

**CHAIRE****de responsabilité  
sociale et de  
développement durable****ESG** UQÀM

Mémoire déposé dans le cadre de  
la consultation sur le projet de  
Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440  
à Laval et le boulevard Henri-Bourassa à Montréal

Les cahiers de la Chaire – collection recherche  
No 07-2005



**Mémoire déposé dans le cadre de  
la consultation sur le projet de  
Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440  
à Laval et le boulevard Henri-Bourassa à Montréal**

**Les cahiers de la Chaire – collection recherche  
No 07-2005**

Ont participé à la rédaction de ce document :  
Corinne Gendron  
Véronique Bisailon  
Lysiane Roch



## Table des matières

1) Introduction	1
2) Présentation de la Chaire de responsabilité sociale et de développement durable	2
3) Le développement durable	3
4) Le prolongement de l'autoroute 25 à la lumière du développement durable	8
a) Rappel du projet	8
b) Processus d'audiences du BAPE pour le projet du prolongement de la 25	8
c) Contenu du projet et développement durable	9
5) Conclusion	15
6) Recommandations	16



## 1) Introduction

La Chaire de responsabilité sociale et de développement durable souhaite participer aux consultations du Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement (BAPE) relativement au projet de prolongement de l'autoroute 25 entre Laval et Montréal proposé par le Ministère des Transports du Québec. Il s'agit d'un prolongement d'une longueur de 7,2 km de type rural reliant l'autoroute 440 à Laval et le boulevard Henri-Bourassa à Montréal dont le coût est estimé à 383 millions de dollars. Le projet implique la construction d'un pont d'environ un kilomètre au-dessus de la rivière des Prairies. Le projet serait réalisé en partenariat public-privé, le secteur privé assurant la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien ainsi qu'une partie du financement. Il s'agit d'une autoroute à péage. Le projet avait déjà été proposé en 2002 et des audiences du BAPE avaient débuté. Le ministre de l'environnement de l'époque avait toutefois mis fin aux audiences suite à la période d'information en raison du manque d'information que le projet comportait. Le projet de 2005 est quelque peu différent du projet de 2002. Selon le promoteur, le prolongement de l'autoroute 25 permettrait de soulager de la congestion les ponts déjà existants tout en assurant la continuité du réseau dans l'axe nord-sud. La Chaire de responsabilité sociale et de développement durable, qui détient une expertise solide en matière de développement durable, estime que ce projet, dans sa forme actuelle, comporte des limites quant aux principes du développement durable. Dans un premier temps, nous présenterons plus en détails la Chaire de responsabilité sociale et de développement durable. Ensuite nous présenterons le développement durable, plus précisément ses origines ainsi que la définition opérationnelle que nous considérons comme la plus significative. La troisième section porte sur le processus de consultation qui a eu lieu pour ce projet. Finalement, nous verrons en quoi la version actuelle du projet de prolongement de l'autoroute 25 ne répond pas et ne se justifie pas en regard des principes du développement durable.

## 2) Présentation de la Chaire de responsabilité sociale et de développement durable

La *Chaire de responsabilité sociale et de développement durable*, anciennement *Chaire Économie et Humanisme*, est un groupe de professeurs et d'étudiants chercheurs de l'Université du Québec à Montréal basé à l'École des sciences de la gestion qui s'intéressent au développement durable, à la responsabilité sociale de l'entreprise, aux modes de régulation et de gouvernance dans l'économie mondialisée ainsi qu'aux innovations sociales dans l'organisation et les pratiques économiques. Depuis sa création en 2002, la Chaire a mené plusieurs recherches sur ces thématiques grâce au soutien de ses partenaires financiers ainsi que des organismes subventionnaires fédéral et provincial. Elle accueille une trentaine d'étudiants de second et troisième cycles qui participent activement aux activités de recherche et contribuent aux différents projets en cours : régulation et nouveaux mouvements sociaux économiques, visages de la responsabilité sociale, liberté et déréglementation, commerce équitable et innovation socio-économique, rapports de développement durable dans le secteur bancaire, régulation internationale de l'environnement à l'ère de la mondialisation. Chaque année, la Chaire organise une série de séminaires mensuels sur de grandes thématiques de recherche : responsabilité sociale (2002-2003), régulation (2003-2004), nouveaux mouvements sociaux économiques (2004-2005), gouvernance et légitimité (2005-2006). Elle reçoit aussi périodiquement des invités de l'étranger dans le cadre de séminaires spéciaux ou de conférences publiques. Outre la production scientifique de ses chercheurs et de ses étudiants, la Chaire publie un bulletin mensuel *Oeconomia humana*, disponible en ligne à partir de son site [www.crsdd.uqam.ca/](http://www.crsdd.uqam.ca/).

Comme en fait foi l'intitulé qu'elle s'est donnée, la Chaire participe activement à l'effort de recherche sur le développement durable. Ses chercheurs ont publié plusieurs ouvrages et articles de référence dans le domaine, et sont régulièrement invités sur plusieurs tribunes pour partager avec le public et les décideurs les résultats de leurs recherches. La Chaire de responsabilité sociale et de développement durable est particulièrement préoccupée par le projet du prolongement de l'autoroute 25 qui ne lui semble pas en accord avec les principes du développement durable.



### 3) Le développement durable<sup>1</sup>

On l'a souvent dit, le développement durable est un concept flou dont l'opérationnalisation est difficile. Il traduit un changement de cap revendiqué par des acteurs, puis par des institutions, qui ont souhaité rompre avec le modèle de développement industriel productiviste. C'est que ce modèle s'avère dépassé, non seulement en regard des enjeux environnementaux actuels, mais aussi en regard des inégalités sociales et économiques qui perdurent et s'approfondissent. Si bien que loin d'être un effet de mode, la diffusion du concept de développement durable traduit un véritable changement de perspective et de valeurs. D'une part, l'activité économique doit désormais s'inscrire au sein des limites de la biosphère. D'autre part, le partage des richesses ne peut reposer uniquement que sur une dynamique de croissance. Enfin, le progrès ne s'incarne plus tant dans une industrialisation à outrance que dans une économie fortement dématérialisée, c'est-à-dire à très faible intensité écologique. C'est donc à une échelle de projet de société que se définit le développement durable. Le caractère flou du concept de développement durable n'est pas étranger à son succès et à sa large diffusion. L'adhésion large dont il est l'objet traduit la rupture qui s'opère actuellement au niveau de la conception du développement et du bien-être dans nos sociétés : l'idéal industriel est en train de basculer vers une autre conception du développement et du progrès qui inclut la préservation de l'environnement.

