



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

Présenté par
Le Forum jeunesse de l'île de Montréal

Dans le cadre des consultations publiques du
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

Déposé le 9 juin 2005

Rédaction :

Simon Allaire-Vigeant

Laurent Gauthier

David Milot

Guillaume Raymond

Révision :

Chantal Michaud

Caroline Rioux

Les membres du Forum jeunesse de l'île de Montréal

Forum jeunesse de l'île de Montréal
1550, rue Metcalfe, bureau 810
Montréal (Québec) H3A 1X6

(514) 842-2400, poste 2812
forumjeunesse@credemontreal.qc.ca
www.fjim.org

Table des matières

<u>Introduction</u>	p. 4
<u>1. Une métropole faisant le choix du développement durable</u>	p. 6
1.1 <i>Le développement durable comme concept transversal</i>	p. 6
1.2 <i>L'aménagement durable du territoire</i>	p. 7
<u>2. Des infrastructures de transport accessibles aux jeunes Montréalais</u>	p. 8
2.1 <i>Le rejet du développement axé sur l'usage de l'automobile</i>	p. 8
2.2 <i>La priorité aux modes de transport alternatifs</i>	p. 9
2.3 <i>Un plan concerté de transport pour l'Est de l'île de Montréal et les banlieues</i>	p. 10
2.4 <i>Des alternatives concrètes</i>	p. 11
<u>3. Un patrimoine naturel protégé et valorisé</u>	p. 12
3.1 <i>La protection de la coulée verte du ruisseau De Montigny</i>	p. 12
3.2 <i>Le développement du réseau bleu dans l'Est de l'île de Montréal</i>	p. 13
<u>4. Une vie de qualité pour les familles de l'île de Montréal</u>	p. 14
4.1 <i>La santé et la sécurité des citoyens</i>	p. 14
4.2 <i>La priorité au développement de l'Île</i>	p. 15
<u>5. La vision alternative du développement des jeunes Montréalais</u>	p. 16

Introduction

Le Forum jeunesse de l'île de Montréal tient à saluer l'initiative du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de confier au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat d'évaluer le projet de prolongement de l'autoroute 25. Le Forum jeunesse de l'île de Montréal souligne depuis de nombreuses années l'importance de permettre aux citoyens de tous les âges de participer pleinement au développement de leur milieu de vie. Dans la déclaration, *Le Montréal de ma génération*, les jeunes Montréalaises et Montréalais demandaient « un Montréal démocratique où les citoyens et citoyennes participent activement à la vie politique et au développement de leur communauté. »¹ Aux yeux des jeunes Montréalaises et Montréalais, il est donc nécessaire de donner l'occasion aux citoyens de se prononcer sur la pertinence et le bien-fondé de projets susceptibles de modifier fondamentalement leur quartier ou leur région comme le projet présentement à l'étude. À chaque fois qu'on sollicite son opinion sur un projet au cœur du développement de l'île de Montréal, le Forum jeunesse de l'île de Montréal considère comme un aspect essentiel de son mandat de répondre à cet appel et de présenter la vision des jeunes Montréalaises et Montréalais. Pour toutes ces raisons, le Forum jeunesse de l'île de Montréal rappelle l'importance du processus entrepris par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Toutefois, le Forum jeunesse de l'île de Montréal émet des réserves sur la qualité du processus entrepris jusqu'à maintenant dans le cadre du présent projet. Plusieurs éléments font en sorte que les citoyens ne se retrouvent pas dans les conditions idéales pour donner une opinion éclairée sur celui-ci.

En premier lieu, le Forum jeunesse de l'île de Montréal déplore que l'identité du promoteur privé associé au Ministère des Transports de même que le rôle que celui-ci sera appelé à jouer dans le présent projet soient actuellement inconnus du public. Conséquemment, des données essentielles à l'examen du projet ne sont pas accessibles aux citoyens et aux groupes de citoyens désireux de participer au processus de consultation. Il devient alors très difficile d'apprécier tous les paramètres du projet et de nous forger une opinion précise sur ses impacts. Or, nous sommes d'avis que les audiences publiques devraient avoir lieu seulement lorsque

¹ Voir la déclaration des jeunes montréalais, *Le Montréal de ma génération*, en annexe 1

l'ensemble des éléments du projet seront connus du public, notamment l'identité de tous les promoteurs.

