

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

Mémoire déposé au BAPE par

**M^{me} Lucie Laforte
3 juin 2005**

**Mémoire au sujet du
projet de prolongement de l'autoroute 25 entre
l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa**

Déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) par
Lucie Laforte (Montréal)

En tant que Montréalaise, ex-automobiliste et fervente utilisatrice des transports en commun à Montréal et, occasionnellement, à Laval et entre les différentes villes du Québec, je tiens à exprimer mon profond désaccord avec le prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa pour les raisons suivantes, entre autres.

Premièrement, l'amélioration de la fluidité routière sur les ponts entre Montréal et Laval est un des buts visés par la construction de ce tronçon d'autoroute et de ce pont. Or, je suis persuadée que cette amélioration serait temporaire, si elle se matérialisait. En effet, à moyen terme, je crois que le résultat serait plutôt une augmentation du nombre de voitures transitant par l'ensemble des ponts entre Montréal et Laval. Pour diminuer la congestion des ponts existants, il serait beaucoup plus économique d'instaurer des lignes d'autobus express avec des voies réservées sur les ponts et des stationnements incitatifs à Laval. Par exemple, selon Sidney Ribaux d'Équiterre, presque autant de personnes traversent le pont Champlain entre la Rive-Sud et Montréal en autos individuelles, sur trois voies (20 000 personnes) que via les autobus circulant dans une voie réservée (18 000 personnes; référence : <http://www.equiterre.org/transport/informer7.html>, consulté le 3 juin 2005).

Deuxièmement, ce projet nuirait à la qualité de vie des Montréalais par l'augmentation de la circulation automobile et, en conséquence, l'augmentation du bruit et de la pollution atmosphérique qui en résulteraient. Je trouve inacceptable de nuire ainsi à la qualité de vie des Montréalais pour faciliter la vie de ceux qui choisissent d'habiter hors de Montréal même s'ils y travaillent. De plus, l'augmentation de la circulation automobile à Montréal accélérerait la détérioration du réseau routier montréalais; ici aussi, ce seraient les Montréalais qui paieraient pour l'agrément des habitants des banlieues.

Troisièmement, ce projet favoriserait l'étalement urbain et tous les inconvénients qui découlent de ce phénomène, par exemple l'urbanisation de la campagne et l'utilisation abusive de l'automobile individuelle.

Quatrièmement, ce projet présente un coût énorme qui, je crois, pourrait mieux servir l'intérêt des Montréalais, des habitants de Laval, Repentigny et des autres banlieues nord et est de Montréal et de l'environnement en investissant une somme semblable à l'amélioration et à l'entretien des réseaux de transport en commun, en particulier à l'allongement de la ligne de métro bleue de l'actuelle station St-Michel à Anjou ou même plus loin, au développement de trains de banlieue vers le nord et l'est de Montréal et au développement de réseaux cyclables « utilitaires », visant à se rendre au centre-ville rapidement et de façon sécuritaire.

Cinquièmement, la planète Terre possédant des réserves finies de pétroles, l'utilisation intensive de l'automobile privée et individuelle, telle qu'on la connaît actuellement en Amérique du Nord, n'est pas viable à long terme et est contraire aux principes du développement durable puisqu'elle utilise une ressource non renouvelable. Tout projet qui la favorise va donc à l'encontre du développement durable. Or, le ministère québécois de l'environnement a récemment adopté une politique de développement durable. Je crois que la réalisation de ce projet irait à l'encontre de cette orientation.

Sixièmement, ce projet nuirait à la santé des Québécois tant par l'augmentation de plusieurs formes de pollution (en particulier le bruit, cause de stress, et les gaz à effet de serre, cause de problèmes respiratoires) qu'en favorisant l'utilisation de l'automobile individuelle, qui facilite l'inactivité physique et qui contribue donc à l'augmentation des cas d'obésité, diabète, maladies cardiaques et autres problèmes de santé reliés à la sédentarité.

En résumé, je m'oppose au prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa car il s'agit d'un projet mauvais pour l'environnement, la santé des Québécois et la qualité de vie des Montréalais et contraire au développement durable. Même les automobilistes n'y trouveraient pas leur compte car ce projet ne permettrait pas de désengorger les ponts entre Montréal et Laval. Je suggère que ce projet soit abandonné et remplacé par un investissement massif en transport en commun dans la région de Montréal, ses banlieues et l'ensemble du Québec et par la mise en place de structures facilitant les déplacements en vélo ou par la marche, par exemple des pistes cyclables utilitaires.

Salutations,

Lucie Laforte