Au delà des débats d'interprétation, deux définitions du développement durable sont reconnues comme étant les définitions de référence : celle proposée par l'Union mondiale pour la conservation de la nature (1980), pour laquelle *le développement durable est un développement qui tient compte de l'environnement, de l'économie et du social*, et celle popularisée par le rapport Brundtland (1987) qui énonce que *le développement durable est un développement qui permet de répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs*. On peut dire de ces définitions qu'elles ont été non seulement largement diffusées mais aussi institutionnalisées comme en font foi de nombreux textes officiels<sup>2</sup>.

Ces définitions et les textes qui les commentent érigent généralement le développement durable en nouveau paradigme de développement. Or les discussions entourant le concept de développement durable réfèrent rarement à l'imposant corpus théorique du développement,

---

<sup>1</sup> Ce texte est notamment inspiré des écrits suivants : Gendron, Corinne. 2004. « Le développement durable : un nouvel enjeu de l'historicité », in Guay, Doucet, Bouthillier, Debailleul, *Les enjeux et les défis du développement durable*, Les Presses de l'Université Laval, p. 59-78 et Gendron Corinne et Revéret, Jean-Pierre, « Le développement durable », Paris : *Économies et sociétés*, Collection F - Développement croissance et progrès, 9/2000, p. 111-124

<sup>2</sup> La *Loi québécoise sur la régie de l'énergie* n'est qu'un exemple de cette institutionnalisation; avant d'être amendée, celle-ci énonçait à l'article 5 : « Dans l'exercice de ses fonctions, la Régie favorise la satisfaction des besoins énergétiques dans une perspective de développement durable. À cette fin, elle tient compte des préoccupations économiques, sociales et environnementales ainsi que de l'équité au plan individuel comme au plan collectif ». *Loi sur la Régie de l'énergie*, 1996, ch. 61, art. 5 (notons que cet article a été amendé de telle sorte que ne figure plus, à l'heure actuelle, de définition de l'expression *développement durable*). Signalons également la recommandation d'un groupe de travail de l'OCDE visant à remanier l'article 1 constitutif de l'organisation en y inscrivant explicitement l'objectif du développement durable (OCDE, 1997, p. 15).

comme si elles s'étaient tenues à sa marge<sup>3</sup>. Situer l'émergence du développement durable dans les débats qui ont cours aujourd'hui au sujet du développement apporte sans contredit un éclairage indispensable à la compréhension de la signification et de la portée de ce concept.

Rappelons tout d'abord que même si on l'emploie souvent, le terme développement au sens où on l'entend aujourd'hui est assez récent. Polysémique, sa signification a changé au cours de l'histoire. Mais il est intéressant de souligner à la suite de Rist qu'à l'origine, le concept de développement est construit sur une métaphore naturaliste, qui envisage l'évolution des sociétés comme un cheminement inéluctable vers l'atteinte d'un potentiel déterminé<sup>4</sup>. L'invention du *développement* au sens social date de la période de reconstruction de l'après-guerre; au sortir de la seconde guerre mondiale, les États-Unis ont acquis un poids politique qui leur permet de s'imposer face aux anciennes puissances coloniales. Ils mettent de l'avant un nouvel ordre mondial dans lequel la dichotomie colonisateur-colonisé cède le pas à un discours d'entraide en vue du développement de tous<sup>5</sup>. Ainsi, la vision conflictuelle du monde est remplacée par une conception atomisée d'acteurs nationaux inspirée de la microéconomie, où chacun peut aspirer à un niveau de développement optimal. Théorisée par Rostow, cette vision du développement comme processus culmine dans l'ère de la consommation de masse, stade ultime de développement des sociétés. Les sociétés sous-développées sont donc perçues comme étant « en retard » par rapport aux sociétés industrialisées qui, sur la lancée des trente glorieuses, sont érigées en modèle. Le sous-développement s'explique alors essentiellement par des blocages internes à l'avènement de la société de consommation de masse, dus notamment à des structures sociales archaïques. À la même époque et en réponse aux thèses de la modernisation s'est développé le courant des *dependentistas* porté par Raul Prebisch du CEPAL (Commission économique pour l'Amérique Latine et les Caraïbes). En opposition parfaite avec les thèses de la modernisation, les théories issues de ce courant réaffirment le caractère conflictuel des rapports Nord-Sud et avancent que le sous-développement s'explique d'abord et avant tout par les liens historiques et le colonialisme subis par les pays du Tiers-monde. Il est donc attribuable aux rapports de domination et aux échanges inégaux entre les pays. Bref, alors que les thèses de la modernisation sociale envisagent les pays comme des entités individuelles à des stades différents de leur développement et expliquent le développement et le sous-développement par des facteurs internes, les théories de la dépendance insistent sur les interrelations existant entre les pays où un centre exploite les pays de la périphérie. Au milieu des années 1970, une nouvelle génération de théories prend forme autour de l'idée d'un Système Monde proposé par Wallerstein. Selon ce courant, le développement et le sous-développement s'inscrivent tous deux dans la dynamique d'expansion et d'intensification du capitalisme à l'échelle mondiale. Le monde est soumis à un processus auquel sont assujettis tous les pays, et se subdivise en trois zones : centrale, semi-périphérique et périphérique, alors que les échanges entre ces pays sont inégaux.

---

<sup>3</sup> « Dans l'expression développement " durable ", la durabilité semble n'être qu'un qualificatif accroché à un substantif qui a fait, et fait toujours l'objet d'une abondante littérature en sciences sociales. Or, étonnamment, la notion de " développement durable " s'est propagée de façon autonome, sans que l'arrimage avec le substantif soit toujours fait. Il semble exister un ancrage plus fort avec le monde de l'environnement qu'avec celui du développement ». Gendron C. et Revéret J.-P. 2000. « Le développement durable », *Économies et Sociétés*, Série F, no 37, 9/2000, p. 111-124

<sup>4</sup> Rist, G. 1996. *Le développement. Histoire d'une croyance occidentale*. Paris, Presses de Sciences Po, 427 p.

<sup>5</sup> Dans le désormais célèbre Point IV, Truman affirme : « nous allons aider les nations sous-développées ».

