

Bureau d'audiences publiques en environnement

Pour

**Le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard
Henri-Bourassa**

Mémoire soumis par :

Alain Boucher
et
Francine Leblanc

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

Le 9 juin 2005

Mémoire présenté par Alain Boucher et Francine Leblanc.

En tant que citoyens de l'ancienne ville de Saint-Vincent-de-Paul, aujourd'hui fusionnée à Laval, nous sommes touchés directement par ce projet à plusieurs égards. Nous avons subi les effets négatifs de l'extension du réseau autoroutier sur notre environnement et notre mode de vie et rien dans ce projet laisse présager une amélioration de la situation.

L'automobile constitue une des plus grandes nuisances environnementales de notre époque (dégradation de l'air, bruits, contamination des sols, désorganisation de la trame urbaine, surfaces minéralisées, disparition des espaces verts, disparition de maisons anciennes au profit de stationnements, dépendance accrue d'une population de plus en plus sédentaire et nous en oublions). Donc, la présence de cette nouvelle section d'autoroute en offrant de nouvelle possibilité aux automobilistes n'améliorera pas la situation.

Nous sommes inquiets du fait que les promoteurs privés ne se sont pas manifestés et par le fait même n'ont pas répondu aux questions du public. Ce Projet a été présenté comme un projet de développement durable sous prétexte qu'une voie réservée pour transport en commun y passera et qu'il fera économiser quelques kilomètres sur certains parcours.

De plus, certains éléments nous laissent perplexes :

La voie réservée ne traversant pas le pont, les autobus devront pour le traverser se mêler à la circulation et advenant des congestions à répétition (fort probable, malgré le péage, suite à l'immense développement immobilier que la ville de Laval projette sur les terres attenantes au projet), risque de décourager les utilisateurs de transport en commun.

La piste multifonctionnelle prévue dans le projet de 2002 n'est plus assurée de faire partie du nouveau projet. Selon toute vraisemblance, le partenaire privé optera sans doute pour une navette payante pour traverser les piétons et les cyclistes ce qui pourra les décourager et la navette pourra être abandonnée après quelques années faute

d'utilisateurs. Alors, on se retrouvera avec un pont autoroutier sans trottoir. Nous avons déjà le pont Papineau-Leblanc, le pont de l'autoroute 15 et le pont de l'autoroute 13 qui relie des zones urbanisées et que les piétons et les cyclistes ne peuvent traverser, donc, le fait d'avoir retiré la piste multi-fonctionnelle du projet nous inquiète profondément.

Une autoroute forme une brisure sur le territoire, une barrière infranchissable qui souvent nécessite des détours de plusieurs kilomètres pour la contourner. À Laval, le développement futur de l'Est de l'île sera en partie enclavé par cette autoroute et ces gens seront encore une fois asservis à un mode de transport néfaste à l'environnement.

Une augmentation du trafic sur l'autoroute 440 prévue par le Ministère du transport, nous fera subir ses retombées toxiques.

Quelle garantie le partenaire privé pourra-t-il donner, lors de la construction, advenant un désastre environnemental? Les milieux naturels seront affectés par ce projet et par la suite, sans doute détruit par les développements immobiliers prévus par la ville de Laval. Le territoire agricole subira sûrement dans les années qui suivront l'exécution de ce projet, l'assaut des promoteurs immobiliers qui chercheront à les dézoner. Pensons aux dézonages qui ont déjà eu lieu dans ce secteur en 1988 en prévision de ce projet justement. Le paysage magnifique de ce coin de pays sera gâché.

À notre avis, ce projet ne devrait pas être réalisé dans une optique de développement qui devrait tenir compte de la capacité des écosystèmes à le supporter, ainsi que des chances des générations futures de vivre dans un environnement de qualité. Jamais un projet qui encourage un tant soi peu l'utilisation de l'automobile ne devrait voir le jour dans une telle perspective.

Nous préconisons surtout la réalisation de projet de transport en commun comme le train de banlieue Mascouche-Montréal et le train Repentigny-Montréal qui pourront avoir un effet plus structurant sur la trame urbaine, des voies réservées sur Pie-IX, une réhabilitation du transport des marchandises par rails, une piste cyclable sur la montée Masson, on pourrait aussi envisager un traversier saisonnier sur la rivière des Prairies.

De plus, il ne faut pas perdre de vue, que beaucoup de problèmes de circulation relèvent en bout de ligne, de problèmes sociologiques et qu'il ne faut pas s'arrêter aux solutions bétonnées pour les régler.

COMPLÉMENTAIRES

L'étude d'impact sur l'achalandage.

Lors des audiences publiques de mai dernier, les représentants de la ville de Laval nous ont informés, en un premier temps, qu'il n'y avait pas de développement prévu dans le secteur Est et conséquemment aucun impact sur l'achalandage n'était prévisible. À la fin des audiences, les mêmes représentants nous ont fait savoir que la Ville avait maintenant terminé son développement autour des autoroutes 13, 15 et 440 et visait maintenant l'Est.

En effet, dans la partie Ouest, les autoroutes 13, 15 et 440 ont été la proie des promoteurs, notamment par des projets de développement tel que *Mégapôle 13*, un parc industriel de 50M\$ avec accès par la voie de service de l'autoroute 13 promis par le Ministère des Transports. Il y a quelques années, la mission de ce secteur en était une de nature agricole.

Au Centre Nord de Laval, dans le secteur d'Auteuil, même scénario. Suite à l'élargissement du boulevard des Laurentides, les agriculteurs ont vendu leurs terres de surface puis leurs terrains à des promoteurs immobiliers. Conséquence, des terres agricoles ont encore disparu.

