

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

**Mémoire présenté par
M^{me} Carole Gaumont
13 juin 2005**

Le prolongement de l'autoroute 25 : Une fausse solution au problème de la congestion routière et une nuisance environnementale majeure

INTRODUCTION

J'habite à Montréal dans le quartier Mercier-Est, plus précisément dans la bande du trois cent mètres qui longe du côté est, l'autoroute 25. Il y a plus de 20 ans nous avons acheté une petite maison. Nous y vivons avec notre famille de trois enfants devenus depuis de jeunes adultes. Plusieurs raisons motivent donc la rédaction de ce mémoire et pourraient être résumées ainsi : **La nécessité urgente d'agir pour assurer la qualité des milieux de vie tant naturels qu'humains doit se traduire dans des gestes concrets, des choix de société qui nous engagent dans une révision de nos façons de faire. Les changements sont obligatoires et doivent engager chacun de nous.**

PRÉSENTATION DU MÉMOIRE

Les arguments présentés vont du contexte plus général du réchauffement climatique planétaire, pour ensuite observer le contexte métropolitain et finalement tenter d'évaluer quelques-uns des impacts du prolongement de l'autoroute 25 sur le quartier. En terminant je questionne le RÔLE du gouvernement, du ministère des transports et la RESPONSABILITÉ des fonctionnaires et décideurs face aux conséquences néfastes et prévisibles du prolongement de l'autoroute sur la santé des personnes et la qualité des milieux de vie.

De chaque section émerge une question précise ou un questionnement inscrit en marge du texte principal.

REMARQUES SUR LA PARTIE PRÉCÉDENTE DES AUDIENCES DU BAPE

Pourquoi pervertir le rôle du ministère des transports en faisant de lui le promoteur du projet ?

J'ai assisté à l'ouverture des audiences, le lundi 16 mai et le soir du 18 mai, marquée par la présentation du département de santé publique sur la qualité de l'air et les maladies respiratoires. Sur la base de ces deux soirées, j'ai pu apprécier la volonté du président de la commission de recevoir les divers commentaires des organismes et citoyens. Cependant je suis déçue que le ministère des transports ait tenu le rôle de promoteur du projet. Puisque le mandat du ministère est d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises en fonction du développement durable, il ne pouvait adéquatement remplir le rôle de promoteur. Cette façon de faire donne l'impression que des informations importantes détenues par le ministère ne sont pas présentées car elles iraient à l'encontre du projet dont il est question. D'autre part, les «spécialistes» du ministère répondaient aux questions d'une façon très technique et le débat général n'est demeuré qu'à ce niveau, celui des chiffres et de la compréhension des méthodes de calcul, alors qu'il m'a semblé que personne n'était capable de répondre adéquatement aux questions liées aux choix de société.

Je laisse donc aux spécialistes les chiffres et les modélisations. Ce mémoire et j'espère les réflexions des décideurs s'attarderont davantage aux questions qui

déterminent les choix de société qui ne doivent pas être évacués par des calculs sophistiqués et théoriques.

LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE ET LE PROTOCOLE DE KYOTO

Est-ce que le ministère des transports peut affirmer que contrairement aux autres ponts, celui-ci ne finira pas par être congestionné ?

Les changements climatiques, notamment les hausses de températures, ont déjà des répercussions sur les systèmes naturels et humains. Certains phénomènes météorologiques extrêmes devraient augmenter en fréquence et/ou en intensité en raison du réchauffement climatique, ainsi que leurs incidences : pertes en vies humaines, souffrances et dommages matériels. L'homme devra s'adapter et faire face aux conséquences liées aux changements climatiques inévitables. Signataire du protocole de Kyoto, le Québec est engagé dans cette lutte et des objectifs de plus en plus serrés devront être rencontrés. **Or la construction de ce nouveau lien routier est en contradiction avec les objectifs de Kyoto. Tenter de présenter les choses différemment est malhonnête !** Faire miroiter les économies en temps de déplacement des banlieusards qui profiteront de ce raccourci est une analyse rapide lorsque l'on sait que cette nouvelle voie de circulation, comme la plupart des autres provoquera l'étalement urbain, nous engageant encore davantage dans la production de gaz à effet de serre.