En second lieu, le Forum jeunesse de l'île de Montréal n'approuve pas le recours à un processus de consultation tronqué de sa période d'information normale. Cela réduit de façon significative le temps alloué aux citoyens pour préparer adéquatement un mémoire et faire connaître leur avis sur le projet présentement à l'étude. Actuellement, le promoteur et les citoyens ne luttent pas à armes égales dans ce dossier conformément à l'opinion exprimée récemment par la Protectrice du citoyen :

À défaut de pouvoir rivaliser avec les pouvoirs publics sur le plan des moyens et des ressources [...] pour pouvoir cerner la nature de ces changements et en comprendre pleinement les effets, les citoyens et les groupes auxquels ils se joignent pour faire entendre leurs voix ont besoin d'accommodements. Essentiellement, pour que leur participation à ce processus de consultation soit réelle et efficace, c'est de temps dont ils ont besoin: du temps pour revoir le projet initial et la position prise alors, du temps pour comprendre les modifications et consulter au besoin, du temps pour se refaire une opinion et préparer, s'il y a lieu, un mémoire bien argumenté.²

Le Forum jeunesse de l'île de Montréal partage cet avis et s'inquiète que l'esprit du processus de consultation n'ait pas été respecté. Étant donné qu'il s'agit du premier partenariat entre le secteur public et le secteur privé soumis à une consultation publique, nous nous attendions à un respect exemplaire du processus de consultation. L'actuelle manière de procéder crée un précédent qui pourrait avoir des conséquences négatives sur la participation future des citoyens aux processus de consultation publique et qui risque de renforcer la méfiance des citoyens envers les partenariats entre le secteur public et le secteur privé. Le non respect des règles de l'art présentes dans la Loi sur la qualité de l'environnement nous inquiète particulièrement.

Le Forum jeunesse de l'île de Montréal a à cœur le développement socioéconomique des jeunes Montréalaises et Montréalais dont il représente les intérêts depuis maintenant cinq ans. Il rassemble 26 jeunes issus des différents secteurs de la société montréalaise engagés dans le développement de l'île de Montréal par la mise sur pied de partenariats entre les acteurs jeunesse du territoire. Déjà en 2004, le Forum jeunesse interpellait les divers acteurs de la société montréalaise avec la déclaration des jeunes, *Le Montréal de ma génération*, en offrant une vision claire de ce que la jeune génération espère pour son avenir et l'avenir de la métropole.

² Louis-Gilles FRANCOEUR, « La protectrice du citoyen demande du temps à Mulcair », *Le Devoir*, 18 mai 2005, A4.

1. Une métropole faisant le choix du développement durable

1.1 Le développement durable comme concept transversal

Les jeunes de tous les horizons et de toutes les sphères de la société montréalaise s'entendent pour appliquer les principes du développement durable au développement de la région métropolitaine. Plus d'une centaine de jeunes Montréalais engagés dans leur communauté ont d'ailleurs rappelé, une fois de plus, leur préoccupation en matière d'environnement et de développement durable lors de l'élaboration du programme, *Le Montréal de ma génération en action*, le 7 mai dernier. Le Forum jeunesse de l'île de Montréal considère le développement durable comme un concept transversal dont les principes devraient être pris en compte dans l'élaboration de toute action gouvernementale. De plus, nous sommes d'avis que les principes du développement durable, conformément au mémoire que nous avons produit dans le cadre des consultations publiques sur le plan de développement durable du Québec, devraient également s'appliquer à l'aménagement du territoire.

