller seulement	Moyenne de temps
Automobilistes	23 minutes
Usagers des transports en commun	34 minutes

juin 2005

Table des matières

Résumé	2
Option Transport Durable et Les auteurs	2
Cette consultation est probablement illégale	3
Les politiques de transport dans le monde, un tour d'horizon	3
Les tendances lourdes du secteur énergétique mondial.....	6
La perte de temps des banlieusards sur les ponts est une réalité montée en épingle par les médias	7
La majorité des ressources des ressources financière pour les autoroutes, le reste pour le transport collectif.....	8
Le MTQ doit cesser de nier l'existant de la demande induite par les projets autoroutiers.....	9
Le pont de la 25 constitue un risque pour l'esturgeon jaune	10
Conclusion.....	12
Recommandations de Option Transport Durable (OTD)	12

Résumé

- Nous considérons la consultation est illégale puisque quelle ne respecte pas les règles prévus au BAPE depuis près de 20 ans. Le fait de participer à cette consultation ne cautionne aucunement cette consultation.
- Il est malheureux que le MTQ n'ait pas de projets alternatifs tel que trains de banlieues et de nouvelles voies réservés. Ce ministère semble avoir la même devise qu'en 1960, soit « Ce qui est bon pour GM est bon pour le Québec ».
- L'offre de transport génère une demande additive. Même si cette autoroute décongestionnera temporairement les ponts entre Laval et Montréal, il est illusoire de penser que cette solution résoudra le problème de perte de temps dans les transports.
- Les usagers du TC sont les vraies victimes de perte de temps dans les transports. Nous considérons que les médias exagèrent le problème des automobilistes. En fait, les chroniqueurs de circulation sont probablement les plus grands lobbyistes de ce projet.
- Le pont de la 25 constitue un risque pour l'esturgeon jaune. Heureusement, Division de la Gestion de l'habitat du poisson (GHP) du ministère des Pêches et des Océans Canada s'intéresse à ce projet menaçant l'habitat de l'esturgeon jaune.

Option Transport Durable

Option Transport Durable a été fondé en juin 2002 pour faire la promotion des transports écologiques et collectifs tout en s'efforçant de dévoiler les véritables coûts de la surutilisation de l'automobile pour la société. L'organisme gère un site Internet fréquenté par plus 5000 personnes chaque mois : www.transportdurable.qc.ca

Les auteurs

Réjean Benoit est directeur et fondateur d'Option Transport Durable. Détenteur d'un diplôme de 1^{er} cycle en sciences de l'Environnement, il a été membre actif de divers organismes environnementaux depuis 15 ans. Il se spécialise sur les questions de transport relié à l'environnement.

Pierre Dulong est vice-président et fondateur d'Option Transport Durable. Il est technicien radio. Il est aussi membre de *CommunAuto* depuis 1995.

Cette consultation est probablement illégale

Option Transport Durable. considère cette consultation est illégale puisque quelle ne respecte pas la loi et les règles prévus au BAPE depuis près de 20 ans. Le fait de participer à cette consultation ne cautionne aucunement cette consultation. Option Transport Durable. est membres de la Coalition contre le prolongement de l'autoroute 25 et considère comme illégal le processus d'évaluation d'impacts dans ce dossier tel qu'il a été confié au Bureau des audiences publiques, le BAPE.

Les politiques de transport dans le monde, un tour d'horizon

Europe

Les Européens ont depuis quelques années des politiques de transport durable. Voici la définition qu'a adopté, en avril 2001, le Conseil des ministres du Transport et des Communications de l'Union Européenne¹ :