L'ÎLE DE MONTRÉAL ET SA BANLIEUE

Plutôt que de favoriser le transport individuel, pourquoi ne pas développer un système de transport collectif efficace qui pourraient répondre aux besoins des banlieusards ET des Montréalais ?

S'il est un sujet qui divise les résidents de l'île et ceux des banlieues c'est bien celui de la mobilité des uns versus l'impact des déplacements véhiculaires sur le milieu de vie des autres. Les banlieusards en ont assez de la congestion sur les routes d'accès à l'île, les résidents des quartier centraux quant à eux, sont constamment importunés par les véhicules motorisés et les pollutions de l'air et sonore. **Les uns revendiquent l'amélioration de leur qualité de vie les autres souhaitent préservés ce qui reste de la qualité de leur quartier.** Les droits des banlieusards affrontent ceux des résidents de la ville. Devant cette situation le gouvernement doit chercher une solution qui répondent aux besoins des deux catégories de citoyens. **Le ministère des transports, s'il n'était pas le «promoteur du projet» aurait dû en arriver à une solution visant le transport collectif.** Divers scénarios existent déjà et quantités de spécialistes peuvent fournir des informations concernant les trains de banlieues, les systèmes légers sur rail, les métros et autobus. Cette façon de faire permettrait de répondre au besoin de mobilité des banlieusards tout en respectant la qualité du milieu de vie des résidents des quartiers centraux

CONSTRUIRE UN AUTRE PONT ET PERPÉTUER LE PROBLÈME

Puisque aux heures de pointe la grande majorité des ponts entourant l'île de Montréal sont congestionnés, comment peut-on penser qu'il en sera

La construction d'un nouveau pont **N'EST PAS** la solution à la congestion routière. Un participant a indiqué qu'il y a 48 voies de circulation réunissant la rive nord à l'île par rapport à 23 dans l'axe du fleuve. Chaque pont induit son propre flot routier et à terme devient congestionné entraînant à nouveau la grogne des banlieusards. De tous les calculs prédictifs des fonctionnaires du MTQ, le plus simple pour évaluer la quantité de nouveaux déplacements est d'estimer le débit maximal de véhicules (avant congestion) que le pont peut supporter et il est assuré que ce nombre sera atteint à plus ou moins longue échéance, pour certains

autrement pour celui-ci ?

en 3 ou 4 ans. Ces nouveaux véhicules viendront encore réduire la qualité de vie des Montréalais. Pour certains d'entre eux, le choix de quitter l'île semblera le meilleur et à leur tour ils créeront le problème qui les aura fait fuir, sans pour autant être au bout de leur peine, car les interminables files d'attente seront au rendez-vous... Il suffit d'écouter la radio matinale ou celle de fin d'après-midi pour constater que les routes sont de plus en plus congestionnées (pas seulement les ponts). D'ailleurs il est curieux de constater que parce que Montréal est une île, l'analyse de la congestion routière est reportée sur les ponts. Comme si le fait que les ponts soient congestionnés prouvent qu'il en manque ! À Montréal, les autoroutes, les boulevards sont congestionnés. Et les véhicules choisissent de transiter par les rues résidentielles en détruisant la quiétude des milieux de vie. Encore plus, à Montréal cinq piétons sont blessés par jour dans des accidents de la circulation. La question d'ajouter de nouvelles voies d'accès ne règlera rien, au contraire cela va augmenter la congestion et donc la grogne des banlieusards comme celle des résidents.

LA SANTÉ DES MONTRÉALAIS...

Qui est responsable des 1540 décès annuel causés par la pollution de l'air dont la moitié est attribué au transport ?

La direction de la Santé publique (DSP) de Montréal a présentée des données précises sur les divers problèmes de santé et les mortalités causés par la pollution de l'air des véhicules motorisés. Elle s'oppose donc au pont qui ne fera que détérioré la qualité de l'air. Mais les décideurs (conseils des ministres, fonctionnaires du MTQ) qui souhaitent le développement du pont ne semblent pas se sentir concernés par ces morts. **Lorsque les calculs prédictifs prennent le pas sur l'éthique et sur de simples questions de responsabilités face aux «autres», les risques de s'engager dans des solutions inhumaines deviennent grandes.**

Qui est responsable des personnes actuellement malades ?