Mais c'est l'avènement de la crise économique amorcée par le choc pétrolier des années 1970 et le processus de mondialisation qui s'est ensuivi pendant les décennies 1980-1990 qui marqueront une rupture fondamentale dans la conception du développement. Alors que les économies du Nord sont déstabilisées et que la crise sonne le glas des trente glorieuses, le Tiers-monde éclate en trois blocs : les pays pétroliers, les nouveaux pays industrialisés et les pays moins avancés. Les années 1980 sont qualifiées de décennie perdue pour le développement, alors que les pays du Nord tentent de sauver les meubles et que les pays du Sud se voient imposer des politiques d'ajustement structurel drastiques. Le processus de mondialisation économique et financière vient transformer l'ordre international et bousculer les modes de régulation.

Au cœur de cette mondialisation s'affrontent deux visions antinomiques du développement et de ses modalités. Héritière de la modernisation, la première prône un développement porté par l'intensification des échanges qui nie la thèse des échanges inégaux, et repose sur des politiques de libre échange, de privatisation et de déréglementation. La seconde est portée par l'idée d'une autre mondialisation reposant sur des contrepouvoirs issus d'une société civile de mieux en mieux organisée et à la source de partenariats Nord-Sud inédits. Cette seconde vision s'inscrit dans la mouvance d'une réinterprétation du développement désormais dissocié de la croissance économique, de l'industrialisation et de la consommation, mouvance à laquelle participe la littérature et les discours sur le développement durable, mais aussi celle sur le développement local, le développement communautaire, ou encore le post-développement. D'abord proposé par l'occident dans le cadre d'une visée hégémonique, le concept de développement jadis industriel, planifié et centralisé est ainsi réinterprété par une myriade d'acteurs sociaux à la faveur de projets de société alternatifs s'inscrivant dans une autre mondialisation.

Quelle signification l'émergence et la diffusion du concept de développement durable peuvent-elles prendre dans ce contexte de réinterprétation du développement? S'il se posait indubitablement comme une alternative à la vision traditionnelle du développement à ses premières heures, il n'est plus possible aujourd'hui de faire l'économie d'une réflexion sur les définitions concurrentes qui sont proposées du développement durable. Les débats entourant le développement durable s'articulent généralement autour de trois définitions que, par commodité, on peut qualifier de conservatrice, modérée et progressiste. La première définition, conservatrice, est courante dans les discours des gens d'affaires mais aussi de certains responsables gouvernementaux. On y assimile croissance et développement en utilisant notamment les expressions « croissance durable », « rentabilité durable », etc. Cette représentation du développement durable s'appuie sur l'idée que « rentabilité et environnement vont de pair », et nie la contradiction possible entre l'intensification de l'activité économique et la préservation de la biosphère. La deuxième définition puise sa source dans les travaux de plus en plus nombreux de l'économie environnementale et de l'économie écologique, pour lesquelles le développement durable nécessite un nouvel arrimage entre l'économie et l'écologie. Celui-ci pourrait se faire à travers l'internalisation des externalités pour les tenants de l'économie environnementale, ou la refondation des principes économiques en regard des logiques écosystémiques qui caractérisent les régulations naturelles pour l'économie écologique. Mais en prônant la croissance zéro, cette seconde proposition n'emporte pas une large adhésion si bien que la définition modérée du développement durable s'articule surtout autour du projet d'internalisation des coûts, sans

toutefois élaborer sur les dimensions politiques et sociales des stratégies de mise en œuvre d'une telle internalisation. La troisième définition, dite progressiste, inclut la dimension du social comme élément incontournable du développement durable, et se traduit par une conception tripolaire où le social acquiert une importance égale à l'environnement et à l'économie. Popularisée par l'Union mondiale pour la conservation de la nature et explicitée par plusieurs chercheurs, la conception tripolaire du développement durable s'est aujourd'hui institutionnalisée au point d'être reprise par la plupart des textes officiels et de servir de définition de référence, comme l'illustre bien le Plan de développement durable du Québec faisant l'objet de la présente consultation.

Toutefois, même si elle est souvent présentée comme la définition la plus progressiste, ou encore la plus conforme à l'esprit du développement durable, nous avons montré ailleurs que dépendamment des interactions qui sont postulées entre l'économique, le social et l'écologique, la définition tripolaire peut se ramener à la perspective conservatrice, modérée ou au contraire ouvrir la voie à une véritable prise en compte du social. Ainsi, le postulat d'une interaction fondée sur l'hypothèse dite de soutenabilité faible permet des substitutions entre le capital « humain » et le capital naturel, de telle sorte que la dégradation écologique peut être compensée dans ce modèle par une avancée économique. L'hypothèse de soutenabilité forte interdit cette substitution et le modèle de développement durable qu'elle sous-tend repose sur le nécessaire maintien d'un capital écologique donné. Ces deux hypothèses de soutenabilité confondent néanmoins les pôles économique et social, alors qu'un pôle social indépendant suppose la reconnaissance d'une dissociation entre la croissance économique et le développement social<sup>6</sup>. Ainsi, le développement durable se pose en plus ou moins grande contradiction avec le développement industriel traditionnel selon la définition qu'on lui donne.

Il n'en reste pas moins que même dans ses définitions plus conservatrices, la diffusion du concept de développement durable traduit un renouvellement de la pensée sur le développement quant à quelques éléments clefs. D'une part, les ressources naturelles et la capacité de charge de la biosphère ne peuvent plus être ignorées et doivent être, d'une manière ou d'une autre, prises en compte dans la planification et les stratégies de développement. D'autre part, les irréversibilités introduisent le long ou le très long terme dans un processus décisionnel qui était jusqu'alors axé sur le présent. L'environnement ne peut plus être totalement instrumentalisé dans un schéma de ressources et acquiert le statut surdéterminant de support à la vie (*life support*). De plus, en rupture avec les postulats rostowiens, la reconnaissance, même uniquement sémantique, d'un pôle social indépendant du pôle économique illustre la dissociation aujourd'hui admise entre l'économie – et plus spécifiquement la croissance économique – et le développement. Enfin, l'émergence des problèmes environnementaux globaux tel que les changements climatiques ou la préservation de la biodiversité consacre l'interdépendance entre les pays, tout spécialement ceux du Nord et ceux du Sud.

---

<sup>6</sup> Cette dissociation est bien illustrée par l'intérêt croissant suscité par des indices alternatifs de développement tels que l'indice de développement humain (IDH). L'IDH est un indicateur alternatif au PIB traditionnel pour mesurer le niveau de développement des pays. Il est obtenu à partir de trois éléments : l'espérance de vie, le niveau d'éducation et le PIB par habitant.