Maintenant les promoteurs lorgnent sur la partie Est. À cet égard, en 2003, les députés libéraux s'engageaient à « débloquer » le projet de la 25 et « étrangement » près d'un an plus tard, un promoteur bien connu acquiert environ 6 millions de pieds carrés dans l'Est pour les fins de développement industriel, c'est le projet *Impact 440*. Ce projet, lui aussi sera bien desservi par le prolongement de la 25 « comme par hasard », et créera à maturité des investissements estimés à environ 40 millions de dollars dont près de 25% en valeur foncière.

Avec le projet du prolongement de l'autoroute 25, on peut croire que le glas vient de sonner pour les dernières terres agricoles de notre région, réputées des plus fructueuses, puisque les promoteurs annoncent déjà à guichet fermé pour la vente de projets immobiliers d'envergure.

Ainsi, l'étude d'impact sur l'achalandage présentée par le Ministère des Transports ne tient pas compte de plusieurs données importantes dont :

- a) les développements immobiliers et industriels déjà annoncés ou prévisibles; obligatoirement ceux-ci créeront un apport supplémentaire d'usager de transport routier que l'on peut prévoir bien au-delà des prévisions établies à l'étude, et qui, à toutes fins pratiques, annule les effets environnementaux de l'économie de quatre kilomètres et demi (4.5) pour les usagers;
- b) les prétentions d'économies de quelques kilomètres justifiant l'apport environnemental du projet excluent l'affectation des terres agricoles exploitées et des produits du terroir;
- c) la prémisses de 1\$ ou 2\$ en droit de passage est fictive puisqu'il revient au *cessionnaire* de fixer le prix de passage. Or, les représentants du Ministère des Transports ont clairement indiqué que ce dernier ne détenait pas de contrôle sur l'imposition de droit de passage mais uniquement sur l'augmentation de celui-ci. Si le *cessionnaire*, qui n'a pas l'obligation de servir le public mais de servir ses intérêts, décidait d'établir ses droits à 3,50\$ ou 4\$ par exemple, alors l'étude produite n'est pas représentative de la réalité et l'impact loin d'être acquis;
- d) aucune étude d'impact sur la rentabilité versus l'achalandage n'a jamais été produite à ce jour. Or, une étude de rentabilité, dans le cadre du projet actuel, est un élément essentiel à la réalisation de celui-ci, surtout dans un système partenariat-privé-public;

Le contrat et ses conséquences:

Le Ministère des Transports nous a informés, lors des audiences, que le projet fera l'objet d'un seul appel d'offres, ce qui nous inquiète grandement puisque ce modèle va à l'encontre du système d'appel d'offres public multiple, lequel protège l'appareil gouvernemental de favoritisme, lui permet de recevoir les meilleurs prix et les meilleurs projets.

Bien que cela n'ait pas été mentionné, nous comprenons que le contrat à intervenir entre le MTQ et le *cessionnaire* sera un contrat de type « clé en main ». En effet, le *cessionnaire* aura la charge des plans et devis, de la conception, de la réalisation, fixera les droits de passage et en fera la collecte, etc. Dans un tel contexte, nous sommes portés à croire que le Ministère des Transports et peut-être le Ministère de l'environnement et développement durable n'auront aucun pouvoir d'intervention non seulement en cas de désastre écologique mais aussi en cas de malfaçon durant et après l'exécution des travaux.

Nous avons vécu le drame de l'effondrement du viaduc du Souvenir à Laval et la sécurité des usagers nous préoccupe sérieusement dans ce contexte, en plus de notre inquiétude quant à l'affectation des milieux naturels.

Nous nous questionnons sur plusieurs sujets :

- a) est-ce qu'il s'agit d'une voie publique ou privé et qui assumera les frais en cas d'accident, s'il s'agit d'une voie privée?
- b) s'il s'agit d'une voie publique, comment un organisme privé peut-il établir des droits de passage? Est-ce qu'il ne s'agit pas d'une taxe indirecte établie par un organisme privé?
- c) comment le gouvernement peut-il justifier la transmission d'information privée sur les usagers à une entreprise privée afin d'assurer la collecte de ses droits?
- d) Comment justifier qu'un pont public, payé par tous les justiciables, soit gratuit et que ces mêmes justifiables doivent payer pour recevoir un même service, juste à côté. Comment justifier que les justiciables qui refusent de payer un droit de passage doivent faire des kilomètres supplémentaires? L'aspect environnementaliste de ce projet n'est-il qu'un accessoire pour ne pas dire un mal nécessaire à la promotion du projet?
- e) Comment un contrat de construction d'une voie publique en milieu urbain dont un intervenant est le gouvernement, peut-il contenir des clauses inaccessibles au public?

Enfin, nous nous inquiétons des conséquences de ce contrat privé dans la formation même de celui-ci. Comme membres de la population directement touchée par ce projet, nous nous demandons dans les circonstances, à qui servira ce projet? À la population ou à la promotion d'intérêts privés tels les partenaires du projet, les promoteurs industriels et immobiliers? Ce projet dessert-il des intérêts financiers au détriment de notre santé, de notre qualité de vie, de notre environnement?

CONCLUSION

Nous espérons comme citoyens que notre intervention vous servira de réflexion. Nous espérons que vous serez sensibles à nos inquiétudes, au respect de notre mieux vivre et celui de nos enfants, au respect de notre environnement qui sera grandement affecté par ce projet, et à la sauvegarde de notre patrimoine agricole.