- *Un système grâce auquel les individus, les entreprises et les collectivités peuvent satisfaire leurs besoins fondamentaux en matière d'accès et de développement en toute sécurité et d'une manière compatible avec la santé de l'homme et des écosystèmes, et un système qui favorise l'équité au sein de chaque génération et entre les générations successives;*
- *Un système financièrement abordable, qui fonctionne équitablement et efficacement, offre le choix du mode de transport et soutient une économie concurrentielle ainsi qu'un développement régional équilibré;*
- *Un système qui limite les émissions et les rejets en respectant la capacité de la planète à les absorber, qui utilise les ressources renouvelables à leur taux de reconstitution ou en-dessous et les ressources non renouvelables en fonction du rythme de développement de substituts renouvelables ou en-dessous, tout en ayant une incidence minimale sur l'utilisation des terres et la production de nuisances sonores.*

Amérique du Nord

La CCE est préoccupée par la tendance non durable des transports : La Commission de coopération environnementale (CCE) complète les dispositions environnementales de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA). En janvier 2002, le Secrétariat de la Commission publiait l'important rapport suivant : La mosaïque nord-américaine; Un rapport sur l'état de l'environnement :

« 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. » « Les subventions relatives à l'essence, aux routes et au stationnement réduisent artificiellement le coût du transport automobile. Elles encouragent les migrations quotidiennes et sont l'une des pressions sous-jacentes qui favorisent la banlieusardisation en Amérique du Nord. En outre, des décisions subjectives dans le domaine de la planification urbaine tendent à promouvoir l'utilisation intensive de l'automobile, en privilégiant l'aménagement de voies de circulation plus nombreuses et plus vastes, au détriment d'une gestion créatrice du transport en commun.»²

Les politiques de transport au Canada

Énoncé de vision des transports en commun

Vision nationale des transports en commun jusqu'en 2020 :

D'ici 2020, les politiques et initiatives en matière de transports en commun et de transports au Canada auront permis de réaliser : la réduction des niveaux de déplacements motorisés par personne, la diminution de la dépendance envers l'automobile, l'amélioration de l'accessibilité aux transports en

¹<http://europa.eu.int/rapid/pressReleasesAction.do?reference=PRES/01/131&format=HTML&aged=1&language=FR&guiLanguage=en> 6 juin 2005

²http://www.transportdurable.qc.ca/documents/CCE_transport.htm 6 juin 2005

commun pour les personnes qui, en raison de leur âge, de leur niveau de revenu ou d'un handicap physique ne peuvent conduire, l'augmentation de l'attrait concurrentiel de services de transport en commun efficaces et rentables incitant des usagers à délaisser l'automobile pour une plus vaste gamme de fins de déplacement et, par conséquent, l'aménagement de réseaux de transport en commun et de transport plus capables, compatibles, propres, propices à la conservation et rentables.³

