

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

Mémoire déposé au BAPE par

**M. François Meloche
9 juin 2005**

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

1. Présentez-vous*!

- Citoyen
- François Meloche
- Analyste pour le Groupe investissement responsable, firme de consultation en investissement responsable

2. Pourquoi vous intéressez-vous à ce projet? En quoi influence-t-il l'environnement et la qualité de vie ?

Ma principale préoccupation est l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Ce projet décongestionnerait peut-être temporairement les autres ponts, mais à long terme cela donne à nouveau un signal qu'il est avantageux de déménager en banlieu, phénomène qu'il faut absolument ralentir et non encourager si l'on veut combattre les changements climatiques et respecter nos engagements de Kyoto. Le Québec est parmi les province dont la plus grande partie des émissions de GES provient du secteur des transports (soit près de 40%). Nos réductions doivent donc provenir de ce secteur. Et le problème des changements climatiques ne se règlera pas uniquement en conduisant des véhicules hybrides. Il faut aussi des mesures lié à l'urbanisme.

3. Ce projet est-il acceptable dans le milieu ? Pourquoi?

Non. Montréal et Laval sont déjà assujettie à un nombre important de contaminants atmosphérique. Selon Louis Drouin du département de santé publique, plus de 800 décès par année à Montréal sont dû en grande partie à la pollution des autoroutes. Par ailleurs, "les plus de 60 ans qui vivent en bordure des axes routiers les plus fréquentés par les automobilistes - plus de 7700 véhicules par matinée - ont 30% plus de chances d'être hospitalisés pour des maladies respiratoires que ceux qui vivent sur une rue qui absorbe moins de 3000 voitures le matin." (Source : L.-G. Francoeur, Le Devoir, 19 mai 2005)

4. L'option proposée est-elle la solution qui aurait le moins d'impacts négatifs sur le milieu ? Pourquoi ?

Non. Un investissement dans l'amélioration de la qualité de vie à Montréal serait plus rentable à long terme. La plus grande partie des emplois s'y trouvent et il existe encore un potentiel de 130 000 nouveaux logements sur l'île de Montréal. Des meilleurs et des nouveaux services de transports en communs ainsi que des mesures d'apaisement de la circulation, sont des

mesures qui inciteraient les gens à demeurer (ou revenir) en ville et à y élever leurs enfants.

5. Selon vous, ce projet devrait-il être autorisé ? Pourquoi ?

Non. Il va contribuer à éloigner Montréal, le Québec et le Canada de leurs engagements et objectifs de réduction de gaz à effet de serre en encourageant les citoyens à habiter la banlieu. Contrer la dépendance à l'automobile est un des plus grand défis de notre époque; la construction de nouvelles autoroutes pour répondre à la congestion est d'une époque révolue. Les centre urbains qui auront le courage de prendre rapidement le virage des transports durables et de la densification urbaine (par une amélioration de la qualité de vie en ville) assureront une meilleure qualité de vie aux générations à venir.