Les préoccupations sociales et environnementales des jeunes Montréalais sont d'ailleurs partagées par une majorité de citoyens de l'île de Montréal. Dans le document synthèse du forum régional *Place aux citoyens* de Montréal, on déclare que « réaliser un développement qui soit durable doit être mis au centre des objectifs de développement de la région »³, notamment en tenant « compte de l'aspect environnemental dans tous les nouveaux projets métropolitains afin de ne pas hypothéquer l'avenir. »⁴ Le gouvernement du Québec, qui a pris les devants en matière de développement durable en lançant une vaste consultation autour du plan de développement durable à laquelle le Forum jeunesse de l'île de Montréal a participé, se doit de montrer l'exemple dans ce domaine. Par exemple, la Ville de Montréal a récemment garanti le droit au développement durable pour ses citoyens dans la *Charte montréalaise des droits et responsabilités* où elle déclare à l'article 23 que « les citoyennes et citoyens jouissent de droits en matière d'environnement et de développement durable et participent, avec l'administration municipale, à un effort collectif visant à assurer la jouissance de tels droits. »⁵

³ *Miser sur Montréal la métropole du Québec (document synthèse)*, 27 septembre 2004, page 15

⁴ *Idem*, page 16

⁵ Ville de Montréal, *Charte montréalaise des droits et responsabilités*, page 12

L'évaluation de projets à la lumière des principes du développement durable doit reposer sur une analyse des retombées économiques, sociales et environnementales du projet à court, moyen et long terme. Le projet évalué devrait également être pris dans son contexte et faire l'objet d'une comparaison avec les autres avenues qui s'offrent à nous. Nous ne croyons pas qu'il est possible d'évaluer un projet dans l'absolu hors de son contexte. Par exemple, il faudrait prendre en compte la ratification du protocole de Kyoto par le Canada ainsi que les changements démographiques qui affecteront la région montréalaise au cours des prochaines années dans l'évaluation du présent projet. C'est à ce type d'analyse que le Forum jeunesse de l'île de Montréal procède dans le présent mémoire.

1.2 L'aménagement durable du territoire

Les jeunes montréalais se montrent de plus en plus sceptiques devant un développement de leur milieu de vie basé sur l'utilisation de l'automobile. Il est de plus en plus difficile, comme nous tenterons de le démontrer dans le présent mémoire, de concilier ce type de développement avec les principes de développement durable auxquels nous adhérons. Depuis de nombreuses années, le Forum jeunesse de l'île de Montréal propose un aménagement durable du territoire basé sur les modes de transport alternatifs, la mise en valeur du patrimoine naturel et l'amélioration de la qualité de vie des résidents de l'île de Montréal. Or, ces composantes sont peu présentes dans le présent projet qui met principalement de l'avant l'utilisation de l'automobile.

Dans un mémoire déposé dans le cadre des consultations entourant l'élaboration du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, le Forum jeunesse de l'île de Montréal avait fait du développement durable la deuxième force de Montréal pour son développement futur. En effet, Montréal possède déjà de nombreux acquis en matière de développement durable que la Ville s'est d'ailleurs engagée à renforcer lors de la toute récente adoption de son *Plan stratégique de développement durable*. Le Forum jeunesse de l'île de Montréal avait alors demandé que le plan d'urbanisme prenne fermement position contre la construction de tout nouveau pont, sachant qu'un seul de ces ouvrages pourraient faire reculer les acquis de Montréal dans le domaine du développement durable de plusieurs années. Nous réitérons cette opinion dans le présent mémoire et nous adhérons aux grandes orientations du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal qui ont fait l'objet d'une vaste consultation auprès de la communauté montréalaise.