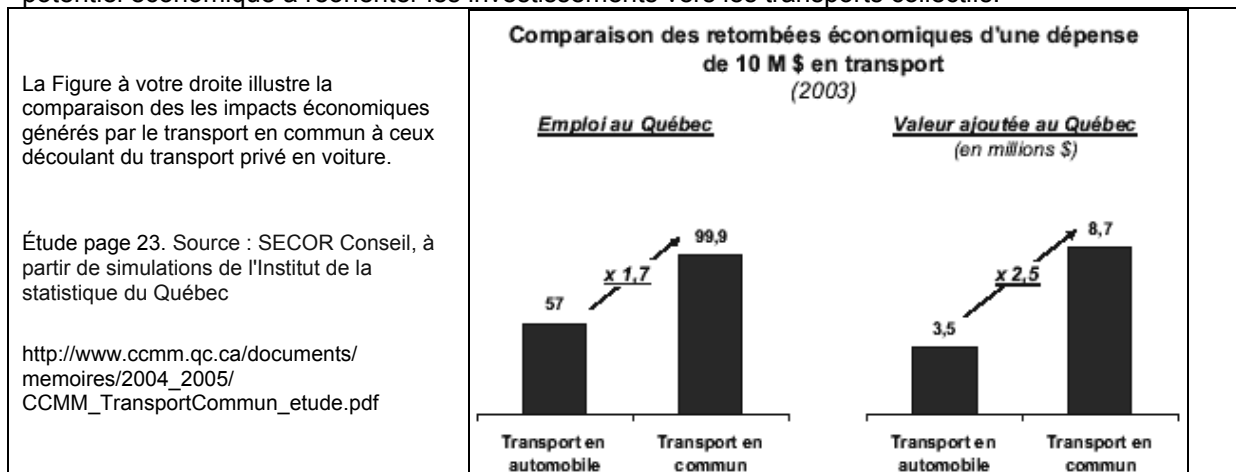
Les politiques de transport au Québec

On a un gouvernement qui est en faveur du le Protocole de Kyoto et en faveur du transport collectif. Mais on ne juge pas un gouvernement sur ses dires, mais sur ses gestes.

Les réseaux de transport en commun manque de ressources financière ; des centaines de wagon de métro roule alors qu'ils approchent 40 ans d'âge ; les autobus sont bondés et peu fréquent. Des centaines millions ont été engagé pour l'autoroute 50 (jugé inutile) alors que l'ensemble du réseau routier est en mauvais états. Et finalement, ce gouvernement souhaite compléter l'autoroute 25 pour réduire les gaz à effet de serre. Nous ne pouvons affirmer si les gens qui font cette affirmation sont soit rêveurs, incompetents ou malhonnêtes. Malheureusement, le résultat sera le même, des centaines de millions de dollars de la collectivité québécoise irons au plus inefficace des projets pour réduire les gaz à effet de serre.

Après que GM ait quitté le Québec, on aurait pu penser que le gouvernement aurait eu la sagesse de limiter au minimum ses investissements autoroutiers en faveur de l'industrie du transport collectif. D'autant plus que Bombardier Transport est un fleuron mondial dans le domaine et que quelques compagnies d'autobus sont présente sur notre territoire.

Aussi en décembre 2004, La Chambre de commerce du Montréal métropolitain dévoilait une importante étude : Le transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal. Encore une fois on aurait pensé que quelqu'un à Québec aurait vu un potentiel économique à réorienter les investissements vers les transports collectifs.



Il semble que la politique de transport pour le gouvernement du Québec soit la même qu'en 1960, soit « Ce qui est bon pour GM est bon pour le Québec ». Cette politique mériterait sûrement à être révisé.

³ Richard M. Soberman 2001, Vision nationale des transports en commun jusqu'en 2020 page S.7 <https://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/transpurbain/etudestransit/docs/Vision.pdf>, 6 juin 2005

Les tendances lourdes du secteur énergétique mondial

Le gouvernement du Québec a procédé au printemps 2005 à une Consultation générale et auditions publiques sur le document intitulé «Le secteur énergétique au Québec - Contexte, enjeux et questionnements»⁴. Voici certains extraits du document de consultation.

« ...Or, selon certains experts, les perspectives à long terme pour les approvisionnements pétroliers à l'échelle de la planète font état de réserves prouvées n'excédant guère 40 ans de consommation.

Étant donné notamment l'éventualité d'une forte demande énergétique des pays asiatiques à terme, la disponibilité du pétrole à des coûts raisonnables risque d'être de moins en moins une réalité au cours des prochaines décennies.

Pourtant, cette forme d'énergie sera encore abondamment utilisée dans le secteur des transports (*plus de 99%, OTD*). Ceci milite en faveur d'un questionnement sur ses utilisations actuelles et sur l'opportunité d'envisager une substitution graduelle par d'autres formes d'énergie. (Page 13)