Je crois que cette question est fondamentale :

QUI EST RESPONSABLE DES DÉCÈS ATTRIBUÉS À LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE ?

Les conducteurs de véhicules motorisés?

À qui attribuer la responsabilité des futures mortalités ?

Les fonctionnaires du MTQ qui par le développement de projets autoroutiers à proximité des résidences permettent à de plus en plus de véhicules de polluer l'air que l'on respire ?

Le Conseil des Ministres, Messieurs Charest et Mulcair ?...

LES IMPACTS SUR LA QUALITÉ DE VIE DES QUARTIERS TRAVERSÉS

Quels sont les impacts du projet sur les quartiers directement touchés par l'augmentation du débit véhiculaires sur l'autoroute 25 ?

À la séance du 18 mai au soir M. Brunet un résidant d'Anjou, a demandé si des études d'impact de la qualité de l'air et sur le bruit avaient été faite pour la portion de l'autoroute au sud de l'échangeur d'Anjou. Le ministère des transports (aussi promoteur du projet) a indiqué ne pas en avoir fait... Les résidents des quartiers Rivière des Prairies, Montréal Nord, Anjou, Mercier Est et Mercier Ouest verront leur qualité de vie perturbée par un projet dont les impacts n'ont pas été évalués...

Par contre ce que nous savons déjà, c'est qu'il y a un excès de maladies respiratoires dans le secteur de l'est montréalais (Pointe-aux-Trembles/Montréal-Est et Mercier-Est/Anjou) tel qu'établie dans une étude de la DSP par une analyse de données sanitaires et environnementales (1995-2000). Le taux d'hospitalisation, pour l'ensemble des diagnostics est plus élevé dans l'Est que dans l'Ouest de l'île. On s'en doutait avec la quantité des raffineries et autres

industries polluantes. Mais faut-il en rajouter ?

IMPACT PLUS ÉLEVÉ DANS UNE BANDE DE 300 MÈTRES DES AUTOROUTES

Combien de personnes habitent dans la bande du 300 mètres, considérée comment ayant des impacts élevés sur la santé ? Et que seront ces impacts ajoutés à une situation déjà négative de la qualité de l'air dans l'Est montréalais ?

J'aime mon quartier ses arbres matures, le voisinage et notre demeure. J'ai toujours pensé demeurer suffisamment loin de l'autoroute pour ne pas en être affecté plus directement que tous les autres... Lorsque j'ai appris que les conséquences négatives de projets autoroutiers se faisaient plus particulièrement sentir dans une bande de 300 mètres de part et d'autre de la voie j'ai réalisé mon erreur. Cette largeur de 300 mètres correspond à trois terrains de soccer mis bout à bout, il s'agit de l'équivalent d'environ six rues..., ce qui représente des milliers de demeures et une très grande quantité de personnes, donc un impact majeur. Il eut été facile pour le ministère de calculer exactement le nombre de personnes plus directement touché. Mais j'imagine que c'est là un calcul peut avantageux pour les «promoteurs»...

Une étude menée par des chercheurs de l'école de médecine de l'Université du Sud de la Californie indique que les enfants qui demeurent à 75 mètres ou moins d'une route à grande circulation présentent un risque presque 50 p. 100 plus élevé d'avoir éprouvé des symptômes d'asthme dans l'année précédente que les enfants habitant à plus de 300 mètres de telles routes.

La Direction de santé publique (DSP) a informé que les personnes âgées vivant à proximité des autoroutes et des grandes artères de circulation courent 30 % plus de risques d'être hospitalisées à cause de problèmes respiratoires que celles qui habitent sur des rues moins achalandées.

CAS D'ESPÈCE ?

Combien de temps encore avant que les statistiques rattrapent le quotidien de suffisamment de gens qui obligeront alors les gouvernements à agir ?

