

Mémoire présenté dans le cadre du projet de prolongement de l'autoroute 25 vers Laval

Par : Jean Pierre Panet
Juin 2005
Montréal

Titre : Le prolongement de l'autoroute 25 vers Laval est-il véritablement du développement durable ?

Après avoir signé une pétition qui s'opposait au projet de prolongement de l'autoroute 25 de Montréal vers Laval, j'ai reçu une lettre de Transport Québec qui m'informe que ce projet autoroutier est du développement durable. Pour être du véritablement développement durable un projet doit favoriser le développement économique et social tout en respectant l'environnement.

Du développement durable ?

Lorsque 40 000 véhicules pesant 2 tonnes chacun traverseront le nouveau pont de l'autoroute 25 chaque jour, transportant en moyenne une personne et qui brûlera du pétrole non renouvelable, et que chaque véhicule polluera l'air, l'eau et le sol, je me demande si c'est souhaitable pour la qualité de l'environnement ? Nous devons importer chaque véhicule (nous n'en produisons aucun au Québec) ainsi que le pétrole qu'ils consomment, est-ce bénéfique pour notre économie ?

Je fais parti du million huit cent mille montréalais qui souffrent régulièrement du smog causé par les automobiles. Chaque jour, plus de 700 000 véhicules traversent les ponts de l'île de Montréal. La semaine dernière nous avons eu un épisode de 6 journées consécutives de smog urbain. On pouvait lire sur les écrans lumineux géants situés au dessus des autoroutes de Montréal : « Alerte de Smog ». C'est un premier message de conscientisation aux millions d'automobilistes de l'île. Le vrai message ne serait-il pas : 3700 personnes sont décédés du smog l'an dernier au Québec, éteignez votre moteur, marchez, prenez votre vélo ou le transport en commun ! Je ne crois pas que déplacer une masse de deux tonnes, dans un véhicule importé, en consommant du pétrole non renouvelable qui provient de très loin, pour déplacer une personne de 60 kilos soit du développement durable.

Un avenir prévisible

Après la construction du pont de l'autoroute 25 à Laval, les terres agricoles situées dans la zone adjacente au pont de la 25 disparaîtront pour laisser place à des bungalows. Produire des denrées agricoles près d'un centre urbain va dans le sens du développement durable car on consomme les denrées où on les produit, ce qui minimise les impacts du transport. La disparition de ces terres agricoles aura un impact négatif. Des milliers de familles iront s'établir sur ces terres agricoles où elles trouveront à bon prix de belles maisons neuves avec leurs piscines. Elles contribueront aussi à l'étalement urbain avec tous les effets que cela implique sur l'environnement, et cela va dans le sens opposé au développement durable qui favorise l'utilisation de terrains vacants en milieu déjà urbanisé. Plusieurs de ces mêmes propriétaires viendront travailler à Montréal, effectuant la navette soir et matin avec leurs gros véhicules énergivores, contribuant ainsi à augmenter les effets de la pollution de l'air, le smog, l'étalement urbain, la congestion automobile, la disparition des espaces verts en milieu urbain tout en allant à l'encontre d'un développement durable.

Même s'il est prévu d'installer un poste de péage sur ce pont, ce projet de tarification ne s'inscrit dans aucune politique globale de tarification routière pour la région métropolitaine ou le Québec. Un projet de tarification bien planifié peut être bénéfique pour l'environnement en rationalisant l'utilisation de l'automobile et en promouvant le principe de pollueur/payeur. On est en droit de se demander combien de temps ce pont restera payant. On se rappelle qu'au milieu des années 80 alors que le ministre des transports de l'époque, Michel Clair, a augmenté le prix des péages des trois autoroutes payantes de la province de 25¢ à 50¢ ; il y a eu une telle vague de protestation, qu'il a dû enlever tous les postes de péages. La logique de les enlever venait du fait que seulement trois autoroutes étaient payantes et qu'elles étaient toutes dans la région de Montréal. Même phénomène pour les ponts Jacques Cartier et Champlain qui sont aussi devenus gratuits. Ce ne sera qu'une question d'années pour que ce nouveau tronçon d'autoroute, le seul poste de péage au Québec, devienne gratuit à son tour. Ne serait-il pas plus logique de mettre en place une tarification planifiée sur l'ensemble des accès à Montréal dans le cadre d'une politique globale de tarification avant de construire un nouveau lien autoroutier qui sera le seul à être payant dans la province de Québec?

Un exemple à suivre : Londres

Lorsque je regarde la Rivière-des-Prairies cela me rappelle la Tamise par sa taille. L'an dernier avec mes enfants nous avons effectué un voyage en cyclotourisme au Royaume-Uni. Nous avons quitté l'aéroport de Heathrow pour aller au centre de Londres en suivant une piste cyclable qui longeait un canal. En arrivant dans le centre ville de Londres nous avons été surpris par la fluidité de la circulation pour une ville qui compte 12 millions d'habitants. Londres connaissait des problèmes de circulation qui étaient plus sérieux qu'à Montréal. On a institué un péage de 5 livres (£), ce qui correspond à environ 12.50\$ par véhicule qui entre dans le centre ville de Londres. On est loin du 25¢ des péages des années 80 au Québec. L'effet a été immédiat et à ce prix les personnes qui doivent transiter pour venir au centre ville doivent faire des choix. Se ruiner, co-voiturer, prendre les transports collectifs, prendre le vélo ou marcher. La population réclamait aussi un nouveau pont au dessus de la Tamise pour répondre aux problèmes de congestion automobile et accéder plus facilement au centre de Londres. Le gouvernement local a envoyé un message clair à la population londonienne en construisant un pont piétonnier et cycliste d'une architecture remarquable, le « millenium bridge » (pont du millénaire). Je crois qu'il y a des leçons à tirer de l'expérience londonienne.