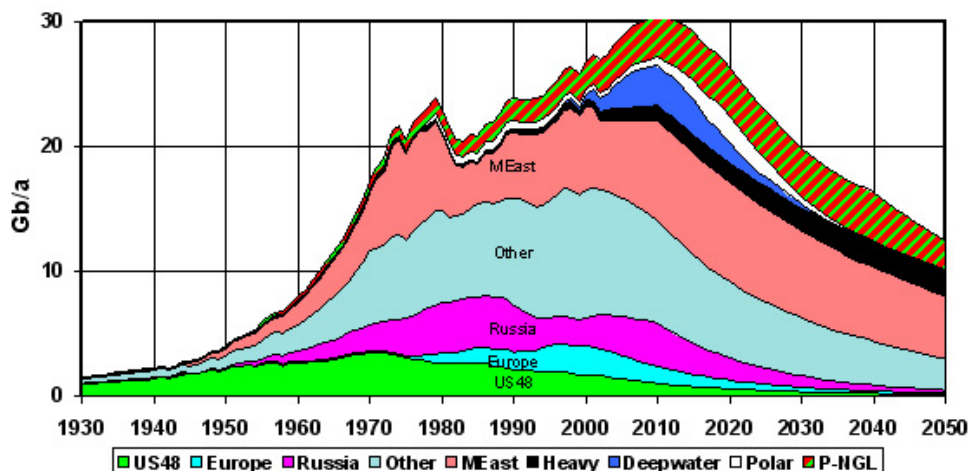
2.2.2 Des prix à la hausse

« La diminution des réserves mondiales en hydrocarbures, leur caractère non renouvelable et la croissance de la demande exercent à long terme une pression à la hausse sur leur prix. » (Page 14)

OTD considère qu'effectivement les prix du pétrole risquent à moyen terme d'augmenter substantiellement et qu'il faut chercher à diminuer notre dépendance aux importations de pétrole. Aussi à l'ère de Kyoto, l'efficacité énergétique dans les transports passe par le développement du transport collectif. Malheureusement, le Ministère des transports du Québec planifie des projets autoroutiers comme si l'ère du pétrole durerait sans fin.

Pourtant, il est estimé par des chercheurs de l'Université Uppsala en Suède qu'entre 2006 et 2015, la capacité de production de pétrole et de gaz sera inférieure à la demande. Cette situation entraînera une importante pression sur le prix. Le MTQ ne doit pas faire comme si cette éventualité était improbable. Le MTQ doit anticiper le prochain choc pétrolier en offrant une alternative transport collectif.

Regular Oil & Natural Gas Liquids
2003 Base Case Scenario



<http://www.peakoil.net/uhdsg/Default.htm>

⁴ <http://www.mrnfp.gouv.qc.ca/publications/energie/strategie-2004.pdf> 6 juin 2005

La perte de temps des banlieusards sur les ponts est une réalité montée en épingle par les médias.

Pauvres automobilistes demeurant au delà de la rivière des Prairies ?

Dès 5h30, tous les matins de la semaine et en fin de journée, les stations de radios et les émissions de télévision montréalaise nous informent sur les problèmes de circulation sur les ponts de la Rive-Sud, de Laval et la Rive-Nord. Rare sont les jours où il n'y a pas de congestion routière. Ainsi, les médias autant privés que publiques consacrent de nombreuses minutes chaque jour à nous indiquer les différents points de congestion. Des dizaines d'heures par année de temps d'antenne est consacré à nous dire que ce temps perdu dans la congestion est inadmissible. Même les citoyens des villages reculés du Québec affirmeraient qu'ils manquent de nombreux ponts pour accéder à Montréal tellement il en est question à la radio et à la télévision.

Les usagers du transport collectif sont ignorés par les médias électroniques, pourtant ils perdent beaucoup plus de temps dans les transports que les automobilistes.

La situation quotidienne du transport collectif n'intéresse pas les médias électroniques. Pas de figure quotidienne des trains de banlieue remplie a craqué à *Salut bonjour*, pas de caméra d'autobus avançant à pas de marche sur la rue Mont-Royal au Téléjournal de 17h30. Non il n'y a pas de problèmes de perte de temps digne que l'on en parle sur les ondes mis à part les incidents dans le métro nécessitant une interruption de service de plus de 15 minutes ou les pannes d'autobus sur Champlain.

Pourtant, le temps de déplacement pour aller au travail dans la région de Montréal est plus long pour les usagers du transport collectif que pour les automobilistes, soit 50 % plus long. Combien de fois avez-vous entendu un chroniqueur de circulation dire que le temps d'attente entre deux autobus était inadmissible et qu'il faudrait de nouvelles voies réservées ?