2. Des infrastructures de transport accessibles aux jeunes Montréalais

2.1 Le rejet du développement axé sur l'usage de l'automobile

Le Forum jeunesse de l'île de Montréal est préoccupé par l'effet que pourrait avoir le présent projet sur le nombre de voitures présentes sur les routes et les rues de la région métropolitaine. L'histoire nous apprend que la construction d'un nouveau pont favorise l'accroissement de l'étalement urbain et du nombre d'automobiles circulant sur les routes de la métropole à très courte échéance. En 2004, dans son mémoire sur la proposition de Plan d'urbanisme de Montréal, le Forum jeunesse de l'île de Montréal se prononçait en faveur des transports alternatifs dont il faisait la troisième force de Montréal dans son développement futur. Nous croyons, en effet, que le développement à long terme de la métropole passe par des transports alternatifs efficaces et abordables de manière à diminuer le nombre d'automobiles sur nos routes. La circulation s'en trouverait alors facilitée sur les routes existantes, rendant alors inutile la construction de toute nouvelle route. À l'inverse, nous croyons que la construction de nouvelles routes fera bondir à moyen terme le nombre de voitures empruntant chaque jour le réseau routier montréalais avec les conséquences que cela pourrait avoir sur la qualité de vie des résidents des quartiers centraux.

De plus, nous doutons sérieusement que le présent projet contribuera à atteindre les objectifs de diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES) que le Canada s'est fixé en ratifiant le protocole de Kyoto. Considérant que 38% des émissions de GES du Québec proviennent du secteur des transports et que ce taux atteint 47% dans la région de Montréal (données de 2000)⁶, nous devrions tenter de réduire le nombre d'automobiles sur nos routes, en offrant un système de transport en commun abordable, efficace et attrayant pouvant concurrencer l'« auto-solo ». Sachant que nous consommons déjà plus que ce que la Terre peut produire annuellement, le Forum jeunesse de l'île de Montréal adhère au principe de « décroissance soutenable » et soutien la pleine mise en œuvre du protocole de Kyoto. Nous croyons que le présent projet nous éloignera davantage de notre objectif en matière de réduction des GES.

⁶ Source : Agence métropolitaine de transport
<http://www.radio-canada.ca/regions/Montreal/nouvelles/200506/03/003-JOURNEEAIRPUR.shtml>

2.2 La priorité aux modes de transport alternatifs

Il est actuellement indéniable que l'Est de l'île de Montréal est aux prises avec une importante problématique au niveau du transport des personnes. Il faut aussi constater que le transport occupe une place importante dans la vie des jeunes Montréalais qui doivent souvent voyager de grandes distances pour étudier ou occuper un emploi. Toutefois, la majorité d'entre eux n'ont pas les moyens de posséder une voiture. Ils utilisent donc majoritairement le transport en commun et les modes de transport actifs comme la marche et le vélo entre autres, et ils ne sont pas les seuls. Selon le recensement de 2001, Montréal présente le revenu médian le plus faible parmi les régions urbaines canadiennes. En 2000, près de 30 % de la population montréalaise vivait sous le seuil de faible revenu. Cette proportion est la plus élevée parmi les régions urbaines du Canada⁷. Dans la déclaration des jeunes montréalais, *Le Montréal de ma génération*, les jeunes Montréalaises et Montréalais demandaient « un Montréal respectueux de l'environnement où les modes de transport alternatifs, écologiques et efficaces sont favorisés, notamment un transport en commun abordable et des pistes cyclables utilitaires. »⁸ Les jeunes ne sont d'ailleurs pas les seuls à demander un développement accru des modes de transport alternatifs pour l'Est de l'île de Montréal. Le document synthèse du forum régional *Place aux citoyens* de Montréal encourage les décideurs à « développer le transport en commun, ce qui permet à la fois d'agir positivement sur l'environnement ainsi que sur la santé de la population, notamment pour desservir l'Est de Montréal et les banlieues. »⁹ Nous appuyons cette constatation en faveur d'une amélioration de l'offre de transport en commun dans l'Est de l'île de Montréal de même que dans les banlieues qui l'entourent.