L'installation de péages sur les autoroutes et principaux ponts du Québec contribuerait à l'utilisation beaucoup plus rationnelle de l'automobile tout en favorisant le développement durable.

Il existe des alternatives à l'automobile mais...

La semaine dernière ma femme désirait se rendre à son travail à Laval à partir de notre résidence situé à Montréal. Impossible de passer en vélo par le pont Mederic Martin (pont de l'autoroute 15) car il n'est réservé qu'aux automobiles, donc elle se rend au pont cyclable de l'île Perry situé à 2 kilomètres mais ce pont est fermé pour l'été (à cause de réparations) donc il faut se rendre au pont Ahuntsic situé 5 kilomètres plus loin. Lorsqu'il faut faire un détour de 10 kilomètres pour traverser en vélo de Montréal à Laval ce n'est pas la meilleure stratégie pour inciter les gens à voyager en vélo. J'ai eu le même problème en essayant de traverser le fleuve de Montréal vers Longueuil. En arrivant à l'Île Notre Dame pour traverser sur le lien cyclable du pont Victoria, j'ai été informé que le lien était fermé deux semaines à cause du Grand Prix de formule 1. Un détour de 12 kilomètres m'attendait. Il est impossible de traverser le fleuve en vélo par le pont tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, le pont Champlain, le pont Mercier. Alors il ne reste que le pont Jacques Cartier. Si les pneus de votre vélo résistent aux bouteilles de bières cassées à l'entrée du pont, la traversée sur le trottoir du pont n'est pas pour les gens qui ont le vertige ou qui sont accompagnés d'enfants en vélo. La traversée de ce pont est dangereuse, la voie est très étroite surtout lorsque l'on rencontre d'autres cyclistes.

Je vais travailler en vélo tous les jours depuis une trentaine d'années et je suis fatigué de me faire couper par les voitures, de me faire ouvrir des portières dans le visage, d'avoir des miroirs qui me passent à 6 pouces des oreilles lorsque les autos me dépassent à toute vitesse, de regarder la brigadière et ses enfants à l'intersection des rues Saint Dominique et Saint-Joseph se faire frôler tous les jours par les automobiles qui n'arrêtent pas à son passage clouté. Marcher ou pédaler à Montréal relève du sport extrême, il est temps que les autorités municipales et Transport Québec prennent au sérieux les appels des groupes écologistes qui réclament des infrastructures adaptées aux déplacements non motorisés.

Des transports durables

Je crois qu'avant de créer un nouveau lien autoroutier entre Montréal et Laval pourquoi ne pas développer et améliorer les liens piétonniers et cyclables autour de l'île de Montréal. Le transport en commun a aussi une place importante à jouer. On peut transporter sur une voie ferroviaire l'équivalent en personnes et en biens d'une dizaine d'autoroutes! Par exemple si on construisait un pont du millénaire par-dessus notre « Tamise-des-Prairies » en y ajoutant une voie pour un train de banlieue, on permettrait aux gens de Laval de se rendre rapidement à Montréal (et vice-versa) en utilisant des wagons fabriqués au Québec, qui utilisent l'électricité produite aussi chez nous, sans problèmes de pollution, renouvelable et en toute sécurité. Même chose pour les vélos que nous produisons localement et qui ne consomment pas d'énergie, sans compter que les gens amélioreraient leur santé au lieu de faire de l'embonpoint en restant assis dans leurs véhicules à faire du sur place dans les embouteillages coincés sur les ponts. C'est ça le développement durable!

Le réseau autoroutier urbain de Montréal est surchargé et a dépassé sa capacité. On l'a bien compris l'autre matin alors qu'une inondation s'est produite à l'échangeur l'Acadie qui vient

d'être rénové au coût de 110 millions\$. Des bouchons de plusieurs dizaines de kilomètres se sont produits et cet incident ponctuel s'est répercuté sur l'ensemble du réseau de la région métropolitaine. Pourquoi vouloir prolonger l'autoroute 25 et construire un nouveau pont vers Laval pour venir encore empirer le problème de capacité du réseau routier de Montréal? Transport Québec a investi plus d'argent dans un seul échangeur qu'il en a investi dans le réseau cyclable du Québec en 10 ans! Pourquoi ne pas investir plus dans le transport durable?

Le transport au Québec : l'heure des choix

Devant le projet du pont de l'autoroute 25, Transport Québec est à la croisée des chemins. Transport Québec a le choix de faire ce pont et continuer à penser que la circulation entre Laval et Montréal va s'améliorer et qu'il n'y aura pas ou peu d'impacts sur la qualité de vie et la santé des montréalais ou bien développer une véritable stratégie de transport axée sur le développement durable pour la région métropolitaine. À court terme ce deuxième choix sera plus beaucoup plus difficile mais nous serons tous gagnants, surtout les générations futures qui comptent sur les bonnes pratiques du développement durable aujourd'hui pour leur assurer une vie convenable.