Voyez ici les données de temps de parcourt moyen pour toute la région métropolitaine pour les automobilistes et pour les usagers des transports en commun. Cette étude a été réalisé pour la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud :

Durée de la migration quotidienne dans la région de Montréal

Aller seulement	Moyenne de temps (aller)
Automobilistes	23 minutes
Usagers des transports en commun	34 minutes

Source Impact Recherche, décembre 2001, Sondage sur les perceptions et attitudes face au choix d'un milieu de vie et au transport dans la région de Montréal, page 52⁵

Au Canada comme au Québec les automobilistes sont choyés par le moindre temps de perdu dans les transports que les usagers du TC comme en révèle une étude de Statistique Canada⁶. *En 1998, les travailleurs qui se déplaçaient en autobus ou en métro passaient 70 % plus de temps à se rendre au travail que leurs confrères automobilistes. Plus des trois-quarts (77%) des travailleurs, usagers du métro et de l'autobus au Canada, consacrent plus d'une heure à se déplacer contre 34% pour les automobilistes (aller-retour).*

Entre 1986 et 1998, les travailleurs qui se déplaçaient en métro et en autobus au Canada ont vu leur

⁵ http://www.transportdurable.qc.ca/doc_ref_nicolet.htm

⁶ Source : Warren Clark, « Rapport de circulation : les migrations quotidiennes en semaine », Tendances sociales canadienne, printemps 2000 no.56, p. 20. # 11-008-XIF (données issues de l'Enquête sociale générale de 1998 de Statistique Canada). Résumé gratuit sur http://www.statcan.ca/francais/kits/pdf/social/traff2_f.pdf 6 juin 2005

temps de déplacement augmenter de 15 minutes pour atteindre 100 minutes en moyenne par jour (aller-retour). Quant aux travailleurs se déplaçant en automobiles, ils ont vu une augmentation de 2 minutes pour atteindre une moyenne de 58 minutes (aller-retour).

Le temps de déplacement pour aller-retour au travail dans les grandes villes canadiennes est beaucoup plus long pour les usagers du transport collectif que pour les automobilistes. 77% des usagers du métro et autobus passent plus de 60 minutes dans le transport contre seulement 34 % pour les automobilistes.

Durée de la migration quotidienne des travailleurs Canadien pour une journée type de la semaine (minutes) en 1998

Minutes	Pourcentage des travailleurs en:		Temps de déplacement
	automobiles	autobus ou métro	
Moins de 15	10 %	1 %	Moins de 30 minutes par jour 5% des usagers du métro et autobus 32% des automobilistes.
16 à 30	22 %	4 %	
31 à 45	17 %	7 %	
46 à 60	18 %	12 %	Plus de 60 minutes par jour 77% des usagers du métro et autobus 34% des automobilistes.
61 à 90	18 %	26 %	
Plus de 90	16 %	51 %	

On ne peut pas affirmer que c'est la faute au média si on a un mauvais système transport collectif. C'est clairement le fruit des décisions gouvernementales. Mais sans la pression des médias pour solutionner les problèmes de ponts, on peut se demander si nous serions à cette consultation sur le prolongement de la 25. **En fait, les chroniqueurs de circulation sont probablement les plus grands lobbyistes autoroutier.** Et comme des ressources financières sont limitées, le MTQ privilégie les investissements routiers.

La majorité des ressources financières sont pour les autoroutes, le reste pour le transport collectif

On peut se demander pourquoi au Québec comme ailleurs au Canada les usagers des transports publics perdent plus de temps que les automobilistes dans leur migration quotidienne? La réponse est simple : on investit plus dans le réseau routier que dans les services de transport public.