Il n'en demeure pas moins que dans la mesure où on souhaite lui donner un véritable contenu et traduire la rupture qu'appellent les défis de la problématique environnementale, le développement durable repose sur un agencement hiérarchisé de ses trois pôles environnemental, économique et social, à travers lequel le développement respecte l'intégrité de l'environnement en préservant les grandes régulations écologiques (climat, biodiversité, eau, etc), contribue effectivement au mieux-être des personnes et des sociétés, et instrumentalise l'économie à cette fin. Bref, l'intégrité écologique est une condition, l'économie un moyen, et le développement social et individuel une fin du développement durable, alors que l'équité en est à la fois une condition, un moyen et une fin. La mise en œuvre du développement durable suppose par ailleurs un système de gouvernance qui assure la participation de tous aux processus de décision et permet l'expression d'une éthique du futur grâce à laquelle sont prises en compte les générations futures.

#### 4) Le prolongement de l'autoroute 25 à la lumière du développement durable

##### a) Rappel du projet

Le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre Laval et Montréal proposé par le Ministère des Transports du Québec consiste en un prolongement d'une longueur de 7,2 km de type rural reliant l'autoroute 440 à Laval et le boulevard Henri-Bourassa à Montréal dont le coût est estimé à 383 millions de dollars. Il s'agit d'une autoroute à péage. Le projet implique la construction d'un pont d'environ un kilomètre au-dessus de la rivière des Prairies. Les objectifs du projet est de faciliter la mobilité des personnes et des marchandises à la fois dans l'est de l'agglomération et avec les autres pôles économiques de la région métropolitaine ainsi que d'améliorer, pour les résidents et les entreprises, l'accès aux axes routiers et au réseau de transport en commun<sup>7</sup>. La discontinuité de l'autoroute 25 causerait des détours important pour les usagers de la route et du transport en commun selon le ministère des transports de même que l'augmentation majeure de la circulation sur les ponts reliant Laval, la Rive-Nord et Montréal. Le projet serait réalisé en partenariat public-privé, le secteur privé assurant la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien ainsi qu'une partie du financement. Le projet avait déjà été proposé en 2002 et des audiences du BAPE avaient débuté. Le ministre de l'environnement de l'époque avait toutefois mis fin aux audiences suite à la période d'information en raison du manque d'information que le projet comportait. Le projet de 2005 est quelque peu différent du projet de 2002. Le pont devrait réduire de 38 000 km la distance parcourue et de 8500 le nombre d'heures d'utilisation des véhicules par les usagers de l'autoroute 25 chaque matin.

##### b) Processus d'audiences du BAPE pour le projet du prolongement de la 25<sup>8</sup>

Tout comme d'autres groupes de la société civile<sup>9</sup>, nous sommes préoccupés par la façon dont se sont tenues les audiences du BAPE sur le projet du prolongement de la 25 qui ont été dénoncées comme étant contradictoire avec l'esprit de la *loi sur la qualité de l'environnement*<sup>10</sup>. En effet, le projet actuel de parachèvement de l'autoroute 25 ne respecterait pas l'article 31.2 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* qui prévoit que la description du projet doit comprendre non seulement les paramètres techniques du projet, mais aussi les activités préparatoires et de construction, etc. D'autre part, le projet prévoit que le prolongement sera réalisé dans le cadre d'un partenariat public-privé, mais l'identité du partenaire privé reste encore inconnue. Ainsi, la description du projet de l'autoroute 25 à l'étude est incomplète : les plans et devis ne sont pas disponibles, on ne connaît pas le coût

---

<sup>7</sup> MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de parachèvement de l'autoroute 25 Montréal-Laval. Présentation du projet*, 16 mai 2005, 29 pages.

<sup>8</sup> Voir à cet effet les articles suivants : Francoeur, Louis-Gilles. 2005. *Audiences du BAPE sur l'autoroute 25 : La protectrice du citoyen demande du temps à Mulcair*. Le Devoir. 18 mai 2005, p. a4. et Bisson, Bruno. 2005. *Autoroute 25 : la protectrice du citoyen recommande à Mulcair de reprendre le BAPE*. La Presse. 18 mai 2005, p. A17.

<sup>9</sup> Notamment Greenpeace et le Conseil Régional de l'environnement de Montréal.

<sup>10</sup> Descôteaux, B. 2005. *Un CHUM autoroutier*. Le Devoir. Éditorial 17 juin 2005, p. A8.

estimé du projet (il ne s'agirait que d'une simulation), ni le montant de la participation du public versus celle du privé pas plus que le prix du péage<sup>11</sup>. Car si d'un côté le ministère des transports a besoin du certificat d'autorisation pour poursuivre le projet et trouver un partenaire privé, de l'autre, pour bien évaluer le projet, le BAPE a besoin d'un projet concret défini avec un niveau de détails suffisant pour l'étudier et l'évaluer. Enfin, nous sommes aussi préoccupés que le Ministre Mulcair ait annulé la période d'information prévue lors des processus d'audiences du BAPE pour cette nouvelle version du projet de 2001<sup>12</sup>. Compte tenu de ces éléments, comment le BAPE pourra-t-il convenablement remplir sa mission qui est d'informer et de consulter la population afin d'éclairer la prise de décision gouvernementale dans une perspective de développement durable<sup>13</sup>? Cette situation risque de créer un précédent dans le cas d'autres projets en partenariats publics privés devant être évalués. Si tel est le cas, c'est la crédibilité même du BAPE qui risque d'en souffrir.

### c) Contenu du projet et développement durable

Comme il a été mentionné dans la première partie, le développement durable poursuit le développement social et individuel comme fin, l'intégrité écologique comme condition et l'économie comme moyen. L'équité intergénérationnelle et intragénérationnelle constitue à la fois une fin, un moyen et une condition. Or, à la lumière de chacun des pôles, il semble que le projet de prolongement de l'autoroute 25 ne s'inscrive pas dans une perspective de développement durable. Nous reprenons, dans ce qui suit, chacun de ces pôles et les principes qui les sous-tendent, et montrons que, dans sa formulation actuelle, le projet ne répond pas et va même à l'encontre des principes du développement durable.

#### Intégrité écologique

Le respect de la capacité de support des écosystèmes constitue une condition du développement durable, sans laquelle le développement social et l'équité ne peuvent se réaliser. Le prolongement de l'autoroute 25 est susceptible de porter atteinte à l'intégrité écologique d'au moins deux façons : en contribuant aux changements climatiques et en affectant les milieux naturels par l'étalement urbain.

Le lien entre les activités anthropiques et les réchauffements climatiques est maintenant généralement accepté par la communauté scientifique. Les conséquences des changements climatiques pourraient poser un risque pour les écosystèmes et les activités humaines, risques dont l'ampleur reste encore méconnue. L'urgence de diminuer les émissions de gaz à effet de serre, principalement dans les pays industrialisés, n'est plus à démontrer.

