

**215**

**N.P. DM92**

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

**Laval-Montréal**

**6211-06-080**

**Arthur Lacomme**

*Citoyen montréalais*

**Mémoire déposé au Bureau de l'audience publique sur l'environnement**

**Dans le cadre de l'audience publique sur le *Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa* par le *Ministère des Transports***

**Juin 2005**

## **UNE COURTE PRÉSENTATION DE LA PERSONNE, DU GROUPE, DE L'ORGANISME, DE LA MUNICIPALITÉ QUI SOUMET LE MÉMOIRE**

Résident montréalais, je suis soucieux de la qualité de vie de la population locale et du développement urbain de la métropole. Des projets, tels celui du prolongement de l'autoroute 25, devrait toujours prendre en compte l'avis des principaux intéressés qui vivront au quotidien avec les conséquences de ces initiatives, à savoir les Montréalais.

## **UNE BRÈVE EXPLICATION DE L'INTÉRÊT QUE VOUS PORTEZ AU PROJET**

J'ai choisi de déposer un mémoire sur le sujet de l'autoroute 25 car plusieurs enjeux sont soulevés. Tout d'abord, dans le cas d'un tel partenariat public-privé (PPP), il est primordial de se questionner sur la pertinence d'une telle collaboration et sa transparence aux yeux du public. De plus, l'ajout d'une nouvelle portion d'autoroute pour automobiles, impliquant, entre autres, un pont, mérite qu'on s'attarde sur le type de transport que nous, en tant que société, nous souhaitons développer et encourager. Par ailleurs, toute construction routière a un impact non négligeable sur l'environnement local et les personnes habitant proche de la zone du projet.

## **VOS PRÉOCCUPATIONS LIÉES AU PROJET**

Le projet de prolongement de l'autoroute 25 se trouve être l'un des premiers PPP dans le domaine du transport au Québec<sup>1</sup>. Une question demeure : comment est-ce que cette collaboration s'insère dans le cadre législatif actuel ? Pour obtenir un certificat d'autorisation, certaines conditions doivent être remplies par le demandeur<sup>2</sup>. En particulier, le promoteur et le projet doivent être connus. Actuellement, nous ne connaissons pas le partenaire privé. De plus, nous ne savons rien ou presque des détails sur la conception, le financement, la construction, la fixation du péage, l'exploitation et l'entretien de l'autoroute. Ces informations sont essentielles pour pouvoir émettre un certification d'autorisation. Ajoutons à cela la place des audiences publiques dans les étapes prédéfinies d'un projet en PPP. D'après le Ministère des Transports, les audiences publiques se situent à l'étape une, la première de huit<sup>3</sup>. À cette étape-ci, le secteur privé n'a pas été consulté, l'appel d'offres n'a pas été fait, aucune négociation n'a eu lieu avec le partenaire privé. Est-il raisonnable de tenir ces audiences alors qu'il manque autant d'information pour avoir une vue globale du projet et, ainsi, donner un avis éclairé ? Y'a-t-il place à la discussion, à la critique, voire au renoncement d'un tel projet, quand on sait que le

1 « Le partenariat public-privé au Ministère des Transports », Ministère des Transports

2 Loi sur la qualité de l'environnement, L.R.Q., chapitre Q-2, article 31.1

3 Transcription de la 1ère partie des audiences publiques, 16 mai 2005, page 85

Ministre des Finances, Michel Audet, a mentionné qu'une partie des investissements financiers se traduiront concrètement par des travaux tels que le pont de l'autoroute 25<sup>4</sup> ? J'ai l'impression que le projet est déjà validé et que les audiences publiques ne sont qu'un déguisement de démocratie. J'aimerais que vous me prouviez le contraire.

Il serait intéressant de voir ce qu'ont donné de tels PPP dans le reste du Canada. Au Nouveau-Brunswick, la construction de l'autoroute Moncton-Fredericton avait été confiée à un consortium privé<sup>5</sup>. Le budget du projet a finalement été dépassé de plus de 20 %, le prix exagéré du péage a soulevé la colère des citoyens et le gouvernement a donc dû rouvrir le contrat (avec le coût que cela implique) pour régler la situation. En Ontario, la construction de l'autoroute 407 s'est aussi effectuée dans le cadre d'un partenariat public-privé. Les augmentations de tarifs ne devaient pas dépasser 2 %, elles se sont en fait situées à 200 %. Ces exemples devraient nous mettre sur nos gardes, surtout dans ce cas-ci, où l'on parle d'un projet avoisinant les 400 millions de dollars.

Je suis aussi préoccupé, à savoir quelle société nous, Québécoises et Québécois, voulons pour l'avenir, pour nos enfants. Une société où les villes ne sont remplies que de routes et de stationnements ? Le transport des personnes est, actuellement, un enjeu majeur. Le secteur des transports est responsable, au Québec, de 38 % des émissions de gaz à effet de serre, qui sont en lien avec les changements climatiques que nous vivons actuellement<sup>6</sup>. Ce pourcentage augmente lorsqu'on parle plus spécifiquement de l'île de Montréal.