Nous privilégions donc une amélioration du système de transport en commun dans l'Est de l'île de Montréal, mais il ne faudrait pas négliger l'utilisation du vélo comme moyen de transport. Il y a des gains importants à réaliser de ce côté en développant de nouvelles pistes cyclables utilitaires dans ce secteur de l'île. On pourrait ensuite développer des méthodes permettant de concilier le vélo et le transport en commun, comme en installant des supports à vélo sur les autobus de la Société de transport de Montréal (STM) ou en adoptant une réglementation municipale imposant l'intégration de stationnements pour vélos dans tous les nouveaux bâtiments. Avec un peu d'imagination, on se rend très vite compte des nombreuses

⁷ Direction de la santé publique <http://www.santepub-mtl.qc.ca/Portrait/nouvelle/02062003.html>

⁸ Voir la déclaration des jeunes montréalais, *Le Montréal de ma génération*, en annexe 1

⁹ *Miser sur Montréal la métropole du Québec (document synthèse)*, 27 septembre 2004, page 16

possibilités qu'offrent les modes de transport alternatifs lorsqu'ils sont combinés dans un plan concerté de transport des personnes. Dans le domaine du transport des personnes, nous croyons que ces initiatives offrent un rapport investissement-efficacité supérieur au prolongement de l'autoroute 25. Au cours des dernières années, de nombreuses villes autant nord-américaines qu'européennes ont opté pour ce type de développement urbain et les résultats semblent positifs. Le *Plan stratégique de développement durable* de la Ville de Montréal reconnaît également qu'un renversement de la tendance vers toujours plus d'automobiles est nécessaire.

2.3 Un plan concerté de transport pour l'Est de l'île de Montréal et les banlieues

Nous sommes d'avis qu'un plan concerté de développement des modes de transport alternatifs dans l'Est de l'île de Montréal et sa banlieue devrait être élaboré en concertation avec les résidents de ces quartiers de l'Île. Ce plan pourrait inclure de nouvelles alternatives comme les trains légers et les tramways modernes qui sillonnent de nombreuses villes ailleurs dans le monde, de même que des alternatives plus classiques comme le développement de nouveaux trains de banlieue vers Rivière-des-Prairies, Mascouche et Repentigny. Nous croyons que ce plan devra faire un choix entre un développement axé sur l'automobile qui privilégie l'étalement urbain et la voiture, ou une ville dynamique avec une qualité de vie élevée ainsi qu'un système efficace de transports alternatifs qui mise sur la qualité de vie des citoyens et la mobilité de tous les citoyens, quelque soit leur âge ou leurs revenus. Pour le Forum jeunesse, c'est la deuxième option qui s'impose.

Nous sommes également préoccupés par le manque de cohérence du présent projet avec les décisions en matière de transport prises au cours des dernières années à tous les niveaux. Alors que la Ville de Montréal s'est prononcée contre une autoroute en tranchée sur la rue Notre-Dame et que l'autoroute métropolitaine est déjà lourdement congestionnée à l'heure de pointe, nous nous demandons quel sera l'impact de l'ajout de voitures supplémentaires sur le réseau routier montréalais. Le Forum jeunesse demande au gouvernement du Québec d'être conséquent et de respecter le voeu des Montréalais qui auront à vivre avec les inconvénients multiples d'un nouveau pont. Nous sommes tout aussi étonnés du message contradictoire que la construction d'un septième pont entre Montréal et Laval envoie aux citoyens alors que s'achève la construction de trois nouvelles stations de métro à Laval. Il serait préférable d'encourager l'utilisation et le développement des transports alternatifs dans cette ville au lieu de construire un nouveau lien routier.

2.4 Des alternatives concrètes

Il est surprenant de constater le nombre imposant de projets de développement du transport en commun¹⁰ dans l'Est qui prennent actuellement la poussière sur les tablettes à l'Agence métropolitaine de transport (AMT), faute de financement pour les réaliser. Développés en complémentarité les uns avec les autres, ils permettraient d'offrir un système de transport alternatif de qualité aux citoyens de l'Est sans les inconvénients de l'automobile. La somme nécessaire au prolongement de l'autoroute 25 pourrait permettre de financer plusieurs de ces projets. Voici une liste non exhaustive des possibilités qui s'offrent à nous :

- Le prolongement de la ligne bleue vers Anjou et la construction d'une gare intermodale dans ce secteur.
- La mise en service d'un train de banlieue reliant Montréal à Repentigny desservant également les quartiers situés dans l'Est de l'île de Montréal.
- La mise en service d'un train de banlieue reliant Montréal à St-François de Laval, Terrebonne et Mascouche.
- Le prolongement de la ligne bleue sous forme de train léger de surface vers la pointe de l'Île et la mise en service du viabus de l'Est.
- La construction de nouvelles pistes cyclables utilitaires et l'intégration d'infrastructures pour cyclistes dans les projets susmentionnés.