L'impact du prolongement de l'autoroute 25 sur les émissions de gaz à effet de serre constitue donc une question fondamentale dans l'analyse du projet dans une perspective de développement durable. De nombreux groupes se sont d'ailleurs penchés sur cette question. Pour les partisans du projet, le prolongement de l'autoroute 25 devrait réduire les émissions de gaz à effet de serre en diminuant la congestion routière. Encore faut-il que le projet contribue

---

<sup>11</sup> Bisson, B. 2005. *Projet de pont en PPP sur l'autoroute 25*. La Presse. 24 janvier, p. A1.

<sup>12</sup> Bisson, B. et Rodrigue, S. 2005. *Mulcair fait sauter la première étape du BAPE*. La Presse. 20 avril, p. A24.

<sup>13</sup> Nous avons ici repris la mission du BAPE tel que décrite sur le site Internet du BAPE.

réellement à cette diminution de la congestion et que le nombre de voitures n'augmente pas. L'argumentaire qui veut que la construction d'un pont soit directement liée à une diminution des gaz à effet de serre nous apparaît relever d'une analyse à court terme, peu fondée et simpliste qui ne prend pas en considération la multiplicité des facteurs qui contribuent à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Nous soutenons plutôt que le projet, à moyen et long termes, est susceptible d'avoir les effets inverses, et ce pour deux raisons principales : d'abord parce qu'on ne peut s'attendre à ce que le nombre de voitures demeure constant, surtout lorsqu'on considère la demande induite, et ensuite parce qu'il ne règle pas le problème de la congestion routière, bien au contraire.

La construction d'un nouveau pont risque d'augmenter le nombre de voitures qui circulent sur les routes car il est peu probable que les utilisateurs du nouveau pont ne soient que les usagers des ponts voisins. La diminution temporaire de la congestion constitue une mesure incitative pour s'installer en banlieue ainsi que pour utiliser la voiture plutôt que le transport en commun. Le ministère des transports prévoit d'ailleurs une baisse de l'achalandage du transport en commun<sup>14</sup>. De plus, comme le montre l'étude de Litman<sup>15</sup>, une augmentation de l'offre se traduit systématiquement par une augmentation de la demande. Les expériences du passé confirment cette tendance. Ainsi, la construction de l'autoroute 13 n'a pas réduit le nombre de véhicules sur l'autoroute 15<sup>16</sup>. Au contraire, malgré la construction de l'autoroute 13, le débit de circulation sur l'autoroute 15 est passé d'un débit journalier moyen annuel de 53500 en 1971 à 68178 en 1976<sup>17</sup>. Si à court terme le prolongement de l'autoroute 25 pourrait avoir comme impact une diminution de la congestion et du kilométrage, à long terme, il semble que l'on risque de voir ces bénéfices anéantis par une augmentation de la circulation<sup>18</sup>. Ce pont offrirait la possibilité à 140 000 automobiles de plus quotidiennement de se déplacer entre Montréal et Laval<sup>19</sup>. La création de ce nouveau pont contribuerait ainsi à l'augmentation du nombre d'utilisateurs de voitures.

L'augmentation totale du nombre de véhicules entrant à Montréal aurait pour effet d'hypothéquer les avantages d'une diminution de la congestion, si celle-ci a lieu. À moyen terme, ce projet aurait pour résultat d'avoir créé une nouvelle autoroute congestionnée. Une étude menée par le Surface Transportation Policy Project montre d'ailleurs que l'augmentation de la capacité routière ne modifie en rien la congestion. Les 23 villes des États-Unis qui ont le plus investi dans leurs infrastructures routières sont comparées avec les 23 villes qui ont le moins investi. Les résultats montrent que la congestion est la même dans les deux cas.<sup>20</sup>

---

<sup>14</sup> Transports Québec. 2005. Impact du projet A-25 sur l'achalandage régional du transport en commun. Fiche DA8 déposée dans le cadre des audiences sur le projet de prolongement de l'autoroute 25. [www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/autoroute25/documents/DA8.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/autoroute25/documents/DA8.pdf)

<sup>15</sup> Litman T. 2005. *Induced Travel Impact Evaluation. Evaluating Impacts of Increasing Roadway Capacity to the Island of Montreal*; 13 p.

<sup>16</sup> Sanfaçon, J.-R. 2005. *Pourquoi ce pont?* Le Devoir. Éditorial, 20 janvier p. A6. et Théroux, p. 2005.

*L'autoroute 25 aurait des retombées de 211 M\$ par année.* Les affaires. Actualité et analyse, 4 juin 2005, p. 12

<sup>17</sup> Ministère des transports du Québec. 2001. *Rapport de justification*. Disponible en ligne à l'adresse suivante : <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/autoroute25/documents/PR3-1.pdf>

<sup>18</sup> Litman T. *Ibid.*

<sup>19</sup> Perreault, L.-J. 2005. *Levée de boucliers contre le prolongement de la 25, Les écologistes craignent un nouvel afflux de voitures à Montréal.* La Presse. Actualités, 16 janvier p. A5.

<sup>20</sup> Pelletier, Réal. 2005. *Malgré son prix, le pétrole a la vie dure.* La Presse. 26 juin, p. A11.



Nous sommes d'avis que, même à court terme, le projet de prolongement de l'autoroute 25 risque de ne pas apporter la diminution de congestion souhaitée. En effet, Gourvil et Joubert (2004)<sup>21</sup> démontrent dans leur étude que c'est sur le réseau artériel de Montréal, précisément au Centre-Ville, que les déplacements sont les plus difficiles en raison de la congestion. Nous voyons donc difficilement comment une nouvelle voie d'accès vers la région de Montréal pourrait améliorer la situation.

En somme, le projet de prolongement de l'autoroute 25, en augmentant l'offre, pourrait contribuer à une augmentation du nombre de véhicules entrant à Montréal. À court terme, les avantages d'une diminution de la congestion, qui elle-même n'est pas démontrée, se trouveraient annulés par cette augmentation du nombre de véhicules. À plus long terme, on peut s'attendre à un retour du problème de congestion, d'autant plus important qu'il toucherait un pont supplémentaire. En ce sens, le prolongement de l'autoroute 25, plutôt que d'entraîner une diminution des gaz à effet de serre, contribuerait au contraire à leur augmentation, allant ainsi à l'encontre du principe d'intégrité écologique inhérent au développement durable.