Le ministère des Transport du Québec favorise les automobilistes aux dépens des usagers du transport collectif. Un exemple : le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal. En novembre 2000, le ministère des Transports déposait son Plan de gestion des déplacements Région métropolitaine de Montréal⁷, pour l'horizon 2000-2010. Nous avons analysé ce plan et ce que nous y avons constaté nous laisse perplexe. Le total des dépenses prévues par le ministère est de **3,84 milliards** pour 10 ans. Les montants se répartissent comme suit :

- Les dépenses en **interventions routières** sont de **2,28 milliards** de dollars, soit **59%**;
- Pour ce qui est du **transport en commun**, les investissements proposés sont de **1,56 milliards** soit **40%**; (Notez que 800 millions du TC a été consacré à un projet peu performant en terme de retombé soit le métro de Laval.)
- Finalement, dans le même plan, le ministère a prévu **10,3 millions** de dollars en **gestion de la demande**. Cette somme a pour objectif de réduire le nombre de voitures sur les routes. Il n'est donc pas surprenant que l'on se retrouve avec un besoin de nouvelles autoroutes, lorsque **seulement 0,3%** de ce plan est consacré à réduire la demande.

⁷ <http://www2.mtq.gouv.qc.ca/regions/montreal/plan.htm>

Le MTQ doit cesser de nier l'existant de la demande induite par les projets autoroutiers

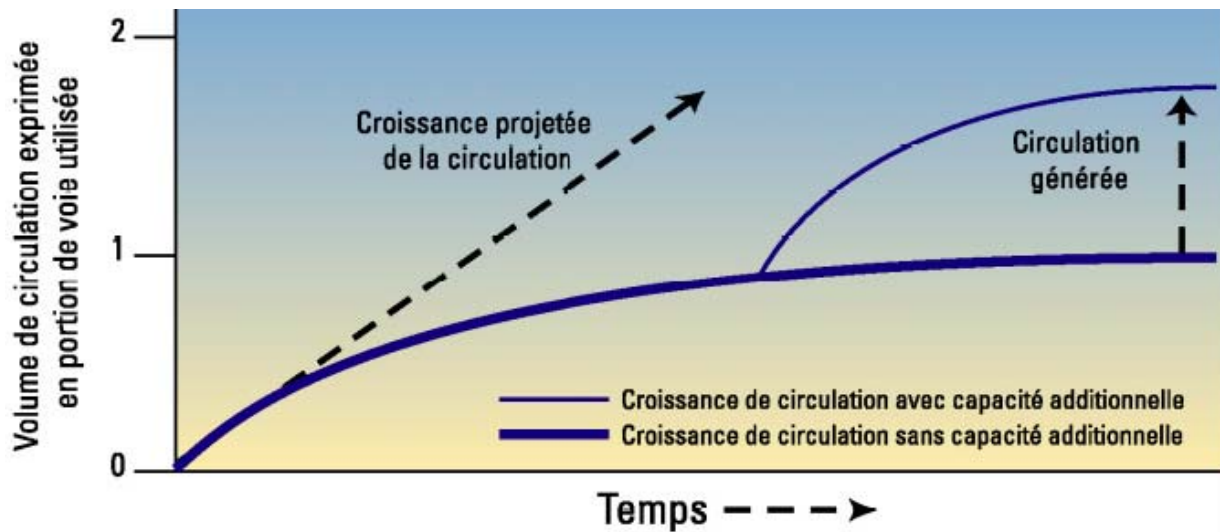
Nous reprenons intégralement une partie du texte du mémoire présenté à la commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud la Société de transport de Montréal avril 2002 *Faire le choix du transport en commun*⁸ -:

Plusieurs facteurs expliquent la congestion et la croissance. On reconnaît qu'une partie du volume de circulation était générée par la réponse à la demande! Le paradoxe de Downs-Thompson, ou effet Pigou-Knight, explique partiellement ce phénomène souvent cité :

L'offre de transport génère une demande additive.

En d'autres termes, augmenter la capacité du réseau c'est, du même coup, générer plus de déplacements. Les gains apportés au réseau sont en partie neutralisés. Où est l'efficience?