¹⁰ Agence métropolitaine de transport, <http://www.amt.qc.ca/grandsprojets/index.asp>

3. Un patrimoine naturel protégé et valorisé

Dans la déclaration des jeunes montréalais, *Le Montréal de ma génération*, les jeunes Montréalaises et Montréalais demandaient « un Montréal respectueux de l’environnement où les ressources naturelles et les espaces verts et bleus sont préservés et utilisés dans une perspective de développement durable. »¹¹ Le Forum jeunesse de l’île de Montréal est d’avis que les espaces verts et bleus sont des éléments essentiels d’un milieu de vie de qualité puisqu’ils remplissent un rôle environnemental et récréatif pour les citoyens de l’Île. Toutefois, à l’exception des lieux déjà protégés, les espaces naturels intéressants du point de vue environnemental comme du point de vue récréatif se font de plus en plus rares sur l’île de Montréal. C’est pourquoi nous demandons depuis plusieurs années que la pérennité des milieux naturels patrimoniaux prime sur le développement économique dans le développement de l’île de Montréal.

3.1 La protection de la coulée verte du ruisseau De Montigny

Le Forum jeunesse de l’île de Montréal s’inquiète du sort que le projet, présentement à l’étude, réserve à l’« écoterritoire » de la coulée verte du ruisseau De Montigny. Nous tenons à rappeler que dix espaces naturels du territoire montréalais ont été choisis pour faire l’objet d’une protection et d’une mise en valeur par les effets combinés de la *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels* et du *Plan d’urbanisme* de la Ville de Montréal. Ces lieux, désignés sous le nom d’« écoterritoires » regroupent des espaces verts uniques que nous jugeons important de protéger. Le Forum jeunesse de l’île de Montréal a toujours été préoccupé par le sort de ces espaces. Nous avons insisté à maintes reprises pour que ceux-ci soient protégés et qu’ils bénéficient à l’ensemble des citoyens de façon durable. Non seulement ces espaces naturels sont les derniers refuges de la faune et de la flore indigènes de l’île de Montréal, mais ils ont également un très fort potentiel récréatif. Le *Plan stratégique de développement durable* mise d’ailleurs sur ces « écoterritoires » pour doubler la superficie des aires protégées de l’Île.

Or, le prolongement de l’autoroute 25 met en péril la protection et le développement de la coulée verte du ruisseau De Montigny qui constitue l’un des dix « écoterritoires » identifiés par le *Plan d’urbanisme* de la Ville de Montréal. Ce territoire est traversé par l’un des derniers ruisseaux non artificialisés de l’île de Montréal et pourrait être mis en valeur par l’aménagement d’un parc linéaire s’étendant de la rivière des Prairies jusqu’à l’arrondissement Anjou. Ce parc

¹¹ Voir la déclaration des jeunes montréalais, *Le Montréal de ma génération*, en annexe 1

permettrait de protéger et de réintroduire certaines espèces indigènes de l'Île et constituerait un important espace vert dans un secteur de la ville où des tels espaces sont rares¹². Nous sommes donc très préoccupés par l'impact que pourrait avoir le projet présentement à l'étude sur l'avenir de la coulée verte du ruisseau De Montigny malgré les promesses du promoteur. Nous sommes d'avis que la protection et le développement de la coulée verte du ruisseau De Montigny seront beaucoup plus bénéfiques socialement et économiquement à la population de ce secteur de l'Île que la construction d'une autoroute.