Notre famille est composé de trois enfants, ayant grandi dans cette bande. L'aînée aura été la seule à ne pas être touchée par des problèmes respiratoires. Notre seconde fille aura séjourné pendant une semaine à l'hôpital Ste-Justine avant que l'on puisse comprendre la raison de quintes de toux, tout d'abord diagnostiqué comme étant une coqueluche... Il s'agissait d'une atteinte aux poumons. Elle avait 18 mois à l'époque (1989). Le cadet aura souffert de difficultés respiratoires plus sévères et ce, dès son plus jeune âge. Il fut soigné comme asthmatique pendant plusieurs années. Il lui arrive encore de devoir prendre des médicaments.

Nous avons toujours pensé que le fait de travailler à Montréal nous engageaient à y vivre. Il ne fallait surtout pas créer ce que nous voulions fuir : la pollution de l'air et le bruit. Mais il y a des limites à ne pas dépasser !

ET LE BRUIT ET LES POUSSIÈRES

Quels sont les niveaux sonores attendus et leur impact sur les résidents des

Est-ce que la spécialiste sur le bruit du ministère a finalement donné une réponse concernant les niveaux sonores ? Si non quels sont les niveaux sonores attendus et leur impact sur les résidents des quartiers traversés. Notre demeure est située à environ 200 mètres du mur anti-bruit construit, il y a de cela quelques années. Nous n'avons pas perçu la différence sur le niveau sonore, le bruit de fond est

**quartiers
traversés ?**

toujours présent. Si la circulation de transit a été réduite, il ne nous semble pas que ce fut le cas pour le niveau sonore.

**Est-ce que la
pollution de l'air
contamine aussi les
sols et les aliments
qui y poussent ?**

Et une dernière question, nous cultivons un potager et je m'interroge sur la qualité des aliments qui y poussent. La pollution de l'air est évidente mais qu'en est-il des particules de pollutions qui se déposent sur le sol, en particulier dans la bande des trois cents mètres plus directement touchées par la pollution ? En d'autres mots est-ce que nous pourrions manger nos tomates ou faudra-t-il les lancer...

D'AUTRES QUESTIONS

Plusieurs autres interrogations demeurent et constituent autant d'aspect qui militent à défaveur du projet :

- Le partenariat privé/public et la nature du contrat liant le gouvernement avec le partenaire;
- La construction du pont et ses impacts sur la rivière des Prairies et sa faune;
- La construction du pont et ses impacts sur l'éco-territoire qu'il traversera de même que sur le ruisseau de Montigny ;
- Les impacts sur les terres agricoles de Laval et des autres secteurs agraires;
- Les impacts sur le développement économique de l'Est de Montréal;
- Les impacts sur la rue Notre-Dame.

CONCLUSION

**Est-ce que nous
vivons dans une
société où le
gouvernement voit
au bien-être de la
population en
général ou est-il
surtout préoccupé
de faire « rouler »
l'économie ?**

Le citoyen devient de plus en plus conscient des impacts sur la santé, de la pollution atmosphérique lié aux véhicules motorisés et je crois que le gouvernement doit agir pour préserver la santé de tous. Je souhaite continuer à avoir confiance dans les institutions démocratiques du Québec mais nous serons de plus en plus nombreux à scruter les décisions gouvernementales. Pour ma part, ce dossier sera déterminant de la vision future que j'aurai de nos institutions démocratiques. Je souhaite qu'en refusant le pont de l'autoroute 25, notre société mette en place de nouvelles solutions pour le transport des biens et des personnes. Merci de votre attention !

P.S. Au moment de déposer ce mémoire un article de Louis Gilles Francoeur dans le Devoir du 8 juin mérite une courte citation car il nous ramène à la problématique planétaire enfin admise et rattache le projet de construction du pont de l'autoroute 25 aux gestes concrets que chaque société doit poser :

« Les académies des sciences des pays du G8 et celles des trois plus gros pays en voie de développement consommateurs de pétrole -- la Chine, l'Inde et le Brésil -- ont fait hier un geste politique sans précédent en signant une déclaration commune à Londres, affirmant que le doute entretenu par certains à l'endroit des changements climatiques ne justifie plus l'inaction et qu'au contraire, il faut «enclencher immédiatement» un plan d'action planétaire pour conjurer cette menace globale. »

Carole Gaumont
Résidente du quartier Mercier-Est
Juin 2005