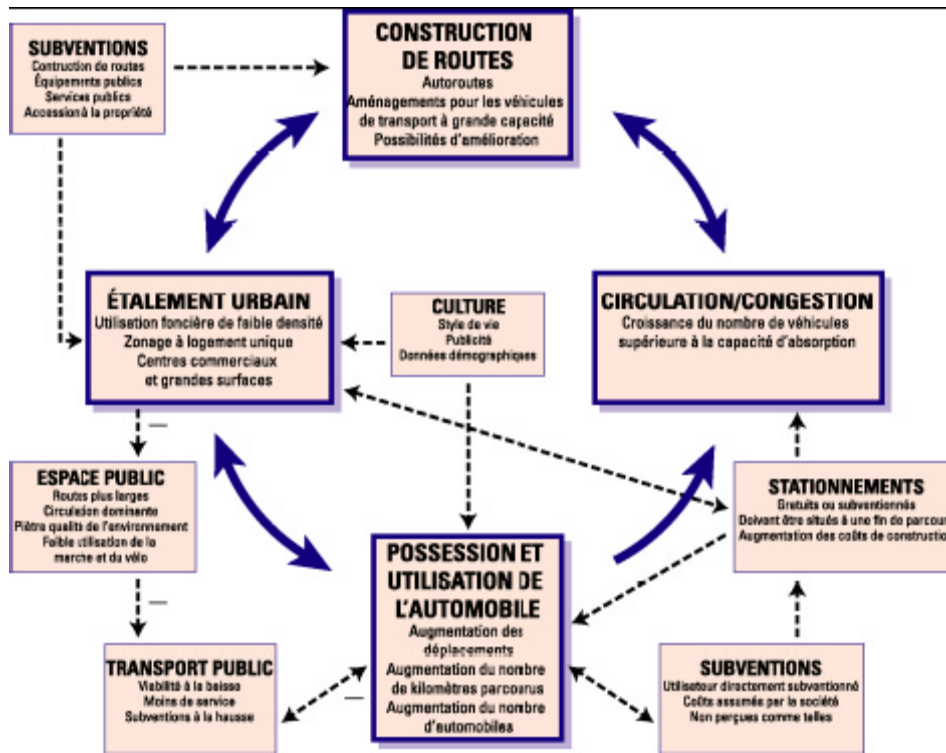
La dynamique de l'offre d'infrastructures et de la circulation



La circulation croît lorsque les routes ne sont pas congestionnées, mais cette croissance diminue au fur et à mesure que la congestion se développe jusqu'à atteindre un équilibre autolimitatif (lorsque la courbe devient horizontale). Si la capacité est augmentée, la croissance de la circulation continue d'augmenter jusqu'à ce qu'elle atteigne un nouvel équilibre. Les déplacements additionnels résultant de l'augmentation de la capacité des routes portent le nom de « circulation générée » ou encore « déplacements induits ». (source : Victoria Transport Institute). Source : Wise, 1999

⁸ <http://www.stm.info/en-bref/choix.htm>

Liens de rétroaction illustrant la dépendance à l'automobile



Note : tous les liens de rétroaction sont positifs sauf entre l'étalement urbain, l'espace public, le transport public et la possession de l'automobile.
source : d'après Raad, 1998

Nous ne croyons pas que ce projet soit différent des autres projets autoroutiers. Plus de capacité routière engendrent plus de circulation.

Le pont de la 25 constitue un risque pour l'esturgeon jaune

Statut au Québec selon tel qu'indiqué sur le site de Ressource Naturelles et faunes du Québec⁹

L'esturgeon jaune est « susceptible d'être désigné espèce menacée ou vulnérable » aussi on indique que « Les sites de fraie sont rares et de piètre qualité. »



⁹ http://www.fapaq.gouv.qc.ca/fr/etu_rec/esp_mena_vuln/fiche_esp.asp?noEsp=19, 23 mai 2005

Feuillets d'informations nationales (Canada) - Feuillelet d'information de Poisson - Esturgeon jaune¹⁰