3.2 Le développement du réseau bleu dans l'Est de l'île de Montréal

Le *Plan stratégique de développement durable* et le *Plan d'urbanisme* de la Ville de Montréal misent également sur le développement du réseau bleu. Le réseau bleu est un plan visant à valoriser et restaurer les berges de l'Île afin que les citoyens reprennent contact avec le caractère insulaire de Montréal. Le Forum jeunesse de l'île de Montréal a toujours été un fervent partisan du développement du réseau bleu et de la revitalisation des berges de l'Île. Même si aujourd'hui la qualité de l'eau à certains endroits de l'île ne le permet plus, l'île de Montréal était jadis entourée de nombreuses plages où les citoyens venaient se baigner. Cependant, depuis quelques années, la qualité de l'eau à de nombreux endroits en bordure de l'île de Montréal a connu une amélioration significative, et il est permis d'espérer que les citoyens de l'Île retrouvent la jouissance des berges à moyen ou long terme.

Or, le site prévu pour l'édification du pont reliant l'île de Montréal à l'île de Laval, dans le cadre du projet présentement à l'étude, est un secteur de la rivière des Prairies qui serait un atout important pour le réseau bleu. Le secteur pourrait être développé en continuité avec la coulée verte du ruisseau De Montigny tout en intégrant les îles Boutin, Rochon et Lapierre situées à proximité. Adéquatement protégé et valorisé, ce site offre un excellent potentiel récréatif en plus de constituer un refuge pour les diverses espèces de la faune locale. La construction du pont compliquerait la mise en valeur de ces lieux en artificialisant un secteur supplémentaire de la rivière des Prairies. Nous privilégions la transformation de ce secteur en parc riverain et insulaire. Ce type de développement profitera directement aux citoyens de l'île de Montréal, ce qui n'est pas le cas du projet présentement à l'étude. Le Forum jeunesse de l'île de Montréal est d'avis que la protection et l'accessibilité au patrimoine naturel doivent être prioritaires dans le développement de l'Île.

¹² Ville de Montréal, *Plan d'urbanisme*, page 166

4. Une vie de qualité pour les familles de l'île de Montréal

Dans la déclaration des jeunes montréalais, *Le Montréal de ma génération*, les jeunes Montréalaises et Montréalais demandaient « un Montréal pluriel et solidaire où le bien-être des familles est au cœur des préoccupations. »¹³ Montréal est le milieu de vie de 25% des jeunes de 12 à 30 ans du Québec. Les pressions sont toutefois fortes sur les jeunes familles pour quitter Montréal dès que la famille s'agrandit. Le Forum jeunesse de l'île de Montréal partage une vision d'un Montréal habité et animé. Nous croyons que cela passe par le maintien d'un plus grand nombre de familles sur l'île de Montréal. Pour ce faire, il faudra toutefois accorder une plus grande importance à la qualité de vie dans les différents quartiers de l'île de Montréal. Le bruit, l'insécurité et la pollution engendrés par l'ajout de nouvelles automobiles sur le réseau routier risque de favoriser le déplacement des jeunes familles vers la banlieue, alimentant du même coup le départ de nouvelles familles. Le Forum jeunesse de l'île de Montréal rejette ce type de développement qui favorise l'étalement urbain et l'utilisation de l'automobile.

4.1 La santé et la sécurité des citoyens

Considérant que la construction d'un pont supplémentaire entre l'île de Montréal et sa banlieue ajouterait à moyenne échéance de nombreuses nouvelles voitures sur le réseau routier de la métropole, le Forum jeunesse de l'île de Montréal craint que cela n'ait des impacts négatifs sur la qualité de vie des quartiers centraux. En plus des risques supplémentaires d'accidents que représente l'ajout de nouvelles voitures sur les axes routiers de la métropole, les automobiles émettent des polluants qui contribuent au phénomène de smog urbain. Les effets du smog sur la santé publique sont largement documentés et la pollution atmosphérique associée à l'utilisation des combustibles fossiles est associée à un coût social sous forme de maladies et de mortalité. À titre d'exemple, des enquêtes épidémiologiques ont démontré que chaque année, plus de 1900 jeunes asthmatiques ou personnes âgées meurent prématurément des séquelles de la pollution atmosphérique, principalement du smog, dans la région de Montréal¹⁴. Nous sommes donc d'avis que la santé des citoyens de l'île de Montréal et, plus particulièrement celle des citoyens résidant à proximité du projet, doit sérieusement être prise en compte.

