



Nouveau parti démocratique du Canada – section Québec

MÉMOIRE

Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre Laval et Montréal

**Présenté dans le cadre de l'audience publique du BAPE (Bureau d'audiences
publiques sur l'environnement) sur le projet de prolongement de l'autoroute 25**

Juin 2005

Mémoire du Nouveau parti démocratique – section Québec sur le projet de prolongement de l’autoroute 25 entre Laval et Montréal

Le projet de prolongement de l’autoroute 25 entre Laval et Montréal est un projet d’envergure qui aura des effets sur l’ensemble de la population montréalaise et lavalloise, mais particulièrement celle des circonscriptions fédérales d’Alfred-Pellan et de Saint-Léonard-Saint-Michel. Vu l’importance de ce projet dans les circonscriptions concernées, le Nouveau parti démocratique (NPD) – section Québec croit qu’il est important d’exposer notre position dans ce dossier aux citoyens touchés par celui-ci. Les membres du NPD – section Québec croient qu’il est du devoir des citoyens de prendre part au processus de prise de décision local. La décision quant au projet de prolongement de l’autoroute 25 doit être fondée sur une approche locale mais aussi par une approche régionale et nationale.

Le NPD – section Québec est contre le prolongement de l’autoroute 25. Pour expliquer cette position nous allons, dans le présent mémoire, examiner trois aspects du dossier. D’abord, nous examinerons l’impact environnemental du projet. Par la suite, c’est les effets du projet sur le territoire agricole qui seront exposés. Finalement, nous appuierons des projets alternatifs déjà proposés qui, à notre avis, sont préférables au projet proposé actuellement par le Gouvernement du Québec.

1- Environnement

Le promoteur du projet prétend que la construction d’un nouveau pont reliant la région de Laval-Est à la région de Montréal-Est va permettre une réduction du temps de transport automobile des gens qui résident dans Laval-Est et qui doivent aller travailler dans la région Est de Montréal. Il prétend par ce même fait que le projet va engendrer une diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Cependant, le promoteur ne tient nullement compte dans son calcul de plusieurs facteurs, comme, par exemple, l'étalement urbain engendré par la construction d'un nouveau pont. La construction de ce pont va provoquer une migration des gens de Montréal vers l'Est de Laval en raison, entre autres, de la faible valeur des terrains dans l'Est de Laval comparativement à ceux de Montréal. Cette migration fera en sorte qu'un nombre considérable de nouvelles voitures emprunteront les routes entre Laval et Montréal.

Avec la construction d'un nouveau tronçon d'autoroute, il est courant que nombre d'entreprises de services choisissent de quitter leur emplacement au sein d'un quartier pour s'installer le long de l'autoroute. Avec ce changement d'urbanisme, les habitants de ces quartiers devront alors parcourir de plus grandes distances pour accéder aux services, privilégiant ainsi l'automobile. En examinant le cas de l'autoroute 13, on peut facilement se rendre compte de cette vérité.

Nous prévoyons donc, contrairement au promoteur, que la construction d'un nouveau pont pour les automobilistes entre Laval-Est et Montréal-Est fera augmenter les émissions de gaz à effet de serre et nous éloignera de nos objectifs de Kyoto, ce qui à notre avis est inacceptable. Une telle augmentation des émissions de gaz à effet de serre nuira à la qualité de l'air des régions Est de Laval et de Montréal, ce qui risque également de provoquer un plus grand nombre d'hospitalisation pour les gens ayant des troubles respiratoires et engendrer encore plus d'épisodes de smog.

2- Terres agricoles

En 1988, 4000 hectares de terres agricoles ont subi un changement de zonage dans l'Est de Laval. De ce nombre, 2000 hectares sont toujours exploités à des fins agricoles aujourd'hui. Il est évident que le premier impact de la construction du nouveau pont entre Laval et Montréal sera de mettre fin à l'exploitation agricole de

ces terres. De plus, les terres avoisinantes seront également touchées par la pollution et l'étalement urbain générés par le pont.

On prévoit donc à moyen terme que ce sera l'ensemble des terres agricoles de Laval-Est qui seront amenées à disparaître. Dans une perspective de développement durable, la perte de nos terres fertiles au profit de l'étalement inutile des populations de la région métropolitaine n'est guère souhaitable. Il est peut-être temps de penser à ces agriculteurs qui sont peu nombreux à Laval et qui doivent continuellement se battre pour avoir le droit d'exister.

3- Projets alternatifs

Il est intéressant de noter que dans ce dossier, aucun projet alternatif à la construction d'un pont pour la circulation automobile n'a été envisagé par le Gouvernement du Québec. Nous constatons depuis longtemps que les citoyens de Mascouche, de L'Assomption et de l'Est de Laval ne sont pas adéquatement desservis par les réseaux de transport actuellement en place. Par contre, nous croyons qu'il existe d'autres solutions à ce problème que celle envisagée actuellement par le Gouvernement du Québec, solutions qui auraient moins d'impacts néfastes sur la qualité de l'air et la qualité de vie des citoyens.

Nous appuyons la réflexion faite par le groupe Équiterre qui a émis plusieurs solutions qui, à notre avis, devraient faire l'objet d'études par le Gouvernement du Québec avant l'approbation du projet actuellement sur la table. Parmi celles-ci, nous sommes particulièrement intéressés par le développement du réseau de trains de banlieue pour que celui-ci desserve les régions concernées. Avec la construction de deux nouvelles lignes de train, les personnes habitant le secteur auraient une solution plus pratique et rapide que la voiture pour se rendre à Montréal.

L'une de ces lignes partirait de L'Assomption et passerait par l'Est de Montréal pour se rendre jusqu'au centre-ville de Montréal. La seconde ligne partirait de Mascouche, passerait par l'Est de Laval pour se rendre à la future station de Métro à Laval et par la suite jusqu'au centre-ville de Montréal. Jumelé à ces nouvelles lignes, on pourrait procéder à la construction d'aires de stationnement incitatif près des nouvelles stations de train afin de favoriser l'utilisation de ces trains de banlieue.

Cette solution est largement préférable à la construction d'un pont parce qu'elle entraînerait la réduction des déplacements en automobile et ainsi contribuerait à réduire les émissions néfastes pour l'environnement. De plus, contrairement au projet de pont qui amènerait plus de véhicules sur l'île de Montréal déjà congestionnée, la mise en service de trains de banlieue aurait l'effet contraire.

4- Conclusion

Le NPD – section Québec est persuadé que la mobilité des personnes habitants sur la Rive-Nord de Montréal vers l'Est de Montréal doit être améliorée. Cependant, pour des raisons environnementales et pour protéger les terres agricoles de l'Est de Laval, nous croyons que la construction d'un nouveau pont entre Laval et Montréal n'est vraiment pas la meilleure solution. Au contraire, le prolongement de l'autoroute 25 irait totalement à l'encontre des objectifs du protocole de Kyoto et du développement durable. Nous privilégions les solutions amenées par le groupe Équiterre, soit l'amélioration du transport en commun via deux lignes de trains de banlieue, la création de zones de stationnement à proximité des stations de train et la création de voies réservées pour le co-voiturage sur les autoroutes existantes. Ainsi, nous développerons la région métropolitaine de Montréal de manière responsable, en s'assurant de la préservation d'une qualité de l'air acceptable et de la protection de nos terres agricoles pour les générations futures.