D'autre part, le projet a de fortes chances de contribuer à l'étalement urbain, comme ce fût le cas pour l'autoroute 20, la 640 et des routes provinciales telles que les autoroutes 112, 113 et 122<sup>22</sup>. L'étalement urbain est un phénomène qui affecte directement l'intégrité des écosystèmes. Avec le boom du développement immobilier, 1100 hectares de forêts et de marécages disparaissent chaque année dans la seule région de Montréal.<sup>23</sup> En raison de l'étalement urbain, l'espace construit augmente beaucoup plus rapidement que la population<sup>24</sup>, ce qui contribue à l'accélération de la disparition des milieux naturels. Les milieux humides, qui se caractérisent par leur grande biodiversité et leur rôle de purificateurs, sont particulièrement touchés par le phénomène. Selon Environnement Canada, 80% des milieux humides du Saint-Laurent qui existaient avant l'arrivée de Jacques Cartier sont aujourd'hui disparus.<sup>25</sup> Or, il semble que l'étalement urbain soit un effet pratiquement inévitable du prolongement de la 25<sup>26</sup>. En effet, « le prix de vente d'un terrain industriel à Blainville est de 0.60\$ le pied carré; il est de 0.55\$ en moyenne dans la MRC Des-Moulins où l'on retrouve les villes de Terrebonne et de Mascouche. Le même pied carré industriel se vend dix fois et même vingt fois plus cher dans le secteur est de Montréal, sans parler du coût de décontamination de certains de ces terrains qui peuvent faire grimper les prix. »<sup>27</sup> Dans ce contexte, une fois qu'on facilite l'accès à ces terrains par la construction de routes, leur prix les rend beaucoup plus intéressants pour le développement résidentiel que les terrains de Montréal. M. Pellerin de l'UPA considère aussi que le prolongement de la 25 favoriserait l'étalement urbain, lui qui observe que les demandes de dézonage des terres agricoles suivent les autoroutes et les routes

<sup>21</sup> Gourvil, L. et Joubert, F. 2004. *Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal*. Ministère des transports du Québec. No RTQ-04-01.

<sup>22</sup> Bisson, B. 2005. *L'UPA dénonce le pont de la 25*. La Presse. Actualités, mardi 17 mai, p. A12.

<sup>23</sup> Côté, Charles. 2004. *Quand la banlieue gruge la nature*. La Presse. 24 avril, p.A12.

<sup>24</sup> L'espace construit a augmenté de 60% contre 27% d'augmentation de la population. À ce sujet, voir :

Conseil régional de l'environnement de Montréal. 2005. *Un projet alternatif au prolongement de l'autoroute 25*. Mémoire présenté au Bureau des audiences publiques sur l'environnement, 21 p.

<sup>25</sup> Fortin, Jean-Philippe. 2005 *L'avenir des fosses à moustiques*. La Presse. 30 mai, p.Actuel 4.

<sup>26</sup> Litman, T. *Ibid.*

<sup>27</sup> Prolongement de l'autoroute 25 : Une mesure qui favorisera l'étalement urbain. Communiqué du Conseil régional de l'environnement de Montréal. <http://www.cremtl.qc.ca/index.php?id=406>, Consulté le 22 juin 2005.

provinciales<sup>28</sup>. Nous sommes conscients que la construction d'infrastructures routières n'est pas l'unique facteur d'étalement urbain<sup>29</sup> et que résoudre ce problème demandera une réflexion et des mesures plus larges. Cependant, nous considérons qu'il convient d'abord d'éviter autant que possible les projets qui contribuent au phénomène comme c'est le cas pour le prolongement de l'autoroute 25.

En somme, la contribution du prolongement de l'autoroute 25 à l'augmentation des gaz à effet de serre et à l'étalement urbain pourrait porter atteinte à l'intégrité des écosystèmes et rendre ainsi le projet incompatible et même contraire à ce pôle du développement durable.

### Développement social et individuel

Pour s'inscrire dans une perspective de développement durable, un projet doit contribuer au mieux-être des personnes et des sociétés. Notre analyse montre qu'au contraire, le projet de prolongement de l'autoroute 25 pourrait contribuer à une détérioration du mieux-être, principalement sur le plan de la santé publique.

L'augmentation du nombre de voitures et l'aggravation du problème de congestion qu'entraînerait la construction du pont de la 25 pourraient aggraver un bilan de santé publique déjà peu reluisant. En effet, selon Statistique Canada, on compte chaque année plus de 1500 décès associés à la pollution atmosphérique. La moitié de ceux-ci seraient attribuables à la pollution générée par le transport, selon des études européennes récentes.<sup>30</sup> Les émissions de polluants affectent plus particulièrement la population habitant à proximité des grands axes routiers. C'est ce que montre une étude menée à Montréal auprès de personnes de plus de 60 ans.<sup>31</sup> Selon cette étude, on retrouve 30% plus d'hospitalisations pour des maladies pulmonaires chez les personnes habitant en bordure des grandes artères que chez celles qui vivent le long d'une rue où circulent moins de 3000 voitures par matin.<sup>32</sup> À cet effet direct de la circulation sur la santé publique s'ajoute un autre impact plus sournois, soit celui des effets du réchauffement climatique. Comme nous l'avons mentionné précédemment, le rapport entre le dioxyde de carbone émis par les véhicules routiers et l'effet de serre n'est plus à démontrer. Or, les changements climatiques augmentent le nombre et la sévérité des périodes de canicule, périodes pendant lesquelles les mortalités quotidiennes passent de 40 à 100 à Montréal.<sup>33</sup>

En plus des problèmes de santé publique associés à l'émission de polluants des véhicules, le pont de la 25 pourrait contribuer à l'augmentation du nombre de décès par accidents. En effet, la Direction de la santé publique de Montréal mentionne que le volume des déplacements est

---

<sup>28</sup> Bisson, B. 2005. *L'UPA dénonce le pont de la 25*. La Presse. Actualités, mardi 17 mai, p. A12.

<sup>29</sup> La qualité de vie à Montréal, le prix des logements et l'aménagement du territoire pourraient aussi y jouer un rôle. À ce sujet, voir :

Robitaille, A. 2005. *L'autoroute 25 contre l'étalement urbain?* Le Devoir. Les Actualités, 22 janvier 2005, p. a4.

<sup>30</sup> Bisson, Bruno. 2005. *Vivre à proximité des autoroutes rend malade*. La Presse. 20 mai 2005, p. A14.

<sup>31</sup> Francoeur, Louis-Gilles. 2005. *Le prolongement de la 25 aurait un impact négatif sur la santé publique*. Le Devoir. 19 mai 2005, p. A4.