« Il fraie du début mai à la fin juin, quittant les eaux lacustres après la fonte des glaces pour gagner un lieu de ponte approprié dans un cours d'eau. La distance franchie pendant cette migration de reproduction atteint souvent les 128 km (80 milles). La ponte s'effectue à des profondeurs de 61 à 457 cm (2 à 15 pi), dans un rapide, souvent même au pied de chutes de faible hauteur empêchant la poursuite de la migration. Au stade du frai, l'esturgeon jaune est très actif, sautant parfois hors de l'eau. Les oeufs adhérents sont dispersés et se fixent à des rochers et à des grumes, éclosant au bout de 5 à 8 jours. »

Rapport sur la situation de l'esturgeon jaune (*Acipenser fulvescens*) au Québec Faune et Parcs Québec 1999¹¹

Page 38 "L'esturgeon jaune est protégé par la Loi canadienne sur les pêches (L.R., 1985, ch. F-14) qui accorde une protection générale au poisson et à son habitat. L'exploitation d'ouvrages ou d'entreprises qui causent la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson est interdite (article 35(1)) sauf si ces activités sont autorisées par le ministre des Pêches et des Océans ou exécutées conformément aux règlements (article 35(2))."

Page 47 " le renouvellement des stocks du Saint-Laurent repose sur un très petit nombre de frayères. La population d'esturgeon jaune du Saint-Laurent dépend en grande partie de la frayère de la rivière des Prairies pour renouveler ses effectifs."

Pêches et des Océans Canada¹²

Heureusement, Division de la Gestion de l'habitat du poisson (GHP) du ministère des Pêches et des Océans Canada s'intéresse à ce projet menaçant l'habitat de l'esturgeon jaune comme en fait foi la lettre du 7 décembre 2001 présenté dans le Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes. Page 26 sur 42.

Parmi ces préoccupations nous retrouvons

- l'estimation de la quantité (superficie) de sédiments qui risquent de se déposer à proximité des piles, lors des travaux et à long terme suite au changement hydrologique induit par la présence des piles
- description de la nature et la localisation des chemins d'accès durant la phase de construction (nombre de ponceaux temporaires, superficie d'empiètement sur l'habitat du poisson);

Le BAPE aurait dû se préoccuper des questions d'impact sur l'esturgeon jaune dans son mandat. Malheureusement il y a un problème de représentativité du promoteur actuel. Effectivement, le MTQ n'est pas le constructeur du pont, mais il en est le promoteur. Le MTQ ne peut pas nous indiquer la technique de construction du pont ni le nombre de tonnes de sédiments répandus dans la fosse près du pont. C'est le constructeur qui sait et il n'est pas encore choisi.

La stratégie du gouvernement du Québec de faire une consultation sur un projet incomplet a l'avantage de mettre une moins lourde charge sur le promoteur pour faire passer son projet. Nous comprenons que le gouvernement veut faire passer son projet de PPP. Il est clair dans ce cas que la fin justifie les moyens. Tant pis pour la réputation exemplaire du BAPE et certain dirons « de toute façon, ce ne sont que des poissons ».

¹⁰ http://www.dfo-mpo.gc.ca/canwaters-eauxcan/infocentre/guidelines-conseils/factsheets-feuillets/national/lakesturgeon_f.asp, 23 mai 2005

¹¹ http://recitmst.qc.ca/fapaq/parc/IMG/pdf/esturgeon_jaune_rapport.pdf, 23 mai 2005

¹² <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/autoroute25/documents/PR6-0.pdf>, Page 26 sur 42, 23 mai 2005

Conclusion :

Le Protocole de Kyoto est une réalité depuis février 2005. Il est surprenant que le MTQ n'ait pas encore pris acte de ce fait. Bien sûr, nous avons vu les estimés de réduction de 22 000 tonnes de GES prévus par le MTQ. Mais, nous doutons de la véracité de ce chiffre.

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.

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. Privilégie les investissements routiers ne fera que renforcer cette éniquité ;

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.