¹³ Voir la déclaration des jeunes montréalais, *Le Montréal de ma génération*, en annexe 1

¹⁴ Louis-Gilles FRANCOEUR, «Un piège corrosif emprisonne Montréal: 4000 personnes meurent des séquelles de la pollution atmosphérique au Québec», *Le Devoir*, 26 juin 2003.

4.2 La priorité au développement de l'Île

Nous sommes également très préoccupés par l'impact qu'une relance de l'étalement urbain pourrait avoir, suite à la construction d'un nouveau pont, sur la vitalité et le développement des différents secteurs de l'île de Montréal. Sans être opposés au développement des banlieues, nous croyons que la priorité devrait être accordée au développement de l'île de Montréal. Nous sommes en accord avec le constat du *Plan stratégique de développement durable* à ce sujet et « il apparaît notamment important de consolider les milieux résidentiel et commercial en particuliers autour des transports en commun. »¹⁵ Considérant que près de 32 % des terrains de l'île de Montréal sont moyennement ou fortement contaminés, la consolidation des activités sur l'île sera affectée par la disponibilité de nouveaux terrains peu ou pas contaminés sur la rive Nord de l'Île. Les coûts élevés de décontamination donneront l'avantage à ces nouveaux terrains et la trame urbaine de Montréal restera ponctuée de trous encore pour de nombreuses années. De plus, un nouveau pont favoriserait le départ de résidents et d'industries vers la Rive-Nord et Laval, puisque généralement le prix des terrains industriels sont entre 7 et 9 fois plus chers à Montréal que dans ces régions et que le prix des terrains résidentiels est quant à lui de 10 à 20 fois plus élevé¹⁶.

La réduction de la densité des quartiers centraux résultant d'un choix axé sur l'automobile aura également un impact négatif sur la disponibilité des services publics comme les bibliothèques, les écoles, etc. Les modes de transport alternatifs proposent plutôt sur la création d'une trame urbaine construite autour des infrastructures de transport en commun et faisant une place importante aux modes de transport actifs. Nous privilégions une densification des activités humaines dans les secteurs en développement qui n'est pas incompatible avec une meilleure qualité de vie, à la condition de réduire la place de l'automobile dans nos villes en privilégiant le transport en commun, les rues piétonnières et les pistes cyclables utilitaires.

¹⁵ Ville de Montréal, *Plan stratégique de développement durable*, page 17

¹⁶ Conseil régional de l'environnement de Montréal, <http://www.cremtl.qc.ca/index.php?id=406>

5. La vision alternative du développement des jeunes Montréalais

Au regard des informations mises à notre disposition, le Forum jeunesse de l'île de Montréal est d'avis que le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa n'est pas un développement durable et souhaitable pour la région montréalaise. Nous avons démontré qu'il est possible de répondre aux besoins de transport des populations situées dans l'Est de la métropole à l'aide des modes de transport alternatifs, sans toutefois mettre en péril notre patrimoine naturel et la qualité de vie des résidents de l'Île.

Les principes de développement durable nous recommandent de rejeter le présent projet sachant qu'il existe des alternatives viables qui ont des impacts plus positifs sur la sphère sociale et environnementale, tout en permettant d'atteindre les objectifs économiques visés. Le contexte planétaire est également à la « décroissance soutenable » et nous devons faire notre part en réduisant l'utilisation que nous faisons de l'automobile. En ce sens, l'atteinte des objectifs fixés par le protocole de Kyoto devrait être une priorité.

Le Forum jeunesse de l'île de Montréal est pleinement engagé dans le développement socio-économique de l'île de Montréal. Il propose toutefois un développement qui repose sur les principes du développement durable. Selon cette vision particulière du développement que préconisent les jeunes Montréalaises et Montréalais, il existe des alternatives durables au prolongement de l'autoroute 25.

Le Forum jeunesse de l'île de Montréal tient à remercier le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de la considération qu'il accorde à notre opinion sur le projet présentement à l'étude.