<sup>32</sup> *Idem*.

<sup>33</sup> Direction de la santé publique de Montréal. 2005. Impacts sur la santé publique du projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa et solutions proposées. Mémoire présenté au Bureau des audiences publiques sur l'environnement, 30 p.

le plus important facteur de collisions.<sup>34</sup> Les piétons et les pauvres constituent les principales victimes de ces accidents.<sup>35</sup>

Enfin, le transport automobile se fait au détriment d'autres modes de transports plus actifs. L'inactivité physique constitue un facteur important de problèmes de santé tels que l'obésité, le diabète de type 2<sup>36</sup> et une tension artérielle élevée. Après le tabagisme, l'inactivité est le second plus important facteur de risque pour la santé dans les pays industrialisés.<sup>37</sup>

Le prolongement de l'autoroute 25 plutôt que de contribuer au mieux-être des personnes, participerait donc à une aggravation de certains problèmes de santé déjà existants. Il va sans dire que cette dégradation de la santé publique va à l'encontre de la composante sociale du développement durable.

### Économie

Pour le Ministère des Transports, le prolongement de l'autoroute 25, jumelé à une stratégie de développement de l'est de l'agglomération, devrait contribuer au dynamisme économique de la région de Montréal.<sup>38</sup> Une étude réalisée par la firme Zins Beuchesne conclue d'ailleurs que le parachèvement de l'autoroute 25 aurait des retombées annuelles de 211 millions de dollars.<sup>39</sup> La Fédération des chambres de commerce du Québec, de son côté, prévoit un impact économique de 77,2 millions.<sup>40</sup> Toutefois, ces différentes études partent du postulat que le projet aura pour impact de diminuer la congestion. Comme nous l'avons souligné précédemment, il est fort à craindre que cette diminution de la congestion soit temporaire, il est aussi possible qu'elle ne se produise pas, même à court terme.

Puisque le Ministère des Transports a présenté le projet de prolongement de l'autoroute 25 sans avoir étudié aucune autre alternative, on ne sait pas si d'autres solutions d'aménagement du territoire ou de gestion des déplacements pourraient permettre d'atteindre des résultats économiques similaires ou même supérieurs. Certains groupes proposent d'ailleurs des alternatives au projet qui méritent d'être étudiées en profondeur.<sup>41</sup> Ainsi, le Conseil régional de l'environnement de Montréal propose de jumeler trois projets, un train de banlieue vers l'Assomption, un train de banlieue vers Mascouche et des voies réservées sur Pie IX et Henri-Bourassa. Cet ensemble coûte environ 238 millions de dollars de moins que celui de

---

<sup>34</sup> *Idem.*

<sup>34</sup> *Idem.*

<sup>36</sup> Selon la Fondation des maladies du cœur du Canada, le diabète de type 2, qui survient en général à l'âge adulte, consiste en une incapacité de la capacité du corps à utiliser correctement l'insuline. Il s'agit d'un facteur de risque des maladies du cœur. À ce sujet, voir : Fondation des maladies du cœur du Canada. *Maladies du cœur : Facteurs de risque*. Disponible en ligne à l'adresse suivante :

<http://ww2.fmcoeur.ca/Page.asp?PageID=1082&SubCategoryID=11&Src=stroke&Type=Article>

<sup>37</sup> Direction de la santé publique de Montréal. *Ibid.*

<sup>38</sup> Ministère des transports du Québec. *Avis de projet*. 2000. Disponible en ligne à l'adresse suivante : <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/autoroute25/documents/PR1.pdf>

<sup>39</sup> Thérout, Pierre. 2005. *L'autoroute 25 aurait des retombées de 211 M\$ par année*. Les Affaires. 4 juin, p.12.

<sup>40</sup> Fédération des chambres de commerce du Québec. 2005. *Mémoire*. Mémoire présenté au Bureau des audiences publiques sur l'environnement, 2 p.

<sup>41</sup> Parmi ces groupes, notons : le Conseil régional d'environnement de Montréal, Greenpeace, Vivre en ville et Association Habitat-Montréal.

l'autoroute 25.<sup>42</sup> D'ailleurs, le recours au partenariats public-privé auquel on souhaite avoir recours dans le cas de l'autoroute 25 pourrait ne pas être aussi efficace économiquement qu'on le prétend, principalement si on considère certains exemples d'échecs de PPP dans les transports routiers, comme ceux de l'autoroute 407 à Toronto et de l'autoroute Moncton-Fredericton, dans lesquels les coûts réels ont dépassé largement les coûts prévus.<sup>43</sup>

Nous considérons qu'il est indispensable que le Ministère des Transports considère d'autres alternatives au projet de la 25 et les étudie à la lumière des principaux principes du développement durable. Même si le prolongement de l'autoroute devait se présenter comme le plus rentable sur le plan du développement économique, les projets respectant le plus l'intégrité écologique et favorisant au maximum le développement social et l'équité devraient primer. En effet, le développement économique constitue un moyen d'atteindre le développement durable, et non une fin en soi.

Bref, on peut douter que le projet amène les avantages souhaités sur le plan économique, puisqu'il faudrait pour cela qu'il contribue à une diminution de la congestion. Comme nous l'avons démontré précédemment, l'effet sur la congestion serait probablement temporaire, peut-être même inexistant. De plus, la nécessité de considérer d'autres options, autant sur cette dimension que sur les autres, nous apparaît fondamentale. Il importe d'ailleurs de garder en tête que l'économie doit servir le développement social et l'équité tout en respectant l'intégrité des écosystèmes pour relever du développement durable.

#### Équité intragénérationnelle et intergénérationnelle

À la fois fin, moyen et condition du développement durable, l'équité intragénérationnelle et intergénérationnelle tient une place de premier plan dans la définition du développement durable du rapport Brundtland.

On ne peut considérer que le prolongement de l'autoroute 25 s'inscrit dans une perspective d'équité intragénérationnelle. En effet, les populations les plus défavorisées sont les plus négativement touchées par ce projet. D'abord, ce sont elles qui sont les plus vulnérables aux problèmes de santé publique qui en découlent, principalement en raison de leur situation géographique, comme le montre l'étude de la Direction de la santé publique de Montréal.<sup>44</sup>

Le projet se pose aussi à l'encontre du principe d'équité intergénérationnelle. En effet, l'augmentation significative des gaz à effet de serre participe à la problématique des changements climatiques plus que ne la contre. Or, les conséquences que les changements climatiques pourraient entraîner pour les générations futures sont encore méconnues et devraient inciter à la plus grande prudence. En ce sens, le projet de prolongement de la 25 s'inscrit dans la même conception du développement contre laquelle se sont opposés les premiers concepteurs du développement durable, soit un développement qui met à risque la capacité des générations futures de répondre à leurs propres besoins de base.