Plusieurs gestes sont posés et des actions sont prises, autant au niveau international que national. Le Protocole de Kyoto, visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, est entré en vigueur en février 2005. Le gouvernement fédéral a par la suite annoncé son Plan du Canada pour rejoindre les objectifs reliés à ce protocole, objectifs d'ailleurs unanimement approuvés par l'Assemblée Nationale du Québec. D'ailleurs, le gouvernement provincial a inclus le terme « développement durable » dans le nom de l'ancien Ministère de l'Environnement et ce dernier s'apprête à proposer un projet de loi pour que le Québec soit à l'avant-garde des principes du développement durable. La Ville de Montréal, quant à elle, parle de réduire la dépendance automobile dans la ville<sup>7</sup>. La ville prépare même un Plan stratégique de

---

4 Journal des Débats de l'Assemblée Nationale, 21 avril 2005 à 17h20  
(<http://www.assnat.qc.ca/fra/37legislature1/Debats/journal/ch/050421.htm>)

5 La Presse, Michel Taylor et Gaétan Châteauneuf, 06 mai 2005, page 7 Affaires

6 Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, <http://www.menv.gouv.qc.ca/changements/ges/>

7 Plan de transport de la Ville de Montréal (version préliminaire),  
[http://www2.ville.montreal.qc.ca/services\\_citoyens/plan\\_transport.shtm](http://www2.ville.montreal.qc.ca/services_citoyens/plan_transport.shtm)

développement durable<sup>8</sup>. N'y a-t-il pas, là, une certaine contradiction ?

Ma dernière préoccupation concerne l'impact d'un tel projet sur l'environnement et la qualité de vie des résidents. La construction d'un nouveau pont ne réduit en rien la congestion routière. Il suffit de se rappeler de l'autoroute 15, qui devait désengorger l'autoroute 13. Actuellement, ces deux autoroutes sont congestionnées tous les matins. Un rapport de la Commission européenne des ministres du transport<sup>9</sup> rapporte que « [l]a construction d'un nombre croissant de voies routières dans les villes (...) n'a pas réduit notablement l'ampleur des encombrements aux heures de pointe. Dès qu'une nouvelle voie est ouverte dans une grande ville, elle est vite saturée. »

Ces 150 000 mouvements de véhicules en plus vont provoquer un alourdissement des émissions de gaz à effet de serre. En plus de faire pression sur le prolongement de l'autoroute Ville-Marie entre le pont Jacques-Cartier et le tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine, car la Métropolitaine ne pourra contenir le flot nouveau d'automobiles, il y aura un effet important sur la santé des individus. La Direction de la santé publique<sup>10</sup> rappelle le lien clair entre la pollution atmosphérique et le nombre d'hospitalisations. Il serait judicieux de se questionner sur la qualité de l'air en ville et le droit de respirer un air non contaminé.

## **VOS SUGGESTIONS ET VOS COMMENTAIRES POUR AMÉLIORER LE PROJET**

Il me semble que la première démarche à avoir, face à une problématique de mobilité de personnes et de recherche de solutions, serait de réfléchir sur l'alternative du transport en commun, en réponse à l'automobile en solo. Avant de proposer un pont pour relier deux autoroutes, on devrait plutôt s'arrêter sur ce qui peut se faire dans le domaine du transport écologique. Laval va prochainement avoir accès à trois stations de métro, afin de relier plus facilement la ville à celle de Montréal et inversement. L'Agence Métropolitaine de Transport a annoncé dernièrement le prolongement du train de banlieue Montréal / Blainville vers Saint-Jérôme<sup>11</sup>. Il est évident que, pour aller dans la même direction, on devrait préconiser la création de deux nouvelles lignes, Montréal / Terrebonne, qui passerait par l'est de Laval et Terrebonne d'un côté, et Montréal / l'Assomption de l'autre pour les déplacements vers l'est de la métropole. Ces réalisations pourraient très bien se coupler à la mise en place de voies réservées pour le covoiturage (minimum trois personnes) sur Pie-IX et Henri-Bourassa, favorisant un autre moyen de

---

8 Plan stratégique de développement durable de la Ville de Montréal,  
[http://www2.ville.montreal.qc.ca/cmsprod/fr/developpement\\_durable/plan\\_strategique](http://www2.ville.montreal.qc.ca/cmsprod/fr/developpement_durable/plan_strategique)

9 Commission européenne des ministres du transport en collaboration avec l'OCDE, 1995

10 « Impacts sur la santé publique du projet de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa »,  
Direction de la santé publique, <http://www.santepub-mtl.qc.ca/Environnement/transport/pdf/memoireautoroute25.pdf>

11 Agence Métropolitaine de Transport : [http://amt.qc.ca/comm/affiche\\_communique.asp?no=281](http://amt.qc.ca/comm/affiche_communique.asp?no=281)

déplacement écologique, économique et efficace. De plus, ces mesures et actions cadreraient parfaitement avec les différents objectifs actuels fixés par les différents palliers gouvernementaux, en terme de réduction des gaz à effet de serre.

Il est bien triste de voir que le Ministère des Transports n'a fait aucune étude au sujet d'une alternative à ce pont. À croire qu'à leurs yeux, la congestion routière se règle par l'ajout d'un autre pont ! En déplaçant le problème, la recherche de la cause profonde est totalement écartée, la cause étant la manière de se déplacer dans une agglomération urbaine !

### **VOTRE POSITION QUANT À L'AUTORISATION OU NON DU PROJET**

Ma position face à ce projet de prolongement de l'autoroute 25 est le même que 76 % des Montréalais qui feraient le choix d'un système de transport en commun performant au détriment de ce projet de pont<sup>12</sup>.

Je m'oppose à ce PPP dont la légitimité reste à prouver dans le cadre des audiences publiques et de la remise d'un certificat d'autorisation par le gouvernement.

Je m'oppose à ce manque de rigueur entre, d'une part, les différents gestes posés par les gouvernements en faveur du développement durable et, d'autre part, les projets polluants tels que celui-ci.

Je m'oppose à ce qu'un tel projet routier aux conséquences pour l'environnement si néfaste, voit le jour au Québec.

J'accueillerais avec plaisir les alternatives nombreuses et envisageables mentionnées plus haut.

---

12 Sondage disponible à la page : <http://greenpeace.ca/fr/campagnes/climat/autoroute25/coalition.php>