---

<sup>42</sup> Conseil régional de l'environnement de Montréal. *Ibid.*

<sup>43</sup> *Idem.*

<sup>40</sup> Direction de la santé publique de Montréal. *Ibid.*

<sup>44</sup> Commission mondiale sur l'environnement et le développement. 1988. *Notre avenir à tous*. Montréal : Éditions du Fleuve, 454 p.

## 5) Conclusion

Le développement durable correspond à une hiérarchisation de ses trois pôles où le développement respecte l'intégrité écologique dans l'objectif d'assurer le mieux-être des personnes et des sociétés et où l'économie est le moyen utilisé pour atteindre cet objectif. L'équité intra et intergénérationnelle est à la fois une condition, un moyen et un objectif. Par ailleurs, l'opérationnalisation du développement durable passe par un système de gouvernance qui doit permettre la participation de tous aux processus de décision et l'expression d'une éthique du futur grâce à laquelle sont prises en compte les générations futures. Malgré cette définition plus fonctionnelle du développement durable, la mise en oeuvre du concept reste difficile et implique des négociations et arbitrages entre les différents groupes de la société. Mentionnons ici que le BAPE s'inscrit tout à fait dans cette logique de gouvernance car son rôle est justement de favoriser la participation de la population sur des questions relatives à la qualité de l'environnement dans une perspective de développement durable et s'est donné un code d'éthique et de déontologie pour y parvenir qui est basé sur l'équité, l'intégrité, l'impartialité et la transparence.

Cependant, alors que le BAPE doit jouer le rôle du système de gouvernance que suppose la mise en oeuvre du développement durable, les circonstances dans lesquelles se sont tenues les consultations publiques sur le projet de prolongement de l'autoroute 25 sont préoccupantes, notamment quant à l'absence de période d'information de ce nouveau projet et au manque d'information relative au projet. Le partenariat public-privé par lequel doit se réaliser le projet pose un défi particulier et auquel le BAPE sera probablement confronté à d'autres reprises dans le futur. Nous estimons qu'en aucun cas, le mode de financement et de réalisation des projets ne doit nuire aux conditions de travail du BAPE.

Avant même de se poser la question à savoir si un projet répond aux principes du développement durable, on peut s'interroger sur la pertinence du projet quant au problème qu'il veut solutionner. Dans le présent cas, le projet de prolongement de l'autoroute 25 est présenté comme devant assurer la diminution de la congestion routière en soulageant les autres ponts existants. D'abord, le problème de congestion routière dans la région de Montréal est concentré sur le réseau artériel, soit au Centre-Ville. En quoi l'ouverture d'une nouvelle voie d'accès à Montréal pourrait-elle améliorer la situation et n'engendrerait pas au contraire une plus grande congestion au Centre-Ville? Car, si à court terme on peut croire que le pont soulagera la congestion routière sur les voies d'accès à Montréal, à long terme, le contraire semble plus probable en raison de la demande induite que suscitera l'ouverture de cette nouvelle voie de circulation. Ainsi, l'effet de diminution de la congestion routière que devrait amener la construction du prolongement de l'autoroute 25 est loin d'être assuré. Or, le ministère des transports n'a pas non plus étudié des scénarios alternatifs qui pourraient solutionner la problématique de la congestion routière. Ce n'est que suite à un processus d'évaluation globale des besoins à combler et des problèmes à résoudre que l'on devrait prendre la décision de privilégier un scénario plutôt qu'un autre dont la construction du pont. Dans le présent projet, il semble que ça n'ait pas été le cas.

À savoir si le contenu du projet de prolongement de la 25 correspond au développement durable, il semble que rien n'est moins certain. D'une part, l'objectif que devrait constituer le développement social semble être surpassé par celui du développement économique de l'est de Montréal et de Laval. Ainsi, le projet laisse entrevoir des effets néfastes quant à la santé publique et à l'aménagement du territoire où les populations les plus vulnérables et marginalisées subiraient encore les effets les plus dommageables. En matière d'environnement, on doit questionner les affirmations du ministère des transports à l'effet que le projet n'augmenterait pas l'émission de gaz à effet de serre, d'autant plus que celui-ci admet que le projet amputerait les systèmes de transport en commun de nombreux usagers. Ce sont aussi plus de 700 hectares des meilleures terres agricoles qui seront directement affectées par le projet, sans parler de l'incidence de l'étalement urbain très probable qui suivrait la construction du pont.

## **6) Recommandations**

### **Recommandation 1**

Nous recommandons que, comme notre analyse préliminaire le laisse entrevoir, si suite à une analyse détaillée il s'avère que le projet de prolongement de la 25 ne résout effectivement pas le problème de la congestion et va à l'encontre des principes de **développement durable**, le projet soit abandonné.

### **Recommandation 2**

Nous recommandons qu'à l'avenir, la population soit consultée sur les projets en deux temps : d'abord en amont des projets, pour analyser différentes solutions répondant à un problème donné, puis, en aval, pour se prononcer sur les détails du projet choisi.

### **Recommandation 3**

Nous recommandons que dans le cas des projets futurs, particulièrement ceux qui impliquent un partenariat public-privé, les audiences publiques n'aient lieu que lorsque toutes les informations relatives au projet et au partenaire soient disponibles de sorte que le BAPE puisse adéquatement remplir son mandat.

### **Recommandation 4**

Nous recommandons qu'en raison de leur importance et leurs conséquences, les problématiques d'émission de gaz à effet de serre liés aux transports et d'étalement urbain soient étudiées en profondeur de façon à ce que des solutions intégrées soient développées pour y répondre.



**CHAIRE**

**de responsabilité  
sociale et de  
développement durable**

**ESG UQÀM**

---

École des sciences de la gestion | Université du Québec à Montréal  
Case postale 6192 | Succursale Centre-Ville | Montréal (Québec) | H3C 4R2  
Téléphone : 514.987.3000 #6972 | Télécopieur : 514.987.3372

Adresse civique : Pavillon des sciences de la gestion | local R-2885  
315, rue Sainte-Catherine Est | Montréal (Québec) | H2X 3X2

Courriel : [ceh@uqam.ca](mailto:ceh@uqam.ca) | Site web: [www.ceh.uqam.ca](http://www.ceh.uqam.ca)

---